JARINGAN MARITIM INDONESIA

SEJARAH TOPONIM KOTA PANTAI DI SULAWESI



ektorat
eyaan

JARINGAN MARITIM INDONESIA

SEJARAH TOPONIM KOTA PANTAI DI SULAWESI

959.8 IVA
j

IVAN R.B. KAUNANG
HALIADI
LA ODE RABANI

DIREKTORAT SEJARAH
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
JAKARTA
2016

JARINGAN MARITIM INDONESIA

SEJARAH TOPONIM KOTA PANTAI DI SULAWESI

Pengarah
Hilman Farid

Penanggung jawab
Triana Wulandari, Agus Widiatmoko

Editor
Jabatin Bangun

Penulis
Ivan RB Kaunang, Haliadi, La Ode Rabani

Pengumpul Data
Agus Widiatmoko, Dwiana Hercahyani, Budi Karyawan S.,
Devi Kusumastuti P., Fider Tendiardi, Restuwati, Dede Sunarya,
M. Hafiz Wahfiuddin, Euis Sulastri, Nurwahyudi, Slamet Sungkono

Tata Letak dan Grafis
Dipa Sandi Dewanty, M. Hafiz W

Penerbit
Direktorat Sejarah, Direktorat Jenderal Kebudayaan,
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Jalan Jenderal Sudirman, Senayan, Jakarta 10270

ISBN: 976 - 602 - 1289 - 43 - 3

SEKAPUR SIRIH

Indonesia sebagai negara kepulauan merupakan sebuah negara yang sebagaian besar wilayah kota berada di tepian pantai. Terbentuknya kota pantai tidak lepas dari peranan dari budaya bahari masyarakat di nusantara. Di wilayah pantai di kepulauan nusantara merupakan pertemuan dua kutub masyarakat yang hidup di hulu dan hilir, darat dan laut, serta budaya agraris dan bahari. Dalam perjalanannya dua kutub seolah membawa sebuah ingatan masyarakat akan ungkapan "garam di laut dan asam di gunung, bertemu di belanga". Dalam hal ini pantai yang menjadi "Belanga" lokasi perjumpaan bermacam-macam interaksi , baik ekonomi, sosial, budaya, dan politik yang kemudian sebagai dasar pembentukan masyarakat perkotaan. Oleh karena itu membahas sejarah kota-kota pantai sangat menarik untuk diperbincangkan dari sudut kajian toponimi , tidak hanya masalah perdagangan antar pulau dan benua, namun juga dari berbagai aspek terutama dari sosial budaya masyarakatnya.



Toponimi yang berarti asal usul penamaan suatu tempat adalah sebuah sudut pandang yang sering dipakai dalam membantu mengungkap sejarah bermulanya nama sebuah lokasi tertentu, seperti nama desa, nama pulau, nama kota, dst. Mengetaui toponim suatu daerah di Indonesia menjadi suatu yang sangat penting mengingat sebuah wilayah seperti nama desa, kota, ataupun lokasi tertentu muncul secara alami seiring dengan dinamika kehidupan masyarakatnya. Sedikit sekali penamaan wilayah di Indonesia yang secara resmi diberikan dan tercatat dalam dokumen. Penanamaan lokasi secara alami ini hampir terjadi di seluruh daerah di Indonesia termasuk kota-kota pantai di Kepulauan Indonesia, seperti Surabaya, Sabang, Pangkal Pinang, dan Tanjung Pinang. Demikian juga di Pulau Sulawesi yang sebagian besar kota-kotanya tumbuh dan berkembang di tepian pantai.

Kota-Kota Pantai di Sulawesi dari sudut toponimi menarik untuk dikaji, karena Sulawesi merupakan salah satu pulau di nusantara yang sejak berabad-abad menjadi pulau yang paling dinamis dalam tradisi kemaritimannya. Meski seluruh kepulauan nusantara pernah dijajah dan menjadi koloni bangsa-bangsa Eropa, namun Pulau Sulawesi dan kota-kota pelabuhannya terus eksis hingga saat ini. Sebuah kondisi yang berbeda dengan kota-kota pelabuhan di Pulau Jawa. Kota-kota pantai di Jawa yang pada masa lalu berjaya, namun kemudian "dimatikan" oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Bahkan kota-kota pantainya banyak yang sudah mati, kehilangan tradisi bahari, dan hanya sebagai desa nelayan, sedangkan kotanya bergeser ke daerah pedalaman yang bertumpu pada budaya agraris.

Latar belakang kedinamisan kota-kota pantai di Pulau Sulawesi inilah yang menjadi fokus dari Penulisan Buku berjudul " Jaringan Maritim Indonesia : Sejarah Toponim Kota Pantai di Sulawesi". Kajian kota pantai di Sulawesi ini meliputi kota-kota pantai di Sulawesi Selatan, Sulawesi



Tenggara, Sulawesi Tengah, Gorontalo, dan Sulawesi Utara. Harapan kami buku sejarah toponim ini dapat memberikan pengayaan khasanah kesejarahan, terutama sejarah lokal yang penting bagi masyarakat yang tinggal di wilayahnya.

Akhir kata selamat membaca, semoga bermanfaat dan mendorong pengkajian yang lebih dalam tentang toponim kota-kota pantai khususnya di Sulawesi maupun pulau-pulau yang ada di wilayah NKRI.

Direktur Sejarah

Dra. Triana Wulandari, M.Si





SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN

Letak geografis kepulauan Indonesia yang yang memiliki dua pertiga luas wilayahnya berupa lautan dan berada dalam jalur pelayaran dan perdagangan antara Asia Timur, Asia Selatan, dan Asia Barat selama berabad-abad menjadikan wilayah laut, selat, dan pulau-pulau sebagai tempat persinggahan kapal-kapal dagang dari berbagai penjuru dunia. Tempat-tempat di tepian pantai terus mengalami pertumbuhan tidak hanya sebagai tempat singgah namun juga berkembang sebagai pusat-pusat permukiman yang melahirkan kota-kota pantai.

Peranan kota pantai tidak hanya sebagai daerah transito, namun secara ekonomi juga menjadi simpul-simpul tata niaga antara daerah pedalaman dan pantai, antara pulau-pulau pedalaman dengan kota pantai yang menjadi pusat aktivitas permukiman. Sebagai negara maritim sudah tentu banyak sekali aspek kehidupan masyarakat Indonesia yang sangat terkait dengan laut dan daratan baik ditingkat lokal, regional maupun



internasional. Oleh karena itu sebuah kajian tentang sejarah kota terutama kota-kota pantai akan menarik jika ingin mengangkat indonesia sebagai negara maritim. Meski sudah terdapat beberapa kajian tentang kota-kota pantai terutama di Pulau Jawa, namun Kepulauan Indonesia dengan wilayah 70% berupa perairan dan mempunyai garis pantai yang panjang dan luas, maka kajian tentang kota-kota pantai layak untuk dikembangkan. Rasanya kurang lengkap jika kita bertekad ingin mengangkat Indonesia sebagai *archipelago state* tanpa mengungkap sejarah kota-kota yang tersebar di hampir seluruh pantai kepulauannya.

Oleh karena itu kami menyambut dengan baik dengan terbitnya buku tentang kajian kota-kota pantai dengan judul "Jaringan Maritim Indonesia : Sejarah Toponim Kota-Kota Pantai di Sulawesi". Semoga dengan terbitnya buku ini akan memperluas cakrawala dan menggugah kembali kesadaran tentang peran kota-kota pantai dan dinamika masyarakatnya dalam membentuk jaringan persatuan dan kebangsaan Indonesia.

Direktur Jenderal Kebudayaan

Hilmar Farid



PRAKATA EDITOR

Toponimi merupakan pendekatan yang dapat dilakukan untuk memahami suatu nama, terutama nama tempat, lokasi, sungai, gunung, dan sebagainya. Nama hanya satu pintu untuk memahami apa yang ada di balik nama. Seperti kita tahu, di banyak suku bangsa di Indonesia, nama dapat merupakan 'doa atau harapan'. Nama juga catatan untuk mengenang masa yang sedang terjadi ketika nama dibuat, sebagai catatat mengenang. Nama sering mencatat banyak peristiwa masa lalu yang sering dibawa ke hari ini, walau sering mengalami perubahan makna. Nama dalam sudut pandang yang dinamis ini menjadi sesuatu yang menarik untuk dipelajari.

Buku ini fokus untuk mengkaji asal muasal penamaan (toponim) kota-kota pantai terpenting dalam bentangan sejarah di Pulau Sulawesi. Pilihan pada Pulau Sulawesi adalah satu keniscayaan dalam melihat sejarah penting geliat nusantara di masa lalu. Khususnya wilayah nusantara bagian tengah dan timur. Terutama ketika hubungan nusantara telah



intensif berlangsung dengan berbagai bangsa di dunia: mulai dari Philipina, Melayu, Cina, India, Arab, hingga Eropa. Kota pantai tidak bisa dihindari, sebagai sentral pertemuan antara bangsa-bangsa dunia dengan nusantara yang didominasi oleh transportasi laut. Pelabuhan dan kota pantai tidak bisa dipisahkan sebagai tempat terpenting dalam membangun jaringan internasional sejak lama.

Peran kota pantai juga tidak bisa dipisahkan sebagai titik temu antara dunia maritim dengan darat atau pengunungan. Berbagai barang yang datang dari laut ditujukan pada penduduk yang ada di darat atau di pegununan. Sebaliknya, sebagin hasil produksi dari darat dan pegunungan memerlukan pelabuhan untuk mengirimnya ke mancanegara. Peran kota pantai dan pelabuhan dalam konteks penghubung antara kepentingan dunia maritim dengan darat mendapat akomodasi dengan perkembangan pelabuhan. Peran kota pantai menjadi sumber pertumbuhan sejak masa lalu, dan kita tidak bisa menghindar hingga kini, sebagian besar yang menjadi kota utama di Pulau Sulawesi berakar sebagai kota pantai dan pelabuhan.

Kajian toponim kota pantai di Sulawesi ini memberikan hasil keragaman latar belakang. Sebagian nama kota pantai tidak pernah berubah sejak data tertua ditemukan. Beberapa kota mengalami penggantian yang disebabkan oleh berbagai faktor politik dan sejarah. Misalnya contoh terbaru adalah Makassar, diganti menjadi Ujung Pandang, lalu diubah kembali menjadi Makassar, nama lama. Nama Buton, juga mengalami perubahan yang sekarang dikenal dengan Bau-bau. Memang sering satu nama (seperti Buton) menghadirkan banyak makna. Buton bisa berarti nama pulau, nama kerajaan, tempat. Pemberian nama satu kota sering juga sama dengan nama sungai yang bermuara ke kota tertentu. Berbagai kasus ini ditemukan dalam kajian ini yang memberikan pemahaman kita tentang keragaman sejarah yang dialami satu lokasi atau kawasan.

Sabuah nama yang diberikan pada satu kota pantai dapat berasal



dari berbagai sumber ide atau gagasan. Ada nama kota berasal dari ciri tanaman atau pohon yang terdapat di wilayah tersebut. Sebagian nama berasal dari penyebutan yang berbeda oleh orang luar, yang tidak paham bahasa masyarakat setempat. Nama kota juga dapat berasal dari ciri yang mudah diingat dengan lokasi itu, misalnya Kema (kima), yang merupakan nama jenis kerang yang banyak terdapat di tempat itu. Demikian pula nama Anggrek, karena pada masa lalu di daerah tersebut banyak terdapat anggrek. Nama kota yang juga bisa diberikan asal usul yang beragam, sehinga maknyanya pun berbeda. Ada yang kota pantai di Sulawesi Barat yang ditafsirkan dengan berbagai bahasa. Semua kemingkinan ini tidak menjurus menjadi satu kebenaran tunggal. Temuan yang terdapat dalam tulisan ini masih berupa pembuka untuk setiap peneliti terus dapat melakukan penggalian dengan sumber data—dan tafsir—yang berbeda pula. Ada data yang menonjol berdasarkan certa lokal atau *oral history.* Sebagaian besar menggunakan sumber sejarah yang terpercaya baik dari catatan Portugis, Sepanyol, Belanda, Cina, dan tradisi tulis lokal, seperti I La Galigo misalnya.

Sebagian besar kota pantai dan pelabuhan pada masa lalu selalu berada di muara sungai. Kita paham bahwa pengangkutan darat pun pada masa itu belumlah berkembang. Angkutan melalui sungai masih dominan sebagai transportasi. Barang dari pedalaman diangkut melalui sungai menuju muara sungai yang menjadi kota pelabuhan. Keadaan alamiah ini tidak selamanya dapat dipertahankan untuk mengikuti perkembangan jaman. Muara sungai yang dijadikan pelabuhan selalu menghadapi tantangan pendangkalan oleh sedimen yang dibawa dari dataran tinggi. Perlu usaha pengerukan secara berkelajutan dengan peralatan besar. Tonase kapal semakin lama semakin besar. Memerlukan pelabuhan yang semakin luas. Kapasistas pelabuhan lama itu sering tidak bisa mengakomodasi perubahan, untuk terus digunakan sebagai pelabuhan yang ikut tumbuh. Sehingga ada pemindahan ke lokasi pelabuhan baru diperlukan untuk mengakomodasi



perubahan pendangkalan, tonase kapal membesar, jalan darat menjadi penting, dan seterusnya.

Pada akhirnya, tulisan yang menggunakan sudut pandang toponim ini tidak berhenti pada penemuan asal nama kota pantai. Lebih penting adalah mengungkapkan apa yang terjadi sehingga satu kota tumbuh menjadi kota besar, sedangkan kota lama ada yang malah tenggelam, ditinggalkan menjadi pelabuhan rakyat. Pasang surut satu kota pantai dalam sejarah memberikan kita pandangan ke masa depan bagaimana mengembangkan kekuatan maritim yang lebih baik dan mempunyai pertimbangan masa lalu yang mumpuni.

Masih terbuka jalan lebar untuk mengembangkan kajian topnimin kota-kota pantai di Pulau Sulawesi ini, jendela ini membuat kita mendapat cahaya untuk berbenah.

Jakarta, November 2016

Editor



DAFTAR ISI

SEKAPUR SIRIH ..... **iii**
SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN ..... **vii**
PRAKATA EDITOR ..... **xi**
DAFTAR ISI ..... **xiii**

TOPONIM DAN PENAMAAN PULAU SULAWESI **1**
1.1 Pengantar 1
1.2 Penamaan Pulau Sulawesi dan Sejarah Identitasnya 3
1.3 Penduduk Pulau Sulawesi 4
1.4 Perkembangan Wilayah dan Kekuasaan Pulau Sulawesi 6
1.5 Pembentukan Daerah Otonomi Baru di Sulawesi 8
1.6 Sulawesi dan Kota-Kota Pantainya 11

SULAWESI SELATAN **15**
2.1. Makassar 15
2.2. Bantaeng 33
2.3. Parepare 52

SULAWESI UTARA 65
3.1. Manado 67
3.2. Bitung 91
3.3. Kema 129

SULAWESI TENGAH 159
4.1 Donggala 160
4.2. Poso 189
4.3. Luwuk 210

SULAWESI TENGGARA 229
5.1. Buton 230
5.2. Kendari 260
5.3. Kolaka 279

GORONTALO 299
6.1. Tilamuta 300
6.2. Anggrek 327

KOTA-KOTA PANTAI SULAWESI BARAT 355
7.1 Majene, Mamuju, dan Polman 356
7.2 Spirit Kerajaan-Kerajaan Lokal di Sulawesi Barat 362
7.3 Majene 375
7.4 Mamuju 395
7.5 Polmas Ke Polman 411

EPILOG 429
TOPONIM DAN IDENTITAS BANGSA 429
DAFTAR PUSTAKA 433
BIODATA PENULIS 449



1

TOPONIM DAN PENAMAAN PULAU SULAWESI

1.1 Pengantar

Pulau Sulawesi terletak di antara: sebelah Timur Kalimantan dan sebelah Barat Maluku. Sejarah panjang pulau Sulawesi ditandai oleh dinamika penduduk dan keterhubungan (konektivitas) dari dan ke pulau Sulawesi. Konektivitas terjalin dengan pulau Sulawesi karena sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sejenisnya. Sulawesi sebagai salah satu pulau yeng terluas di Negara Kesatuan Republik Indonesia, memiliki sejarah penamaan hingga menjadi identitasnya yang dikenal luas saat ini. Sulawesi pada awalnya hanya menjadi satu propinsi di masa kolonial. Akan tetapi, seiring dengan perkembangan demografi dan kepentingan pemerintah kolonial, maka dibentuk daerah setingkat propinsi baru, yaitu Sulawesi Utara dengan ibukota Minahasa. Perkembangan Sulawesi dari sisi demografi dan wilayah terus terjadi sehingga pemeritah kolonial beberapa kali melakukan penataan secara administratif, termasuk wiayah-wilayah setingkat Kabupaten. Perubahan dan pengelompokan kembali wilayah-

wilayah itu dilakukan dengan berbagai alasan, utamanya politik dan sosial.

Pada masa kemerdekaan, seiring dengan menguatnya sentralisasi dan pada saat yang sama menguat pula tuntutan otonomi daerah, mendorong pemerintah pusat melalui Kementrian Dalam Negeri dan Otonomi daerah membagi-bagi kembali wilayah Sulawesi. Pulau Sulawesi dibagi menjadi dua propinsi dengan nama Propinsi Sulawesi Selatan Tenggara dan Propinsi Sulawesi Utara Tengah. Pembagian ini mengalami perubahan kembali pada tahun 1959 sampai 1960-an, menjadi 4 propinsi, yakni Propinsi Sulawesi Selatan dengan Ibukota Makassar. Propinsi Sulawesi Tengah dengan Ibukota Palu. Propinsi Sulawesi Utara dengan ibukota Menado, dan Propinsi Sulawesi Tenggara dengan ibukota Kendari. Pada tahun 2000, seiring menguatnya perjuangan daerah otonomi baru, Gorontalo menjadi propinsi tersendiri, lepas dari propinsi induknya, Sulawesi Utara berdasarkan Undang-undang no. 38 Tahun 2000 yang ditetapkan pada tanggal 22 Desember 2000.[1] Empat tahun kemudian, lahir lagi satu Propinsi baru, yakni Sulawesi Barat. Propinsi yang lahir di era Presiden Megawati ini dibentuk dengan UU Nomor 26 tahun 2004, tertanggal 5 Oktober 2004.[2] Data terbaru mengenai jumlah propinsi di Sulawesi nampaknya bertambah, dengan disetujuinya pembentukan Propinsi Sulawesi Timur oleh DPRD Propinsi Sulawesi Tengah pada Agustus 2016. Sebagian besar wilayah propinsi baru ini mengambil wilayah Kabupaten di sisi barat Laut Banda, seperti Kabupaten Morowali, Morowali Utara, Banggai, Banggai Laut, dan Banggai Kepulauan dengan Ibukota Luwuk. Uraian mengenai penamaan dan penataan Propinsi di Sulawesi dapat dibaca pada uraian berikut ini dan pada bab selanjutnya dari buku ini.

---

1 Dwiana Hercahyani, "Sejarah Pembentukan Gorontalo Dari Kabupaten Menjadi Propinsi, 1953 – 2000" *Thesis* (Jakarta: Universitas Indonesia, 2008), hlm. 97.

2 Lebih detail tentang dasar pertimbangan pembentukan propinsi Sulawesi Barat dapat dibaca pada UU No 26 Tahun 2004, yang ditetapkan pada 5 oktober 2004.



1.2 Penamaan Pulau Sulawesi dan Sejarah Identitasnya

Sampai saat ini pertanyaan tentang kapan istilah *celebes* berubah atau diterjemahkan menjadi Sulawesi belum diketahui secara pasti. Akan tetapi, diduga terjadi ketika semangat kemerdekaan mengalami penguatan pada pembentukan identitas ke-Indonesiaan. Pada era ini, semangat bangsa Indonesia mencari cara untuk menghilangkan segala elemen yang mengandung makna atau berkonotasi pemerintah kolonial (penjajah). Akibatnya, pergantian nama Sulawesi tidak bisa dihindari. Penggantian nama jalan menjadi salah satu contoh semangat kebangsaan yang melandasi penghilangan simbol dan identitas kolonial pada masa-masa awal kemerdekaan. Meskipun bukan fokus utama dari tulisan ini, namun penting untuk menghadirkan penggunaan pemakaian nama dari celebes menjadi Sulawesi.

Penamaan Celebes memiliki sejarah lokal dan sejarah kolonial. Menurut versi Portugis, Celebes awal mulanya tercetus ketika mereka singgah di Makassar pada tahun 1511 dengan bertanya pada penduduk setempat tentang nama kepulauan yang mereka singgahi. Penduduk setempat mengira orang-orang Portugis bertanya tentang benda yang ada ditangan mereka (warga lokal). Warga setempat menjawab dengan "sele-besi". Karena orang-orang Portugis kesulitan dalam pelafalan, maka mereka menyebut *Celebre*. Wichmann adalah orang pertama yang mencoba memberikan penjelasan tentang asal-usul dan arti dari nama Celebes. Menurutnya, karena kesalahpahaman penamaan "celebre"[3] oleh orang-orang Portugis memaknai informasi dari penduduk lokal. Padahal yang dimaksud penduduk lokal ada Sele-besi (sejenis senjata menyerupai keris dalam masyarakat Bugis Makassar) yang dipegang, bukan menjawab nama pulau sebagai identitas pulau yang disinggahi.

---

3 Van Blom dkk. *De Gids. Jaargang 85 Eerste Deel* Amsterdam: P.N van Kampen & Zoon, 1921, hlm. 371



Informasi lain menyebutkan bahwa Celebes berasal dari kata *Xula* dan Besi atau pulau yang menghasilkan besi. Informasi ini dikaitkan dengan kedekatan pulau Sulawesi dengan gugusan kepulauan Sula (Xula) dan pulau Sulawesi sebagai penghasil biji besi di sekitar Danau Matano. Pada saat ini, dikenal dengan wilayah penghasil nikel. Pada perkembangannya, nama celebes terus digunakan dan ditulis dalam kartografi sejak medio abad XVI hingga medio abad XX. Nama Celebes terus ditulis dalam berbagai dokumen, sehingga selama era VOC, Inggris, dan pemerintah kolonial Belanda, celebes terus digunakan. Nanti setelah kemerdekaan, celebes mulai diterjemahkan dengan nama Sulawesi. Peta tertua yang menuliskan kata celebes berasal Peta tertua dari Kepulauan Hindia Timur berasal dari Francisco Rodriguez, yang diduga berasal dari peta tahun 1512. Pada tahun ini untuk pertamakalinya Portugis tiba di Maluku.

Pada Masa pergerakan Nasional, Pemuda Sulawesi menggunakan identitas Jong Celebes sebagai pemersatu mereka. Nama Sulawesi telah menjadi nama resmi pulau yang berbentuk huruf "K" sejalan dengan semangat kemerdekaan dan bebas dari belenggu penjajahan. Dokumen arsip juga menguatkan hal ini, ketika pemerintahan RIS membentuk Propinsi Sulawesi setelah Proklamasi Kemerdekaan Indonesia Indonesia tanggal 17 Agustus 1945.

1.3 Penduduk Pulau Sulawesi

Sebagai pulau terbesar ke-5 di Indonesia, pulau Sulawesi dihuni oleh beragam etnik menyebar di 6 propinsi. Bila dirunut dari hasil sensus, maka penduduk terbanyak adalah suku Bugis dan Makassar. Data hasil sensus 1930 menunjukan bahwa penduduk Bugis di Makassar saja mencapai jutaan orang, disusul etnik Makassar yang berkisar di atas 600-an ribu jiwa. Peringkat terbesar ketiga adalah penduduk Toraja yang berkisar pada angka 370-an ribu jiwa. Peringkat keempat berasal dari etnik Buton. Untuk rincian jumlah penduduk Sulawesi pada tahun 1930 sebagai berikut.



DATA PENDUDUK SULAWESI DAN WILAYAH TERKAIT TAHUN 1930

Golongan Penduduk	Sebaran							Jumlah Sulawesi
	Makassar	Bantaeng	Bone	Parepare	Mandar	Luwu	Buton & Laiwui	
Indonesia	651.225	351.804	650.323	367.683	248.135	394.778	399.239	3.063.187
Eropa	3.561	150	138	175	106	222	185	4.537
Cina	16.687	1.043	665	765	605	772	843	21.380
Timur Asing	862	175	987	1.465	219	275	134	4.117
Jumlah	672.335	353.172	652.113	370.088	249.065	396.047	400.401	3.093.221

Kelompok Suku dalam Penduduk Indonesia

Bugis a)	142.718	137.794	643.928	351.794	15.644	73.824	18.789	1.384.491
Makassar	487.012	139.825	370	1.413	520	377	627	630.144
Mandar	6.262	61	29	569	168.244	86	20	175.271
Selayar	2.265	64.895	17	19	16	54	244	67.510
Toraja	429	144	4.094	12.147	60.765	293.923	1.321	372.823
Tolaki	38	69	55	2	-	24.646	76.449	101.259
Bajo	1.253	1.658	443	9	5	196	5.583	9.147
Buton	643	5.959	159	17	21	56	293.455	300.310
Melayu	467	-	-	-	-	-	-	467
Banjar	428	-	-	-	-	-	-	428
Minahasa dan Sangir	1.028	-	-	142	169	352	154	1.845
Ambon	1.552	-	-	140	232	200	273	2.397
Timor	827	269	-	-	-	137	121	1.354
Jawa dan Madura	5.014	420	421	655	501	402	402	7.815

a) termasuk 4337 orang suku bajo
Sumber, *Volkstelling Jilid V*. hlm. 121-122 dan 163-166

Pada tahun 1912 Pemerintah Sulawesi dan Daerah Bawahannya, termasuk Salayar memuat laporan jumlah penduduk dengan total 1.977.455 jiwa, 1.968.765 adalah penduduk asli, 1.808 orang Eropa,



6.064 orang Cina, dan 818 orang Arab. Pada tahun yang sama di Residensi Menado, yang meliputi wilayah Sangihe dan Kepulauan Talau, jumlah total mencapai 700.236 orang, termasuk 691.102 orang penduduk asli, 1.210 orang Eropa, 6.657 orang Cina, 1.262 orang Arab, dan 5 orang Timur Asing lainnya. Peningkatan jumlah penduduk ini terus terjadi, yakni pada tahun 1914 disebutkan bahwa jumlah penduduk pada seluruh pulau Sulawesi adalah 4.700.000 orang. Padahal data dari Ensiklopedia Nederlandsch Indie tahun 1917 hanya berjumlah 2.700.000 jiwa.[4]

1.4 Perkembangan Wilayah dan Kekuasaan Pulau Sulawesi

Pulau Sulawesi pada awalnya hanya terdiri dari wilayah kerajaan lokal yang berdiri sendiri. Sejarah ketika Islam mulai melembaga dan diterima baik oleh rakyat dan pemimpin kerajaan-kerajaan lokal, maka terjadi perubahan nama institusional, yakni dari kerajaan ke kesultanan. Ada kerajaan atau kesultanan yang tunduk pada kerajaan lain yang lebih kuat dan besar. Sebagai contoh, Kesultanan Buton, pada musim barat harus takluk dan menerima pengaruh dari Gowa dan kemudian Bone. Pada musim Timur, Kesultanan Buton harus rela menerima perintah dari Kesultanan Ternate. Kondisi ini terus berlangsung sepanjang abad ke XVII-XVIII. Demikian halnya dengan kerajaan-kerajaan di Gorontalo dan Sebagian besar Sulawesi bagian utara, harus menerima pengaruh Islam dari Ternate karena ketergantungan secara politik dan ekonomi melalui pertukaran (perdagangan).

Realitas empiris kepulauan Indonesia adalah lebih luas lautnya daripada daratnya. A. B. Lapian mengemukakan bahwa laut adalah

4 Direction of the Historical Section, "CELEBES" (Handbooks Prepared Under the Direction of the Historical Section of the Foreign Offlce-No. 74, May 1919), hlm. 7-8.



penghubung antar pulau-pulau yang ada di Nusantara.[5] A.B. Lapian sangat menyadari bahwa pada periode di mana teknologi informasi belum berkembang dan masih terbatasnya infrastruktur jalan pada masa kolonial, maka satu-satunya cara yang paling mungkin dilakukan oleh penduduk dalam melakukan mobilitas adalah melalui laut dengan perahu atau sarana transportasi laut lainnya. Ralitas demografi di pulau Sulawesi juga menyebar di wilayah pantai dan umumnya berada di sekitar sungai atau daerah yang memiliki persediaan air minum.[6] Selain itu, daya dukung topografi seperti teluk, dan faktor keamanan pantai dari ombak menjadi faktor pendukung lain dari perkembangan kota-kota pantai. Peter Lienhardt berpendapat bahwa kota-kota tumbuh dan berkembang pada umumnya berdekatan dengan sumber air bersih, biasanya di dekat sungai atau mata air. Keberadaan air bersih menjadi faktor utama manusia mendirikan pemukiman, kemudian menetap, dan pada perkembangannya pemukiman penduduk terus meluas (morfologi) hingga menjadi kota.[7]

Ketika pandangan Lienhardt ini digunakan untuk menjelaskan kota-kota di Sulawesi, maka hampir seluruhnya terjadi. Kota-kota pantai yang menyebar di pulau Sulawesi pada awalnya adalah wilayah kerajaan dan terus mengalami perkembangan penduduk, perluasan pemukiman hingga menjadi pusat pasar yang memiliki pelabuhan untuk aktivitas perdagangan. Kondisi ini oleh pemerintah kolonial Belanda dimanfaatkan untuk kepentingan ekonomi dan pada saat yang sama dilakukan penataan dari sisi administrasi. Batas-batas wilayah antar kerajaan diatur hingga ke tingkat dusun oleh pemerintah Kolonial Belanda seperti yang mereka lakukan di Jawa dan Sumatra.

Penataan wilayah Sulawesi dimulai ketika pulau itu dijadikan sebagai

5 Susanto Zuhdi, *Sejarah Buton Yang Terabaikan: Labu Rope Labu Wana* (Jakarta: Rajawali Press, 2010).

6 Peter Lienhardt, "Towns and Maritime Activities," in *Shaikhdoms of Eastern Arabia*, ed. Ahmed Al-Shahi (New York: Pelgrave MacMilan, 2001), 114–64.

7 *Ibid.*



propinsi sendiri atau dalam bahasa administrasi pemerintah kolonial Belanda disebut wilayah setingkat *Afdeling* (Celebes) bersama-sama dengan wilayah lainnya di Indonesia. Propinsi Sulawesi kemudian dibagi lagi dalam tingkatan wilayah administratif setingkat Kabupaten (*Onder Afdeling*). Struktur di bawah Onder Afdeling adalah *Distrik*, dan di bawahnya lagi adalah *Onder Distrik*. Pembagian wilayah seperti itu, oleh pemerintah kolonial Belanda dilakukan untuk memudahkan pengawasan dan pemungutan pajak.

Pada tahun 1905, ketika kerajaan Bone ditaklukan oleh pemerintah kolonial Belanda, maka beberapa kerajaan yang ada dalam pengaruh kerajaan Bone juga secara lagsung menandatangani *korte verklaaring* (penjelasan pendek) yang menyatakan kesetiaan dan pengakuan atas pemerintah kolonial Belanda pada rakyat dan wilayahnya.[8]

Ketika upaya pemerintah kolonial ingin menguasai kembali Indonesia dan pada saat yang sama menguat upaya mempertahankan kemerdekaan yang diproklamasikan pada tanggal 17 Agustus 1945, maka krisis politik melanda Indonesia. Pemerintah kolonial Belanda melakukan beberapa upaya, salah satu di antaranya membentuk negara Indonesia Timur dengan nama Republik Indonesia Serikat. Belanda membentuk propinsi yang dinamakan *Groot Oost* (Timur Besar), ibukotanya adalah Makassar. Wilayah yang tergabung dalam propinsi ini adalah seluruh Sulawesi, Nusa Tenggara/ Sunda Kecil, Kepulauan Maluku, dan Papua Barat.

1.5 Pembentukan Daerah Otonomi Baru di Sulawesi

Sejalan dengan proklamasi Kemerdekaan Indonesia, salah satu persoalan penting yang dihadapi adalah luasnya wilayah Indonesia yang

8 Suryadi Mappangara, "Kerajaan Bone Abad XIX" *Thesis* (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 1996). Lihat juga, Esther Velthoen, "Contested Coastlines: Diasporas, Trade and Colonial Expansion in Eastern Sulawesi 1680-1905" *Disertation* (Australia: Murdoch University, 2002). Juga; Susanto Zuhdi, G.A. Ohorella, and D. Said, *Kerajaan Tradisional Sulawesi Tenggara: Kesultanan Buton* (Jakarta: Depdikbud, 1996).

harus diatur dan masih adanya sejumlah kerajaan-kerajaan lokal yang memiliki otoritas. Pada perkembangan kemudian, para pejuang yang ikut mempertahankan kemerdekaan dari upaya kembalinya penjajahan juga harus ditempatkan oleh negara agar tidak memunculkan masalah baru. Akan tetapi, dua masalah itu muncul pasca proklamasi, yang ditandai dengan menguatnya tuntutan rakyat berupa otonomi daerah.

Luasnya wilayah, sumber daya ekonomi, kesulitan perhubungan, dan tidak terakomodasinya kepentingan daerah di tingkat pusat menjadi sejumlah alasan yang mewarnai tuntutan otonomi. Kementrian dalam negeri dan otonomi daerah merespon tuntutan tersebut dengan menyetujui sejumlah perubahan administratif wilayah. Perubahan itu di Sulawesi ditandai dengan lahirnya daerah otonomi baru pada tahun 1950-an hingga1960-an. Propinsi yang terbentuk adalah Propinsi Sulawesi Tengah dan Sulawesi Tenggara. Dua daerah otonomi baru ini adalah hasil pemecahan dari Propinsi Sulawesi Utara Tengah dengan ibukota Minahasa. Sulawesi Tengah sebelumnya berstatus wilayah setingkat kabupaten. Untuk Propinsi Sulawesi Tenggara, sebelumnya adalah bekas Kabupaten Sulawesi Selatan Tenggara dengan ibukota Makassar. Bagaimana proses pembentukan daerah-daerah otonomi baru itu?

Pembentukan Kabupaten Sulawesi Tengah tidak lepas dari menguatnya tuntutan otonomi daerah. Pulau sulawesi yang luas, sulitnya perhubungan, dan keterbatasan jaringan jalan untuk komunikasi dan perhubungan menjadi salah satu alasan kuat yang mendorong terbentuknya daerah otonomi baru. Selain itu, beberapa kekacauan yang terjadi di Sulawesi pada tahun 1950an telah menjadi pelajaran berharga bagi pemerintah pusat untuk mendorong realisasi pembentukan daerah otonomi baru.

Gagasan dan perjuangan daerah otonomi baru di Sulawesi terjadi pada tahun 1950an. Pada saat yang sama terjadi ketidakstabilan politik di dalam negeri. Pemerintah pusat melalui kementrian Dalam Negeri dan



Otonomi Daerah memproses usulan dari daerah untuk pembentukan daerah otonomi baru. Di Sulawesi lahir tuntutan pembentukan Propinsi Sulawesi Tengah dan Sulawesi Timur hingga awal tahun 1960. Tuntutan itu direspons dengan penggabungan beberapa wilayah dan pulau menjadi satu Kabupaten di bawah Propinsi Sulawesi Selatan dan Utara. Hasilnya adalah terbentuknya Propinsi Sulawesi Utara-Tengah dengan Ibukota Minahasa dan Sulawesi Selatan-Tenggara dengan Ibukota Makassar.

Pembentukan propinsi baru dengan menggabungkan dua wilayah baru, dinilai tidak efektif, sehingga tuntutan otonomi terus disuarakan oleh berbagai kalangan di daerah. Tuntuan itu tidak sia-sia karena pemerintah melalui Undang-Undang No 26 tahun1959 tentang pembentukan daerah otonomi baru. Undang-undang ini hanya berumur 5 tahun karena perjuangan pembentukan Propinsi terus disuarakan oleh masyarakat Sulawesi Timur menjadi propinsi sendiri.

Kementrian Dalam Negeri dan Otonomi Daerah melakukan rapat dengar pendapat yang melibatkan tokoh-tokoh yang memperjuangkan pembentukan daerah otonomi baru, tentang tuntutan pembentukan Propinsi Sulawesi Timur, maka respons pemerintah adalah memisahkan Sulawesi Selatan dan Tenggara serta Sulawesi Utara dan Tengah sebagai propinsi sendiri. Perubahan terjadi ketika tuntutan pmbentukan Sulawesi Timur dengan Ibukota Baubau diganti dengan Propinsi Sulawesi Tenggara dengan Ibukota di Kota Kendari. Hal itu sesuai dengan Undang No. 13 Tahun 1964

Daerah otonomi baru setingkat propinsi kembali lahir di Sulawesi pada tahun 2000 dan tahun 2014. Propinsi Gorontalo terbentuk pada tahun 2000 dan Sulawesi Barat pada tahun 2004. Pembentukan daerah otonomi baru ini tidak lepas dari perkembangan demografi dan politik lokal yang dinamis. Perkembangan itu di satu sisi mengurangi luas wilayah induk, namun di sisi yang lain, memberi kesempatan kepada daerah untuk berkembang lebih baik. Dengan demikian, tananan dan pengaturan pada kota-kota yang menjadi

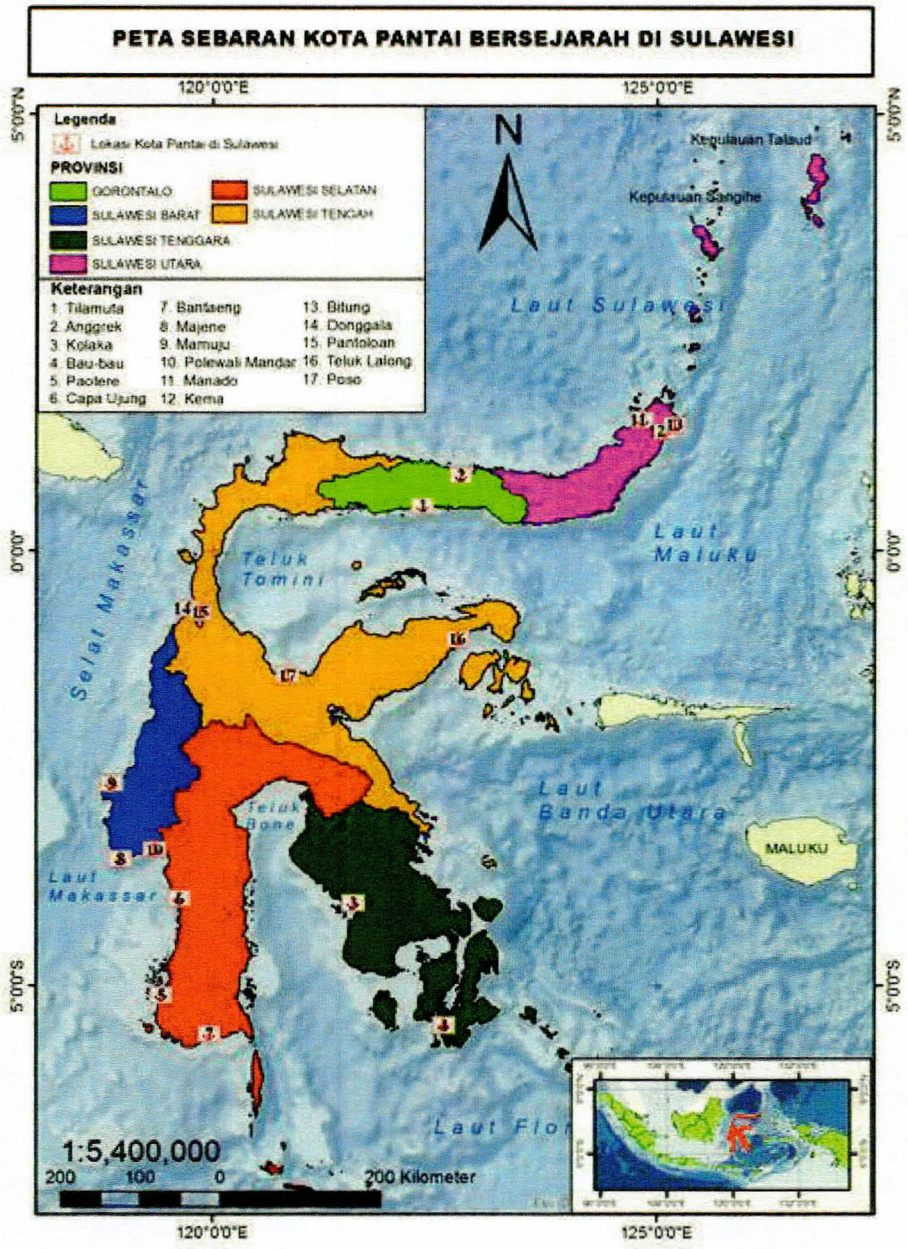


ibukota daerah otonomi baru semakin baik. Propinsi Gorontalo menjadi salah satu contoh yang baik, ketika daerah ini menjadi wilayah otonomi baru. Eksport komoditas dari Gorontalo bisa dilakukan melalui pelabuhan di daerah setempat, tanpa harus melalui pelabuhan di Menado seperti sebelumnya. Untuk Sulawesi Barat, alasan geografis, ekonomi, dan budaya lebih mengemuka dalam pembentukan propinsi ini. Posisinya yang tepat di sisi Timur selat Makassar atau di pesisir Barat Pulau Sulawesi memberi keuntungan secara politik dan ekonomi. Jaringan jalan lintas Sulawesi ikut mendorong perkembangan kota-kota pantai di Sulawesi Barat.

1.6 Sulawesi dan Kota-Kota Pantainya

Kota pada awalnya adalah ruang kecil yang menjadi titik atau pusat perjumpaan berbagai elemen sosial, politik, budaya, dan ekonomi. Akan tetapi, tidak semua pusat perjumpaan berkembang menjadi kota. Realitas ruang yang menjadi kota kadang-kadang tidak berkembang karena suatu kebijakan yang mengembangkan daerah lain. Pada tataran ini faktor politik atau kebijakan atas pengembangan sebuah ruang kota menjadi penting. Hal seperti itu terjadi pada sejarah Sulawesi dan kota-kotanya. Kota-kota yang berkembang pada masa kolonial, tidak berarti berkembang baik pada masa kemerdekaan. Kasus kota Donggala menjadi salah satu contohnya. Kota Donggala tidak mengalami perkembangan signifikan, ketika kota palu ditetapkan sebagai Ibukota Propinsi Sulawesi tengah sejak tahun 1960an. Demikian juga di kota pantai Kima yang pernah maju karena aktivitas pelabuhan rakyatnya yang intensif. Kota Palu dan Kendari menjadi contoh bagaimana kebijakan pembangunan kota baru dibuat untuk mensejajarkan diri dengan kota-kota lain yang berstatus ibukota Propinsi. Infrastrutur jalan, jembatan, pasar, perhotelan, dan bandara dibuat untuk menunjang akselerasi dan aksesibilatas kota sehingga bisa berkembang. Dari sisi finansial dan pembangunan infrastruktur sosial tersentralisasi di Ibu Kota.




PETA SEBARAN KOTA PANTAI BERSEJARAH DI SULAWESI
120°0'0"E
125°0'0"E
5°0'0"N
0°0'0"
5°0'0"S
Legenda
Lokasi Kota Pantai di Sulawesi
PROVINSI
GORONTALO
SULAWESI SELATAN
SULAWESI BARAT
SULAWESI TENGAH
SULAWESI TENGGARA
SULAWESI UTARA
Keterangan
1. Tilamuta
2. Anggrek
3. Kolaka
4. Bau-bau
5. Paotere
6. Capa Ujung
7. Bantaeng
8. Majene
9. Mamuju
10. Polewali Mandar
11. Manado
12. Kema
13. Bitung
14. Donggala
15. Pantoloan
16. Teluk Lalong
17. Poso
N
Kepulauan Talaud
Kepulauan Sangihe
Laut Sulawesi
Laut Maluku
Selat Makassar
Teluk Tomini
Teluk Bone
Laut Banda Utara
MALUKU
Laut Makassar
Laut Flo
1:5,400,000
200 100 0 200 Kilometer

Pembangunan lembaga pendidikan tinggi dan tersedianya berbagai macam kebutuhan di kota-kota baru telah menjadi daya tarik kota dan pada saat yang sama urbanisasi tidak bisa dibendung. Akibatnya, pertambahan demografi dan meluasnya morfologi kota-kota pantai tidak bisa dihindari. Dampak lain dari realitas tersebut adalah penggunaan tanah secara maksimal, terjadinya degradasi lingkungan, dan persoalan sampah di perkotaan.

Secara umum, wilayah propinsi di Sulawesi yang terdiri dari beberapa kabupaten mempunyai sejumlah kota-kota pantai dengan proses sejarah yang membentuknya. Propinsi Sulawesi Selatan memiliki kota pantai yang besar, yakni Makassar. Selain itu, terdapat kota pantai yang berkembang baik seperti kota Pantai Parepare di sisi timur Selat Makassar dan Bantaeng di sisi Selatan pulau Sulawesi atau di sisi Utara Laut Flores. Di Sulawesi Tengah berkembang kota-kota pantai seperti Donggala, Luwuk di teluk Lalong dan kota pantai Poso di teluk Tomini. Aktivitas maritim sangat dominan mewarnai perkembangan kota-kota tersebut.

Kota-kota Pantai di Sulawesi Tenggara dapat dijumpai di teluk Baubau. Kota ini dikenal sebagai kota Baubau, Ibukota dari Afdeling Sulawesi Timur sampai tahun 1924. Kota pantai lainnya di Sulawesi Tenggara adalah kota Kolaka dan Muna. Kota Kolaka terletak sisi timur teluk Bone, dan menjadi pintu masuk penduduk Makassar ke Kolaka dan ke Kendari. Kota pantai penting lainnya adalah kota Kendari. Kota ini ditetapkan sebagai Ibukota Propinsi Sulawesi Tenggara pada tahun 1964. Kota ini berpusat di teluk Kendari dan memiliki pelabuhan alam yang aman dari berbagai gangguan alam. Kota pantai di Propinsi Sulawesi Utara antara lain di Kema, Bitung, dan Menado. Di Propinsi Gorontalo, kita juga menemukan kota-kota pantai seperti Tilamuta, Anggrek dan Kwandang. Sedangan di Propinsi Sulawesi Barat, kota pantainya ada di Mandar dan Majene. Sejarah perkembangan dan penamaan kota-kota pantai yag memiliki nilai penting dalam sejarah Sulawesi diuraikan dalam buku ini.

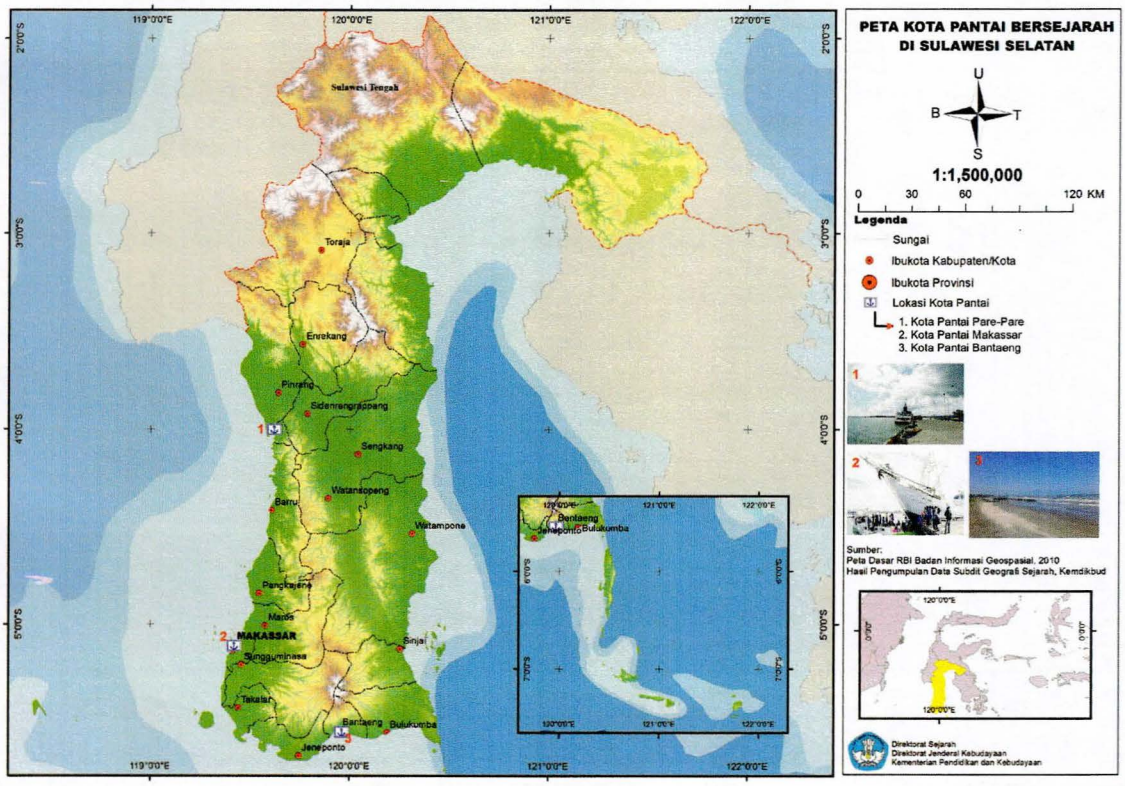




2

SULAWESI SELATAN

2.1. MAKASSAR



Gambar 2.1
Lokasi Kota-kota Pantai di Sulawesi Selatan
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

2.1.1. Lingkungan Fisik Makassar

Kota Makassar terletak di sisi Selatan pulau Sulawesi. Kota Makassar berkembang di sepanjang pesisir pantai yang diapit oleh dua sungai besar yaitu sungai Jeneberang dan Tallo (lihat Peta). Dalam literatur mengenai lingkungan wilayah Makassar disebutkan bahwa, pada bagian utara Makassar terdapat daerah pedalaman yang didiami oleh orang-orang Bugis dan di bagian Selatan didiami oleh orang-orang Makassar.

Wilayah utara Makassar diakui sebagai penunjang utama perkembangan kota Makassar sebagai kota niaga dan pelabuhan. Sejumlah komoditas dari pedalaman dibawa ke Makassar untuk dipasarkan. Di sebelah barat Sulawesi Selatan, terdapat selat Makassar dan terdapat sejumlah pulau sebagai penunjang perkembangan kota, yakni sebagai pelindung dan memenuhi kebutuhan kota Makassar. Selayar telah berfungsi sebagai penyedia komoditi kopra, pulau-pulau sekitarnya menjadi benteng kokoh yang melindungi kota dari gangguan badai dan ombak yang mengganggu perahu atau kapal-kapal yang melakukan perniagaan di pelabuhan Makassar. Masyarakat pulau-pulau kecil ini sebagian besar dihuni oleh orang-orang Makassar yang mata pencahariannya diperoleh dari hasil laut.[1]

Pada masa kejayaan kerajaan Gowa, telah dibangun beberapa benteng di sepanjang pantai Makassar, yaitu benteng Somba Opu, Barombong, Panakukkang, dan beberapa benteng lainnya yang hancur akibat perang antara Gowa dengan Kompeni (VOC). Benteng-benteng yang masih kokoh adalah Somba Opu dan di dalam benteng dibangun istana raja. Benteng Somba Opu hingga kini masih kuat karena terus mengalami revitalisasi dan konstruksi, juga karena konstruksi material dasarnya yang kuat, yakni dari batu bata merah dan tingkat ketebalan yang di atas rata-rata Benteng lainnya. Fakta ini juga menunjukkan bahwa Somba Opu didesain untuk kepentingan

1 Mukhlis Paeni, ed., *Persepsi Tentang Masyarakat Kawasan Pantai* (Makassar: P3MP Universitas Hasanuddin, 1989), hlm. 7.

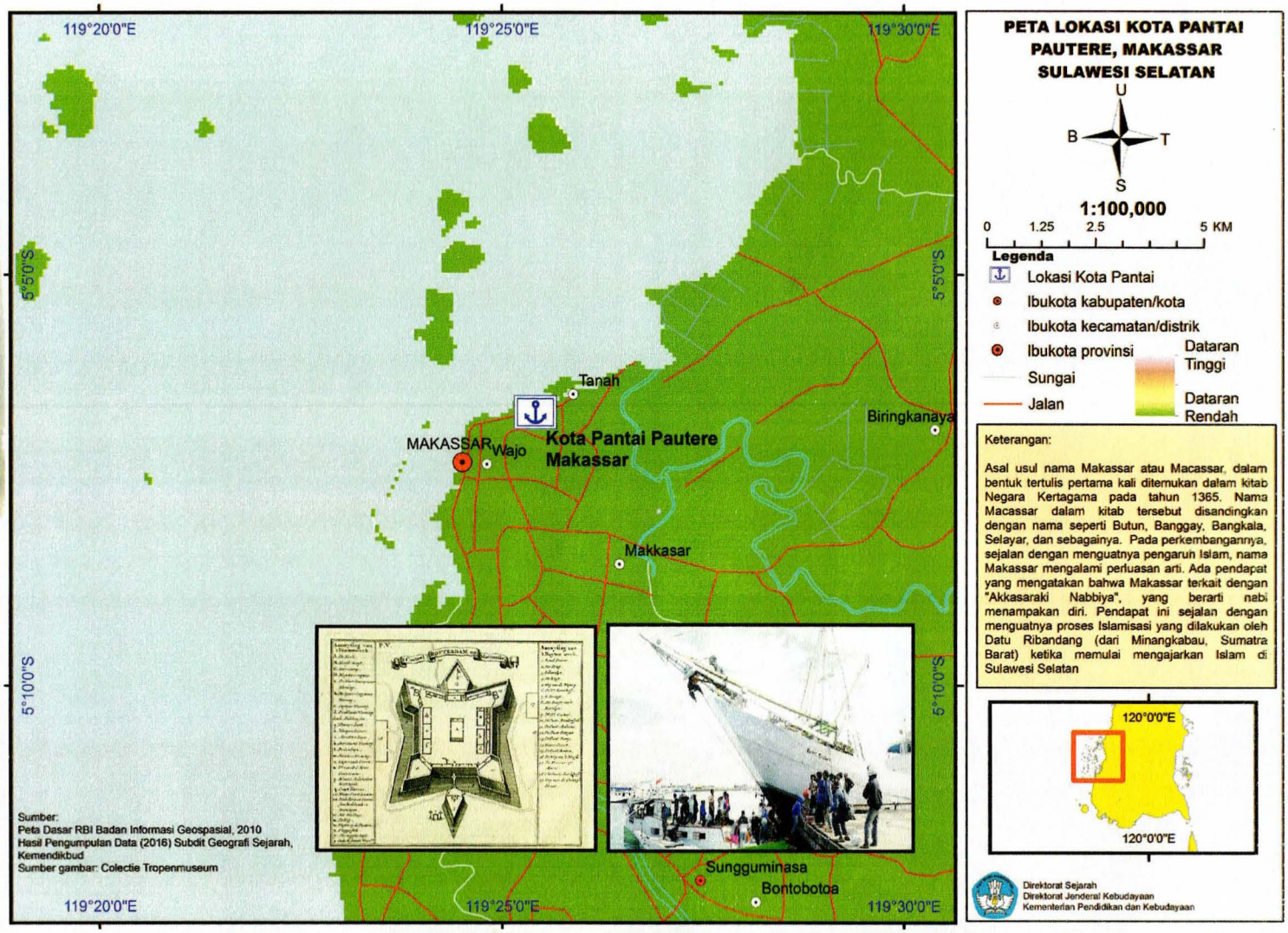


pertahanan yang kokoh dan untuk perlindungan yang dapat diandalkan dari berabagai serangan musuh. Bukti kuatnya konstruksi dasar benteng dari serangan musuh adalah tidak hancurnya benteng Somba Opu dari serangan meriam VOC di bawah pimpinan Speelman pada 19 Juli 1667 dengan lebih dari 4000 tembakan dan 1/3 persediaan peluru Belanda dihabiskan untuk menembak benteng Somba Opu, namun tidak berhasil diruntuhkan.[2]

Ketika Makassar dikuasai secara langsung oleh pemerintah kolonial Belanda, berbagai simbol kejayaan masa lalu Makassar direduksi, salah satunya benteng Somba opu yang tidak lagi menjalankan fungsi utama. Pusat pemerintahan dijalankan dari benteng Ujung Pandang, dan oleh Belanda benteng tersebut diganti namanya menjadi benteng Roterdam (fort Roterdam). Benteng ini terletak di pantai Makassar. Di dalam benteng dilengkapi pusat perkantoran dan tempat tinggal pejabat pemerintah kolonial. Di dalam dan sekitar benteng didirikan pusat pergudangan, perumahan, dan pemukiman diatur sedemikian rupa agar wajah kota Makassar menjadi teratur. Makassar pada periode ini menjalankan fungsinya sebagai pusat pemerintahan, kota niaga, dan pelabuhan.

2 Limbugau Daud, "Perjalanan Sejarah Kota Makassar Abad 19-20," in *Persepsi Sejarah Masyarakat Kawasan Pantai*, ed. Mukhlis Paeni (Makassar: P3MP Universitas Hasanuddin, 1989), hlm. 6.





Gambar 2.2
Lokasi dan ilustrasi gambar kota pantai Makassar
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

Toponimi Makassar

Asal usul nama Makassar atau *Macassar,* dalam bentuk tertulis pertama kali ditemukan dalam kitab Negara Kertagama pada tahun 1365. Nama Macassar dalam kitab tersebut disandingkan dengan nama seperti Butun, Banggay, Bangkala, Selayar, dan sebagainya.[3] Pada perkembangannya, sejalan dengan menguatnya pengaruh Islam, nama Makassar mengalami perluasan arti. Ada pendapat yang mengatakan bahwa Makassar terkait dengan *"Akkasaraki Nabbiya",* yang berarti nabi menampakan diri. Pendapat ini sejalan dengan menguatnya proses Islamisasi yang dilakukan oleh Datu Ribandang (dari Minangkabau, Sumatra Barat) ketika memulai mengajarkan Islam di Sulawesi Selatan.[4]

Penamaan Makassar juga terkait dengan makna kesempurnaan. Dalam istilah lokal dinamakan *"Ampakasaraki",* yaitu menjelmakan apa yang terkandung dalam bathin dan diwujudkan dengan perbuatan. *"Mangkasarak"*, yakni mewujudkan dirinya sebagai manusia sempurna dengan ajaran Tao atau Tau. Jadi, bukan seperti yang dipahami sebagian orang selama ini bahwa *"Mangkasarak"* terkait dengan sifat orang kasar yang mudah tersinggung. Pengertian makassar dari sisi Linguistik, kata Makassar berasal dati kata "Mangkasarak" yang terdiri atas dua morfem ikat "mang" dan morfem bebas "kasarak". Morfem ikat "mang" mengandung arti: memiliki sifat seperti yang terkandung dalam kata dasarnya. Selain itu, menjelmakan diri seperti yang dinyatakan oleh kata dasarnya. Morfem bebas "kasarak" mengandung arti terang, nyata, jelas, tegas dan jelas. Dengan demikian, kata "mangkasarak" mengandung arti memiliki sifat besar (mulia) dan berterus terang (jujur).

3 Th.G. Pigeaud, "Java in the 14th Century," *Koninklijk Instituut Voor Taal-, Land- En Volkenkunde* 4, no. The Hague: Nijhoff (1962): 240–46. Lihat juga Susanto Zuhdi, *Sejarah Buton Yang Terabaikan: Labu Rope Labu Wana* (Jakarta: Rajawali Press, 2010).

4 Matullada, *Menyusuri Jejak Kehadiran Makassar Dalam Sejarah* (Yogyakarta: Ombak, 2011). Penjelasan ini juga dimuat dalam http://www.gudangmateri.com/2011/08/asal-usul-nama-kota-makassar.html



Dalam buku "De Volken van Nederlandsch Indie" jilid I karya John A.F. Schut berjudul *de Makassaren en Boegineezen*, dikatakan bahwa makassar menampakan "keangkuhan" bagaikan gunung-gunungnya, megah bagaikan alamnya, yang sungai-sungainya di daerah-daerah nan tinggi mengalir cepat, garang tak tertundukkan, terutama pada musim hujan; air-air terjun tertumpah mendidih, membusa, bergelora, kerap menyala hingga amarah yang tak memandang apa-apa dan siapa-siapa. Tetapi sebagaimana juga sungai, gunung nan garang berakhir tenang semakin ia mendekati pantai. Demikian pulalah orang Bugis dan Makassar, dalam ketenangan dapat menerima apa yang baik dan indah".[5] Dalam catatan orang-orang Portugis, nama Makassar sudah dikenal dan menjadi pusat perdagangan bangsa asing di kerajaan Gowa.

Fakta-fakta awal mengenai penamaan Makassar dapat hampir dipastikan bahwa catatan tertua berasal dari kitab Negara Kertagama karya Mpu Prapanca pada abad XIV, proses Islamisasi yang berlangsung di Makassar memberi perluasan makna pada identitas Makassar yang mendapat pengaruh Islam. Masuknya bangsa Eropa juga ikut memperkaya dan memperkuat penafsiran atas makna dan identitas orang-orang Makassar, meskipun dengan caranya sendiri, sedikit puitis yang diambil berdasarkan kesan alamiah ketika mengungkapkan kesannya pada wilayah Makassar.

2..1.2 Satu Kota Dua Nama, Makassar atau Ujung Pandang: Identitas yang Diperebutkan

Salah satu keunikan yang melekat pada kota besar (Makassar) di Sulawesi Selatan adalah persoalan penamaan yang terkait langsung dengan persoalan identitas. Identitas kota pada awalnya adalah Makassar, kemudian berubah menjadi Ujung Pandang, dan kembali lagi menjadi Makassar telah

5 *Ibid.*



menimbulkan perdebatan panjang. Pedebatan itu tidak hanya berdampak pada kalangan birokrat atau akademisi, namun juga pada masyarakat sebagai penghuni kota. Kalangan akademisi lebih sepakat dengan nama Ujung Pandang, karena akar historisnya sebagai kota pelabuhan yang maju dan sebaran informasi tercetak dan tertulis yang sangat memadai, serta tidak identik dengan nama etnis di wilayah itu. Pada saat yang sama, klaim terhadap penaman kota Makassar lebih mencerminkan sifat dan kultur orang-orang yang mendiami wilayah Makassar yang selalu ingin maju.[6]

Pada akhirnya perdebatan itu berakhir dengan keluarnya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (PP) Nomor 86 tahun 1999, tentang perubahan nama kota Ujung Pandang menjadi Kota Makassar dalam wilayah Propinsi Sulawesi Selatan oleh Presiden Republik Indonesia kala itu, B.J. Habibie. Terlepas dari penentuan identitas mutakhir mengenai penamaan kota Makassar, maka menarik untuk mengetahui proses terjadinya pergantian nama kota dari Makassar ke kota Ujung Pandang dan kembali lagi ke kota Makassar.[7]

Sejarah Makassar sebagai ruang kota sebenarnya sudah lama berlangsung, yakni sejak abad XIV, ketika kerajaan Gowa menjadikan Makassar sebagai pusatnya di Kalegowa dan Sombaopu. Runang aktivitas masyarakat di Makassar itu terus mengalami perkembangan hingga terjadi perang antara aliansi VOC melawan kerajaan Gowa. Kekalahan kerajaan Gowa telah menggeser ruang kota dari Makassar yang berpusat di Somba Opu ke Makassar yang berpusat di Ujung Pandang. Nama Ujung Pandang diketahui berasal dari sebuah tanjung yang banyak ditumbuhi oleh tanaman pandan dengan menyebarkan bau wangi. Tanjung atau ujung ini sangan cocok sebagai tempat berlabuh bagi kapal-kapal dagang yang singgah di Makassar.

Kawasan Ujung (*cappa*) Pandang ini terdapat sebuah benteng yang

6 Darmawan Mas'ud Rahman, Mohammad Natsir, and Abdul Rifai Husain, *Pertumbuhan Kota Pantai Makassar* (Makassar: Pemda Tk. I Sulawesi Selatan, 1994), hlm. 44-45.

7 Lihat, www.hukumonline.com tentang Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (PP) Nomor 86 tahun 1999, tentang perubahan nama kota Ujung Pandang menjadi Kota Makassar dalam wilayah Propinsi Sulawesi Selatan. Lihat juga; http://jdih.ristekdikti.go.id/ ?q=perundangan/konten/3710.



dinamakan benteng Ujung Pandang. Benteng ini saat ini lebih populer dengan nama *Fort Roterdam.* Sejak pemerintahan VOC sampai Kolonial Belanda, benteng Ujung Pandang dijadikan sebagai pusat pergudangan, perumahan, dan pemerintahan. Kekuasaan pemerintah kolonial di Sulawesi dijalankan di dalam benteng ini. Di sejumlah sudut benteng terdapat bastian yang menunjukan tempat tinggal tamu pemerintah berdasarkan asal kesultanannya, seperti Bastian Bone, Buton, Mandarsyah (Ternate), dan sebagainya. Di dalam benten juga adala tempat penjara Pangeran Diponegoro ketika diungsikan ke Makassar. Lokasi benteng yang dekat dengan pelabuhan menjadi indikasi kuat bahwa kepentingan utama Belanda menguasai Ujung Pandang adalah memperlancar sirkulasi ekonomi dan mempercepat pertumbuhan keuntungan dan keuangan VOC. Hal yang sama juga dilakukan pada masa Kolonial Belanda. [8]

Pada masa kekuasaan Jepang di Indonesia, nama Makassar sebagai sebuh kota tetap dipakai sebagai ibukota propinsi Sulawesi. Hal itu terus berlangsung hingga awal kemerdekaan. Pada masa NIT *sesuai Staatsblad 1947 No. 21 jo. Staatsblad N.I.T. tahun 1949 No. 3*, nama Makassar tetap dipertahankan hingga tahun 1971. Peraturan pemerintah Republik Indonesia nomor 51 tahun 1971 mengubah kembali nama kota Makassar menjadi kota Madya Ujung Pandang dengan perluasan. Wilayah kota diperluas dan mengambil sebagian wilayah Gowa, Maros, dan Pangkajene. Akibatnya, wilayah kota Ujung Pandang menjadi sangat besar dibanding wilayah sebelumnya. Perluasan wilayah ini tidak lepas dari perkembangan demografi kota yang terus mengalami peningkatan dan pada saat yang sama kebutuhan warga kota terhadap perumahan juga terus bertambah.

Pada era kepemimpinan Presiden B.J. Habibie tuntutan otonomi daerah menguat sejalan dengan bergulirnya semangat reformasi. Dalam kontek itu, di Ujung Pandang juga tidak ingin melepaskan momentum

8 Rahman, Natsir, and Husain, *Pertumbuhan Kota Pantai Makassar*, hlm. 39.



itu. Hal itu ditandai dengan keluarnya PP nomor 193 tahun 1999 tentang perubahan nama kota dari Kota Ujung Pandang menjadi Kota Makassar dengan tidak mengalami perubahan luas wilayah. Luas wilayah tetap mengacu pada perluasan yang dilakukan sebelumnya sesuai PP No 51 tahun 1971. Implikasi dari penerapan PP ini adalah perubahan batas-batas wilayah yang juga ikut memasukan penduduknya yang semula berada di daerah tingkat II menjadi penduduk kota Makassar. Pada pasal 1 berbunyi bahwa dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan: (1) Pemerintah Daerah Ujung Pandang selanjutnya disebut Pemerintah Daerah adalah Kepala Daerah beserta perangkat Daerah Otonom yang lain sebagai badan Eksekutif Daerah; (2.) Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Ujung Pandang selanjutnya disebut Dewan Perwakilan Rakyat Daerah adalah Badan Legislatif Kota Ujung Pandang; (3.) Daerah Otonom selanjutnya disebut Daerah adalah kesatuan masyarakat hukum, yang mempunyai batas daerah tertentu berwenang mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam ikatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Perubahan nama menjadi kota Makassar disebutkan pada Pasal 2 yang berbunyi Nama Kota Ujung Pandang sebagai nama Daerah Otonom dalam wilayah Propinsi Sulawesi Selatan diubah namanya menjadi Kota Makassar, tanpa perubahan luas wilayah.

Adapun wilayah kota Makassar sesuai PP no 51 tahun 1971 dan PP No 193 tahun 1999 sesuai pasal 2 meliputi (1). Daerah Kotamadya Makassar diperluas dengan memasukkan sebagian daerah dari: Kabupaten Gowa, yang meliputi 10 desa yakni: 1. Barombong; 2. Karuwisi; 3. Panaikang; 4. Tellobaru; 5. Antang; 6. Tamangappa; 7. Jongaya; 8. Rapocini; 9. Macini Sombala; 10. Mangasa. Wilayah Kabupaten Maros yang dimasukan dalam wilayah kota Makassar meliputi 5 desa, yakni: 1. Bira; 2. Daya; 3. Tamalanrea; 4. Bulurokeng; 5. Sudiang. Wilayah Kabupaten Pangkajene dan Kepulauan yang ikut dimasukan dalam wilayah kota Makassar adalah desa 1. Barrang Caddi;



2. Barrang Lompo; 3. Perjuangan/Kodingareng.

Perkembangan penduduk kota Makassar dapat dilihat dalam tabel di bawah ini. Data pada tabel menunjukan trend meningkatnya penduduk kota Makassar. Kecuali beberapa tahun, yang mengalami penurunan. Sejak Masa pemerintahan kolonial penduduk kota selalu mengalami kenaikan, meskipun tidak signifikan. Pada 1960an dan 1970an peningkatannya mencapai angka ribuan. Kuat dugaan pemicu dari kenaikan jumlah penduduk kota karena daya tari kota dan Makassar telah menjadi kota modern yang menyediakan banyak lapangan kerja bagi penduduk di sekitarnya. Tidak ada pengaruh signifikan antara perluasan kota yang terjadi pada tahun 1971 dalam hal jumlah penduduk. Dalam kasus ini. Kuat dugaan bahwa Keluarga Berencana yang mulai ketat dilaksanakan di kota-kota besar dan kebijakan pemerintah yang membatasi jumlah anak pada pegawai negeri sipil di perkotaan mulai menampakan hasil.

Tabel 2.1 Penduduk Makassar
Pada tahun 1847, 1852, 1861, 1930, dan 1961-2014

No	Tahun	Jumlah	No	Tahun	Jumlah
1	1847	24000	25	1989	822013
2	1852	33512	25	1990	944372
3	1861	43717	27	1991	971947
4	1930	84855	28	1992	1000328
5	1961	384159	29	1993	1019948
6	1970	415826	30	1994	1048201
7	1971	432242	31	1995	1077445
8	1972	561326	32	1996	1109267
9	1973	564482	33	1997	1191456
10	1974	575771	34	2000	1130384
11	1975	587286	35	2001	112688
12	1976	596876	36	2002	148312
13	1977	602422	37	2003	1060011
14	1978	602916	38	2004	1179203
15	1979	623985	39	2005	1093434
16	1980	708465	40	2006	1223540
17	1981	712219	41	2007	1235118
18	1982	717585	42	2008	1248435



19	1983	736159	43	2009	1272349
20	1984	748611	44	2010	1339374
21	1985	753362	45	2011	1352136
22	1986	775361	46	2012	1369606
23	1987	798002	47	2013	1408072
24	1988	821957	48	2014	1398804

Sumber: diolah dari berbagai sumber. Volksteling 1930, Makassar dalam Angka, Monografis Sulawesi Selatan

2.1.3 Perkembangan Kota Pantai Makassar

Sebagian orang melihat Makassar sebagai group etnis. Makassar sebagai kerajaan dan juga sebagai ibu kota Kerajaan Gowa-Tallo. Versi lain menurut Daud Limbugau yang merujuk pada konsep Makassar yang dikemukakan oleh G.K. Andi Lolo sebagai suku Makassar, nama kerajaan Makassar (di selat Makassar), dan sebagai kota. Untuk memperjelas tipologi pengertian Makassar, di bawah ini dijelaskan kategori Makassar sebagai etnis, Makassar sebagai identitas Kerajaan dari Gowa-Tallo, dan Makassar sebagai dan ibukota kerajaan.

Makassar dalam pengertian etnis, dapat diidentifikasi melalui penduduk yang mendiami wilayah Sulawesi Selatan dan memiliki ciri, tradisi, karakteristik sendiri. Wilayah Sulawesi Selatan yang dimaksud dalam pengertian ini meliputi Maros, Gowa, Galesong, Takalar, Topejawa, Laikang, Cikoang, Jeneponto, dan Bangkala. Cirikhas dan tradisi orang-orang Makassar menurut de Graaf berbeda dengan penduduk lainnya di Kepulauan Indonesia. Menurut H.J. de Graaf terdapat empat lapisan social dalam masyarakat Makassar. *Pertama*, adalah raja dan sanak saudaranya. Lapisan ini ditandai oleh kepemilikan benda-benda pusaka yang menjaga symbol dan wibawa penguasa (raja). *Kedua*, kelompok bangsawan yang ditentukan oleh keturunan dan hubungannya dengan raja. Lapisan *ketiga* dalah mereka yang disebut orang merdeka (lokal: Maradeka). Dan, lapisan *keempat* adalah mereka yang dikenal sebagai *ata* atau budak (pembantu/



pekerja). Selain pendapat de Graaf, ada juga yang menganggap bahwa lapisan sosial yang ada di Makassar hanya tiga, yakni golongan bangswan (raja), maredeka, dan ata. Tipologi ini didasarkan pada keumuman silsilah yang berlaku di Asia Tenggara, dengan menempatkan kelas atas (Raja dan para pembesar kerajaan) adalah kelompok bangsawan dan penguasa suatu masyarakat dan wilayah. Golongan kedua dalah orang-orang bebas (maradeka) yang umumnya adalah para pedagang dan pendatang, dan golongan bawah yang umumnya dihuni oleh orang-orang berhutang, tidak memiliki keterampilan khusus, dan tahanan yang menjalani hukuman.

Makassar juga dikenal sebagai nama kerajaan, yakni Gowa-Tallo. Nama tersebut jelas bahwa penamaan Gowa-Tallo merujuk pada adanya aliansi antara kerajaan Gowa dan Tallo sebagai pembentuk dan mempertegas identitas yang kini dikenal dengan Makassar. Pada awalnya kerajaan Gowa adalah berdiri sendiri, demikian halnya dengan kerajaan Tallo. Akan tetapi, kedua kerajaan melebutkan diri menjadi satu untuk memperkuat posisi politiknya dalam menguasai sumber-sumber ekonomi dan dalam mengontrol perdagangan di Sulawesi bagian Selatan.

Makassar sebagai ibukota kerajaan Gowa telah mengalami dua kali perubahan tempat. Perubahan lokasi ibukota kerajaan Gowa yang pertama adalah di Kale-Gowa dan kedua berlokasi di Somba Opu. Lokasi kerajaan Gowa pertama ini, kini dikenal dengan wilayah Tamalate, dan kini daerah ini lebih dikenal sebagai lokasi makam raja-raja Gowa. Perpindahan ibukota kerajaan Gowa ke Somba Opu terjadi pada masa pemerintahan Raja Gowa IX, Tumapa 'risi Kallona. Pada masa pemerintahan raja Gowa IX ini benteng Somba Opu juga didirikan. Somba Opu yang terletak dipersimpangan sungai Jeneberang dan Tallo telah menandai era perdagangan yang intensif dan kuat bagi kerajaan Gowa. Somba Opu tampil sebagai pusat pemerintahan dan menjadi pusat perniagaan baru yang ditandai dengan didirikannya pelabuhan yang terkoneksi dengan selat Makassar di sungai Jeneberang dan Tallo. Sungai



tersebut adalah media jalan menuju dari dan ke pedalaman Sulawesi Selatan yang kaya dengan komoditas perdagangan.[9]

Ibukota kerajaan Gowa kembali pindah ke daerah asalnya dari Somba Opu ke Kalegowa pada masa pemerintahan raja ke-14, Mangarangi Daeng Manrabbia Sultan Alauddin Tumenanga ri Gaukanna. Pada masa pemerintahan raja ke-14, Kalegowa menjalankan fungsinya sebagai pusat pemerintahan kerajaan Gowa. Sombaopu dijadikan sebagai pusat perniagaan dalam dan luar negeri. Peran Somba Opu yang terus mengalami kemajuan menjadikan Somba Opu harus menempatkan seorang syahbandar untuk menjaga lalu lintas kapal di pelabuhan niaga Somba Opu.[10]

Menurut Sagimun M.D. tidak benar kalau Makassar hingga awal abad ke-17 adalah sebagai ibukota dari Kerajaan Gowa. Pada periode ini, di kawasan sulawesi bagian selatan hanya dikenal Kerajaan Gowa saja dengan Ibukota Somba Opu dan juga pelabuhannya (Barombong), bukan Makassar. Sagimun mengungkapkan bahwa Makassar muncul sebagai kota ketika Somba Opu dihancurkan oleh VOC pada abad ke-17.[11] Makassar oleh Belanda diganti dengan nama Ujung Pandang. Penggantian nama Makassar tidak lepas dari keberadaan Somba Opu yang menjadi musuh utamanya pada waktu itu. Dengan demikian, konsep Makassar merujuk pada kota niaga dan kota pelabuhan. Makassar pada periode direpresentasikan oleh oran-orang Gowa, Maros, Takallar, dan Jeneponto.[12]

Laporan-laporan yang terkait dengan nama Makassar seperti dalam arsip

---

9 BPNB Makassar, *Dari Kale Gowa Ke Somba Opu: Merajut Simpul-Simpul Pertahanan Kerajaan Gowa Di Sulawesi Selatan* (Makassar: Identitas Unhas dan Danarosi Media, 2013).

10 Limbugau Daud, "Perjalanan Sejarah Kota Makassar Abad 19-20," dalam *Persepsi Sejarah Masyarakat Kawasan Pantai*, ed. oleh Mukhlis Paeni (Makassar: P3MP Universitas Hasanuddin, 1989), hlm. 3.

11 Sagimun M.D., "Somba Opu, Bungaya, Dan Beberapa Kesalahan Dalam Penulisan Sejarah," *Makalah* dalam *Konferensi Nasional Sejarah* (Jakarta: Dikbud, 1981). Lihat juga, Daud, "Perjalanan Sejarah Kota Makassar Abad 19-20," hlm. 4.

12 *ibid.*



pemerintah kolonial Belanda, sangat jelas meunjukan bahwa Makassar menjadi ibukota *Gouvernement Celebes en Onderhoorigheden* sejak tahun 1824. Surat dan dokumen resmi pemerintah selalu menggunakan kata Makassar sebagai tempat kedudukan pemerintahan kolonial di Sulawesi dan wilayah sekitarnya. Dengan status baru ini, Makassar telah menambah fungsi sebelumnya (kota niaga dan pelabuhan), yakni sebagai pusat kota pemerintahan. Status baru itu telah memperkuat pengembangan infrastruktur kota Makassar.

2.1.4 Tahap-tahap Perkembangan Kota Makassar

Perkembangan sebuah kota setidak ditentukan oleh relasi kota itu dengan daerah lain. Konektivitas atau integrasi kota Makassar dengan kota lain menentukan derajat perkembangan kota dalam berbagai aspeknya. Kemajuan kota dapat dilihat jika intensitas hubungan antarkota berjalan dan saling menguntungkan. Hubungan itu antara lain dipengaruhi oleh komoditas dagang, posisi geografis kota, dan spirit masyarakat kota yang berorientasi ekonomi perdagangan dan industri.[13] Perdagangan dan industri biasanya mamacu pertumbuhan dan pengembangan kota dari segi infrastruktur. Kota mengalami perubahan fungsi sebagai pusat pasar dan perdagangan ketika suatu kota menyediakan berbagai kebutuhan dasar manusia. Kota pada taraf ini akan selalu terhubung dengan berbagai wilayah karena peran pentingnya sebagai ruang (ekonomi) yang mampu menarik orang untuk datang di kota. Dalam kasus kota Makassar (dulu *Somba Opu*), fungsi seperti itu telah dimainkan sejak lama sebelum "dihancurkan" oleh VOC di bawah Speelman pada abad XVII.

Perkembangan kota Makassar jika dilihat secara seksama, maka paling tidak dipengaruhi oleh faktor geografis, ekonomi, politik, sosial, dan budaya. Dalam rentang periode sebelum Perang Makassar abad XVII, wilayah ini telah menjadi kota yang berpusat di Kalegowa dan Somba Opu.[14] Pada

13 Sartono Kartodirdjo, ed., *Masyarakat Kuno dan Kelompok-Kelompok Sosial* (Jakarta: Bharatara Karya Aksara, 1977).

14 BPNB Makassar, *Dari Kale Gowa Ke Somba Opu: Merajut Simpul-Simpul Pertahanan*



perkembangan kemudian, takluknya Gowa pada masa VOC, kota baru dibangun di sepanjang pantai antara Sungai Jeneberang dengan sungai Tallo. Kawasan ini oleh pemerintah VOC dinamakan Ujung Pandang. Di kawasan ini terdapat benteng Ujung Pandang dan kemudian oleh Belanda dijadikan sebagai pusat pemerintahan. Tata kota baru (kota kolonial) didesain dan ruang kota disekat-sekat oleh jalan berdasarkan etnis yang bermukim di Makassar pada waktu itu. Oleh karena itu, di Makassar kita menemukan kampung Melayu, Kampung Butung, Kampung Ambon, kampung Cina, dan sebagainya yang terletak di sekitar benteng Ujung Pandang (Fort Roterdam).[15] Di kawasan sekitar benteng kita juga menemukan kampung Eropa dan dikenal dengan istilah *Vlardinegen.*

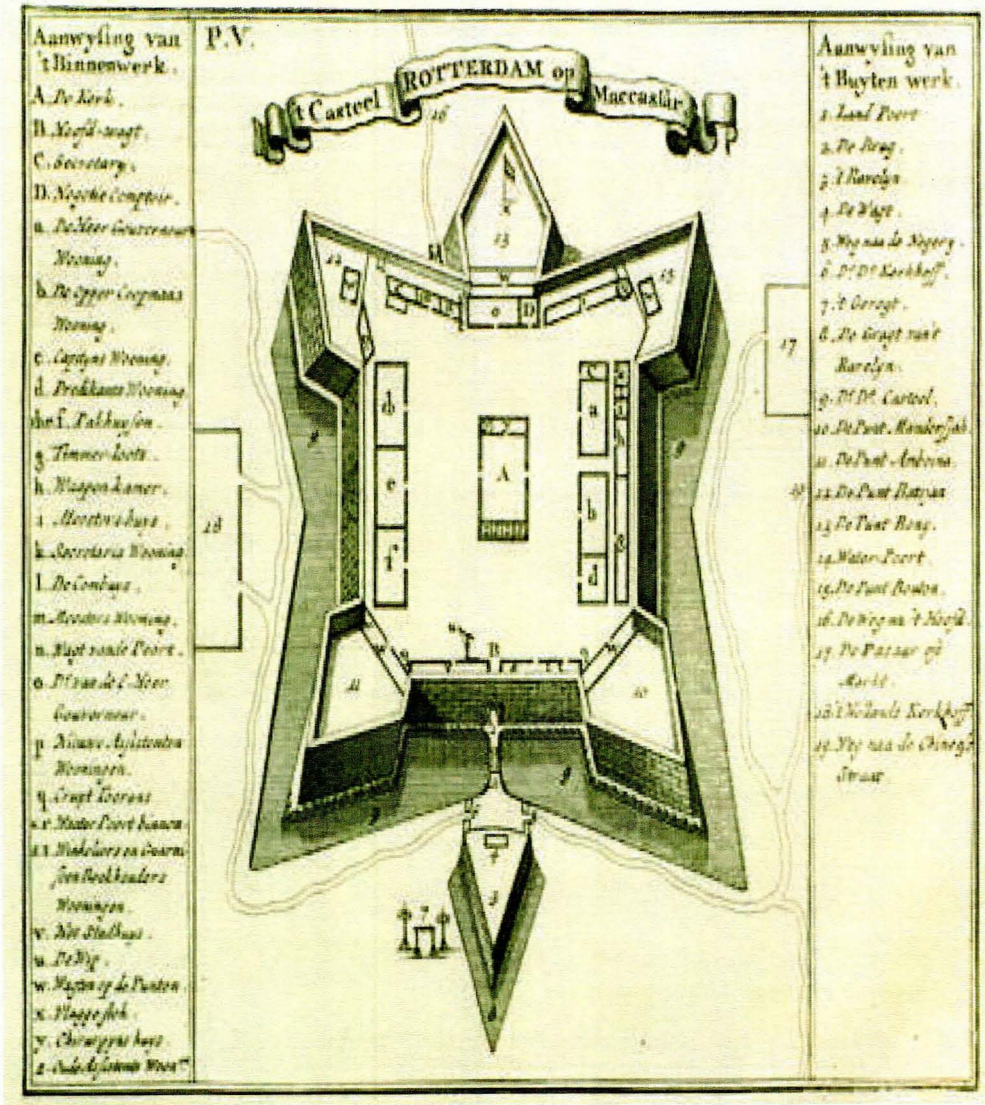
Perkembangan kota Makassar juga dipengaruhi oleh posisi geografisnya yang terletak di sebelah selatan pulau Sulawesi dan terintegrasi dengan baik ke dalam jaringan pelayaran dan perdagangan internasional. Posisi Makassar yang strategis itu didukung juga oleh kondisi alamnya yang subur. Terdapat banyak komoditas yang dapat dipertukarkan. Makassar terletak di jalur pelayaran dan memiliki bentangan alam yang baik serta kondisi alam yang aman untuk berlabuh terutama bagi kapal-kapal layar.

Orang-orang di Sulawesi Selatan dalam sejarah juga dikenal sebagai pelaut dan pedagang. Keberadaan orang-orang tersebut di berbagai tempat di Nusantara selain di Makassar menegaskan mereka sering kali melakukan mobilitas. Mobilitas itu, sebagian disebabkan oleh konflik antarkerajaan di Sulawesi Selatan. Selain itu, dalam tradisi di Sulawesi Selatan, perpindahan itu disebabkan oleh adanya tradisi bagi putra mahkota untuk mencari daerah kekuasaan baru di luar Sulawesi Selatan. Sebagai contoh, Kasus Arung Bakung di Kendari dan Muna dan sebagian lainnya disebebkan oleh kempuan orang-orang Bugis Makassar melakukan perjalanan laut (navigasi) mencari daerah-daerah yang menghasilkan komoditas perdagangan.[16]

Kerajaan Gowa Di Sulawesi Selatan.

15 M.D., "Somba Opu, Bungaya, dan Beberapa Kesalahan dalam Penulisan Sejarah."

16 Lihat, Thomas Gibson, *Kekuasaan, Raja, Syeikh, Dan Ambtenaar; Pengetahuan Simbolik Dan Kekuasaan Tradisional Makassar 1300-2000* (Makassar: Ininnawa, 2009). Lihat juga,



Gambar 2.3
Kompleks Fort Roterdam di Ujung Pandang
Sumber: Koleksi Tropen Museum



Alasan terakhir ini tapaknya yang dominan, karena keberadaan jejak orang-orang dari Sulawesi Selatan di Australia Utara, berbagai kawasan Indonesia Bagian Barat, Johor, Langkawi, dan sebagian besar di Indonesia Timur untuk keperluan perdagangan.[17] Mereka kemudian menetap dan sebagian menjadi penduduk suatu kota.[18]

Dengan melihat sejumlah indikator pertumbuhan kota, maka Makassar sebagai kota paling tidak mengalami tiga fase. Fase pertama, adalah terbentuknya bandar Barombong (Somba Opu). Fase ini ditandai dengan dijadikannya Barombong sebagai pusat Kerajaan Gowa. Barombong pada periode itu menjadi pusat niaga yang dikunjungi oleh berbagai suku bangsa baik di Nusantara maupun dari luar seperti Cina, Arab, Eropa,[19] dan dari Melayu. Laporan tentang keramaian kota pantai di Makassar menghiasi beberapa laporan perjalanan para pedagang baik Cina maupun Eropa.

Orang-orang Cina dan Eropa pada periode itu telah menjadikan tradisi tulis sebagai bagian penting dalam catatan perjalanannya. Catatan-catatan itu memberi informasi bahwa awal perkembangan Makassar sebagai kota terjadi pada abad XVI ketika raja Gowa IX (1543), Karaeng Tumapa'risi Kallonna memerintah.[20] Kota pantai Makassar mencapai kemapanan secara politik dan ekonomi karena hubungan Makassar dengan berbagai daerah

---

Todd Ryan Hooe, "'LITTLE KINGDOMS': Adat and Inequality in the Kei Islands, Eastern Indonesia" (University of Pittsburgh, 2012). Juga, Gerrit Knaap and Heather Sutherland, eds., *Mansoon Traders: Ships, Skippers and Commodities in Eighteenth-Century Makassar* (Leiden: KITLV Press, 2004). Juga, Gene Ammarell, *Bugis Navigation* (New Haven: Yale University Press and Southeast Asia Studies Program, 1999).

17 Gene Ammarell, "Bugis Migration and Modes of Adaptation to Local Situations," *Ethnology* vol, 41, no. 1 (2002): 51–67. Lihat juga, *Handelsvereeniging Makassar Jaarverslag over 1921-1931*, 1931. Lihat juga, Matullada, *Menyusuri Jejak Kehadiran Makassar Dalam Sejarah*. Juga, Nurdin Yatim, *Pelayaran Teripang dari Makassar k Marege, Telaah Antropolog* (Ujung Pandang: Pemda Tk. I, 1991).

18 Anthony Reid, "The Stucture of Cities in Southeast Asia, Fifteenth to Seventeenth Centuries," *Journal of Southeast Asia Studies*, no. 1 (1980).

19 Menurut Mangemba, jejak orang Eropa di Makassar dapat dilacak sejak kehadiran Portugis pada tahun 1538 dan orang-orang Makassar melakukan perdagangan dengan mereka. Lihat, Daud, "Perjalanan Sejarah Kota Makassar Abad 19-20," hlm. 4-5.

20 Rahman, Natsir, and Husain, *Pertumbuhan Kota Pantai Makassar*, 23.

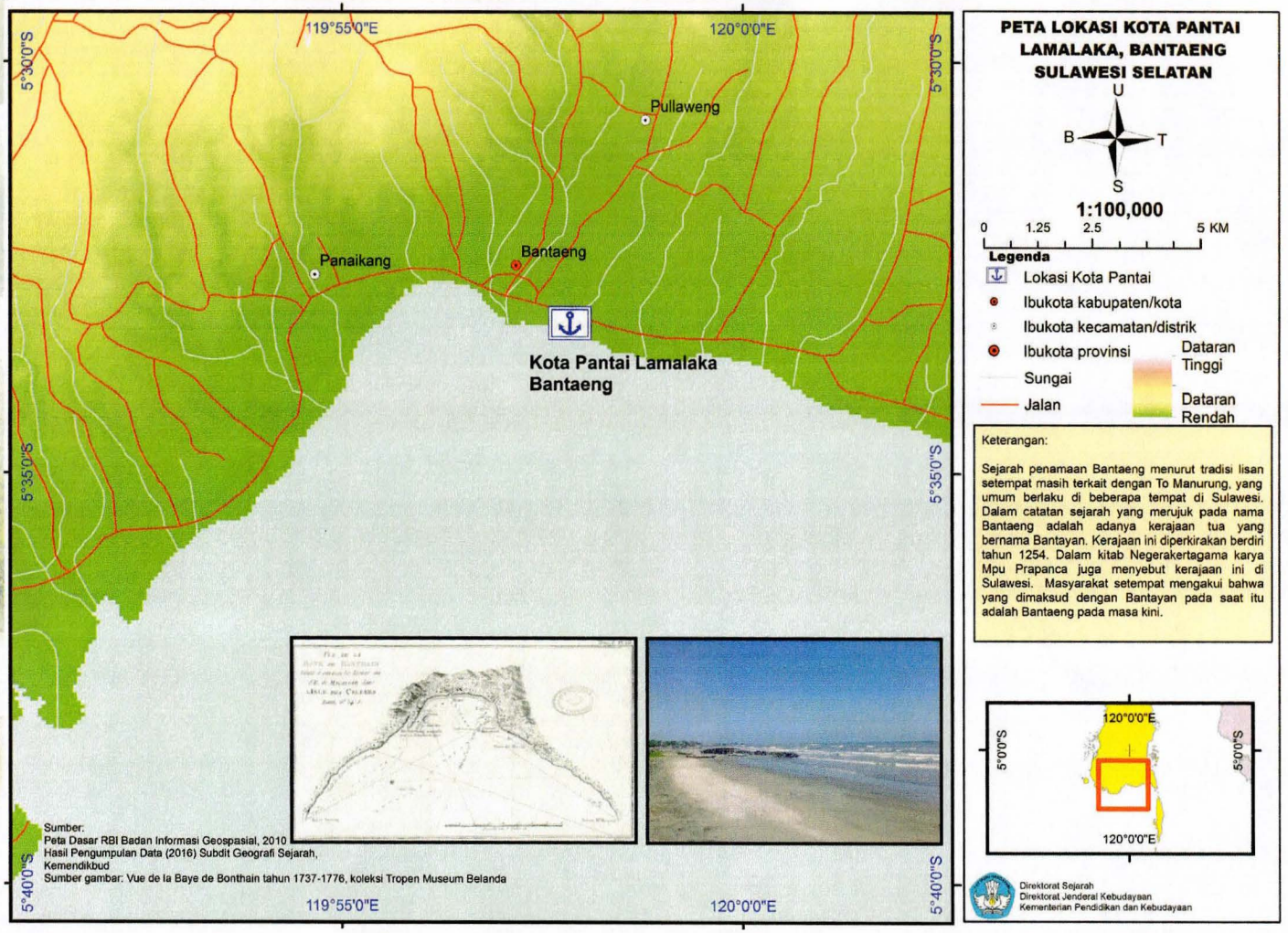
di Nusantara, Asia, dan Eropa sudah terjalin baik dan menguntungkan. Kemapanan kota Makassar di Sombaopu berlangsung hingga abad XVII, tepatnya sebelum takluknya Gowa oleh VOC.

Fase kedua dari perkembangan kota Makassar terjadi ketika Somba Opu tidak lagi dijadikan sebagai pusat aktivitas masyarakat kota (1667). Kekalahan Somba Opu dari pasukan VOC di bawah pimpinan Speelman menandai sebuah kemunduran bagi perkembangan kota di Makassar yang berpusat di Somba Opu. Hanya saja pada saat yang sama, kekalahan Kerajaan Gowa membawa implikasi pada bergesernya pusat kota di Makassar, yakni dari Somba Opu ke sekitar Benteng Ujung Pandang. Pergeseran ini tidak lepas dari peran VOC menjadikan benteng Ujung Pandang sebagai pusat pertahanan, pergudangan, dan pemerintahan di kota Ujung Pandang. Penataan kota terus dilakukan dengan menata perkampungan, jalan, dan pusat-pusat komersil termasuk pelabuhan hingga kota Makassar menjadi kota yang teratur dan indah. Fase ini sangat penting dalam perkembangan kota di Makassar yang bernama Ujung Pandang hingga tahun 1824. Makassar sebagai kota modern tampak pada periode ini sejalan dengan intervensi pemerintahan VOC dan pemerintah kolonial Belanda pada berbagai aspek dari kota.

Fase ketiga dari perkembangan kota Makassar adalah menguatnya identitas kota Makassar sejak 1824.[21] Penguatan itu ditandai dengan pemakaian nama Makassar sebagai tempat dikeluarkannya berbagai dokumen pemerintah kolonial Belanda dan ditetapkannya Makassar sebagai ibukota Celebes (Sulawesi) dan daerah taklukannya

21 Ibid., hlm. 39.





Gambar 2.4 Lokasi dan Illustrasi gambar kota Bantaeng
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

2.2.1 Pengantar

Salah satu kota pantai penting di Sulawesi Selatan adalah Bantaeng. Dalam Sejarahnya, dalam arsip pemerintah kolonial, Bantaeng dikenal dengan nama Bonthain. Wilayah itu menjadi onderafdeling tersendiri dalam struktur administrasi *Celebes en Onderhoorigheden*. Bantaeng pada perkembangannya telah menjadi kota pantai yang penting di dalam sejarah, tidak saja karena posisi strategis kotanya di pesisir pantai, namun karena peran sejarah manusia dan sumber daya wilyah yang dimainkannya selama ini. Tulisan ini akan secara khusus menjelaskan penamaan, identitas, dan perkembangan singkat kota Bantaeng. Elemen apa saja dari Bantaeng sehingga menjadi salah satu kota penting di Sulawesi Bagian Selatan pulau Sulawesi.

2.2.2 Geografi, Penduduk, dan Masyarakat Bantaeng

Data wilayah Kabupaten Bantaeng memiliki tiga karakteristik, yakni pegunungan, dataran, dan pantai yang aman untuk berlabuh. Ketika karakteristik ini memberi implikasi besar pada perkembangan kota Bantaeng. Salah satu kontribusi dari kondisi alam seperti itu adalah tersedianya air dari pegunungan melalui sungai, terhubungnya wilayah Bantaeng dengan wilayah lain melalui laut, dan tersedianya ruang yang memadai bagi pemukiman masyarakat. Lebih dari itu, ruang daratan yang subur, memungkinkan pengembangan komoditas pertanian dan perkebunan. Tiga elemen penting itu tampaknya menjadi sumber daya luar biasa yang mendorong perkembangan kota Bantaeng hingga masa kini. Dalam beberapa hal, pada masa lalu, wilayah ini menjadi daerah yang diperebutkan antara Gowa dan Bone.

Secara geografis Kabupaten Bantaeng, termasuk di dalamnya terdapat kota Bantaeng (di sekitar pantai) terletak antara 5°21'13'' - 5°35'26'' Lintang Selatan dan 119°51'42'' - 120°05'27'' Bujur Timur. Posisi geografis di sebelah utaranya berbatasan dengan Kabupaten Gowa. Pada sisi Selatan terdapat



laut Flores. Wilyah di sisi Timur kota Bantaeng berbatasan dengan Kabupaten Bulukumba, sedang di Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Jeneponto. Luas Wilayah Kabupaten Bantaeng adalah 395.83 km^2. Data Volkstelling tahun 1930 mengenai jumlah penduduk Bantaeng adalah 48.111 jiwa yang terdiri dari 20.855 orang Pria dan 27.257 orang perempuan.[22]

Tabel 2.2
Data Penduduk Bantaeng Berdasarkan Sensus Tahun 196123

No	Nama Kecamatan	Pria	Perempuan	Jumlah
1	Dissapu	11.359	11.412	22.771
2	Bantaeng Tengah	12.174	12.642	24.816
3	Tompabulu (Timur)	11.587	12.058	47.587
	TOTAL	35.120	36.112	95.174

Sumber: diolah dari Biro Pusat Statistik, Sensus Penduduk 1961, Penduduk Desa Sulawesi Dan Maluku (Yogyakarta-Jakarta: Pusat Penelitian dan Studi Kependudukan UGM-BPS, 1980).

Pada tahun 1961 sebagaimana yang termuat pada sensus menunjukan bahwa di Bantaeng hanya ada tiga wilayah kecamatan, yakni Dissapu, Bantaeng Tengah, dan Banteng Timur (Tompabulu) dengan jumlah penduduk sebanyak 95.174 jiwa. Data tahun 2014, wilayah Bantaeng memiliki 8 kecamatan (Bisappu, Uluere, Sinoa, Bantaeng, Eremerasa, Tompobulu, Pajakukang, dan Gantarangkeke), 46 desa dan dengan 21 kelurahan dengan total penduduk 182.283 orang.[24]

Data tabel di atas menunjukan bahwa penduduk Bantaeng terus mengalami kenaikan. Kenaikan itu berdampak pada perluasan pemukiman dalam di dalam kota, kebutuhan makanan, transportasi, dan sebagainya. Kota sebagaimana umum terjadi akan selalu memenuhi kebutuhan warganya. Kebutuhan itu antara lain fasilitas rekreasi, hiburan, pusat pemerintahan, dan sarana kota seperti pasar dan jaringan jalan yang memadai.

22 Department van Economishe Zaken, *Volkstelling 1930, Deel V, Inhemsche Bevolking van Borneo, Celebes, de Kleine Soenda Eilanden En de Molukken* (Batavia: Landsdrukkerij, 1936), hlm. 28.

23 Biro Pusat Statistik, *Sensus Penduduk 1961, Penduduk Desa Sulawesi Dan Maluku* (Yogyakarta-Jakarta: Pusat Penelitian dan Studi Kependudukan UGM-BPS, 1980).

24 Biro Pusat Statistik, *Bantaeng Dalam Angka 2015* (Makassar: BPS, 2015), hlm. 47-48.

Sungai yang mengalir di Bantaeng sesuai tahun 2014 sebanyak 11 sungai dengan rentang panjang antara 1,75 km sampai 25, 15 km. Adapun rincian sungai yang terdapat di Bantaeng, yakni Sungai Pomasa (1,75 km), Turung Asu (7,40 km), Balang Sikuyu (10,80 km), Panaikang (11,75 km), Kalamassang (14, 20 km), Lemoa (14, 45), Kaloling (17,10 Km), Biangkeke (20,45 km), Calendu (20,70 km), Bialo (43,30 km), dan sungai Nipa-nipa (25,15 km).[25] Banyaknya sungai di Bantaeng menjadi indikasi kuat bahwa Bantaeng memiliki tanah yang subur, menjamin tersedianya air bersih sepanjang tahun, dan muara sungai yang aman bagi pelabuhan. Kondisi itu sangat mendukung tumbuh dan berkembangnya kota Bantaeng.

Sebagai kota yang dekat dengan Makassar di Sulawesi bagian Selatan, kota Bantaeng menerima penduduk dari wilayah lain, baik daris ekitarnya maupun yang berlokasi jauh di luar pulau Sulawesi seperti Melayu, Jawa, Cina, Arab, Buton, Flores, Toraja, Selayar, dan orang-orang Eropa. Kehadiran penduduk Eropa di Bantaeng tidak terlepas dari penguasaan ekonomi dan politik Bantaeng yang subur dan posisinya yang strategis dalam mengawasi perdagangan dari dan menuju kawasan teluk Bone. Orang-orang Jawa pada abad awal abad XX umunya menjadi pekerja pertanian dan perkebunan. Selain pertanian, orang-orang Jawa juga mengisi sebagaian birokrasi kolonial di Bantaeng seperti tenaga administrasi dan pengawas pertanian.

Penduduk kota Bantaeng umumnya berasal dari etnis Bugis dan Makassar. Asal usul keberadaan mereka bisa dilacak sejak konflik antara dua kerajaan Besar di Sulawesi yakni Gowa dan Bone pada abad XVII. Konflik itu seakan menjadikan Bantaeng sebagai garis demarkasi antar dua Kerajaan. Makam raja Bone, La Tenri Ruwa di Bantaeng memberi indikasi bahwa di Bantaeng pernah menjadi pusat pengaruh kerajaan Bone. Bantaeng secara geografis menjadi pintu masuk Bone melalui laut ke pusat Kerajaan Gowa di Makassar.

Kompleks pemakaman raja-raja Bone di kota Bantaeng memberi pengetahuan kepada kita bahwa Bantaeng kota itu pernah di bawah kekuasaan Raja Bone. Raja Bone memerintah Bantaeng sejak Abad XVII

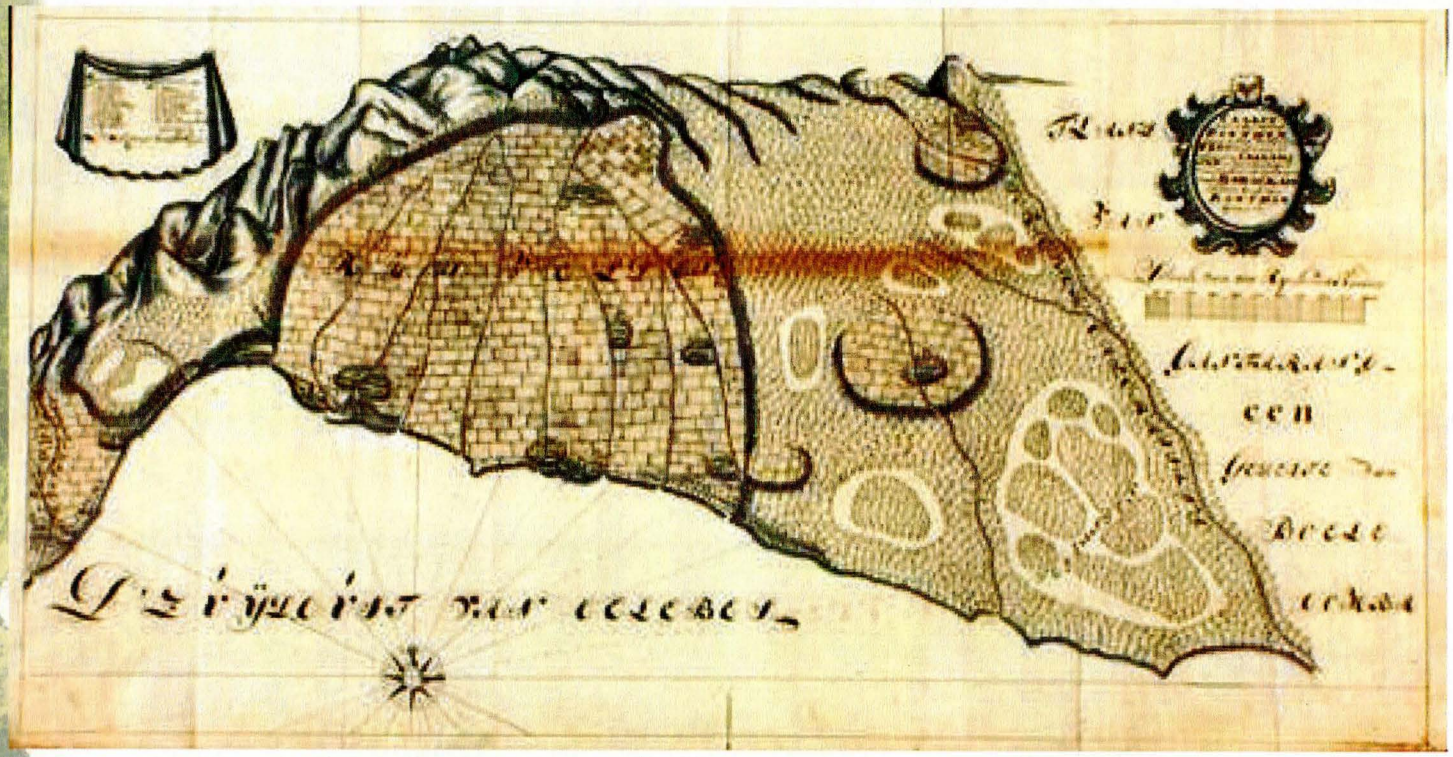
25 Ibid., hlm. 6.

ketika Gowa dikalahkan oleh tentara aliansi VOC dengan sekutunya, kerajaan-kerajaan lokal seperti Bone, Buton, dan Ternate. Kekalahan Gowa yang sebelumnya menguasai Bantaeng berangsur-angsur di bawah kendali kekuasaan Kerajaan Bone. Kekuasaan Bone ini juga menandai perdagangan yang luas dan intensif di kota-kota pantai di Sulawesi bagian Selatan yang terintegrasi dengan kota-kota lainnya[26] Makam Raja dan keluarganya serta warga Bantaeng menunjukan kuat dan lamanya Bantaeng di bawah pengaruh Bone. Pengaruh Bone sejak kekalahan Gowa sampai pada pantai Timur Sulawesi Timur. Wilayah-wilayah sebagai penghasil komoditas perdagangan di teluk Bone hingga pantai Timur Sulawesi Timur atau di sisi barat Laut Banda seperti Buton, Muna, Kendari, Kolaka, Selayar, Bonerate, Bungku, dan Mori, menjadi wilayah yang memiliki hubungan baik dengan Bone. Arung Palakka yang dalam bahasa penguasa Gowa bersembunyi di Buton, sesungguhnya hanyalah dominasi narasi. Fakta bahwa relasi tradisional Buton dengan penguasa Bone telah mengakar lama, sehingga siapapun yang berasal dari Bone seharusnya mendapat perlindungan.

Perdagangan, pelayaran, dan relasi tradisional dalam waktu lama inilah yang mewarnai dinamika dan keragaman penduduk Bantaeng. Bantaeng menjadi wilayah antara (transver) komunitas lain sebelum masuk ke kota Makassar sebagai pusat kekuasaan kolonial. Pelabuhan Bantaeng juga menjadi tempat persinggahan barang (komoditas) perdagangan sebelum masuk ke kota Makassar. Pada titik tertentu, Bantaeng menjadi ruang aman dari pengawasan sebelum barang-barang masuk ke kota dan pasar di Makassar. Kelansungan kota Bantaeng juga didukung oleh keberadaan air melalui 11 sungai yang setiap saat menyediakan air bersih untuk logistik warganya dan untuk kepentingan bekal dalam pelayaran dan perdagangan.

26 Greg Acciaoli, "From Economic Actor to Moral Agent: Knowledge, Fate and Hierarchy among the Bugis of Sulawesi," *Indonesia* Oct., 2004, no. 78 (2004): 147–79. Lihat juga E.L. Poelinggomang, *Perubahan Politik Dan Hubungan Kekuasaan Makassar 1906-1942* (Yogyakarta: Ombak, 2004). Lihat juga, Anthony Reid, "Pluralisme Dan Kemajuan Makassar Abad Ke-17," in *Kuasa Dan Usaha Di Masyarakat Sulawesi Selatan*, ed. Roger Tol dkk. (Makassar: KITLV Press, 2009), 73–94. Gerrit Knaap and Heather Sutherland, *Mansoon Traders: Ships, Skippers and Commodities in Eighteenth-Century Makassar* (Leiden: KITLV Press, 2004).

2.2.3. Toponimi Pantai Bantaeng dan Kesadaran Identitas



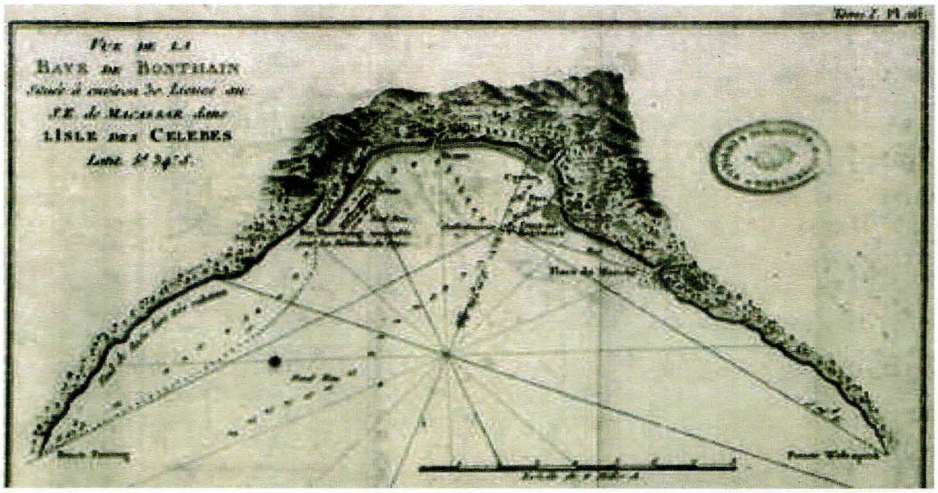
Gambar 2.5 Bantaeng Tahun 1717
Sumber: Map of the southern part of Celebes 1717, Koleksi Tropen Museum

Setiap tempat selalu memiliki nama atau identitas. Identitas itu kadang berganti dan kadang dipertahankan. Seperti halnya kota-kota lain, Bantaeng juga mempunyai sejarah penamaannya. Sejarah penamaan Bantaeng menurut tradisi lisan setempat masih terkait dengan *To Manurung*, yang umum berlaku di beberapa tempat di Sulawesi. Dalam catatan sejarah yang merujuk pada nama Bantaeng adalah adanya kerajaan tua yang bernama Bantayan. Kerajaan ini diperkirakan berdiri tahun 1254. Dalam kitab Negerakertagama karya Mpu Prapanca juga menyebut kerajaan ini di Sulawesi.[27] Masyarakat setempat mengakui bahwa yang dimaksud dengan Bantayan pada saat itu adalah Bantaeng pada masa kini. Masyarakat Bantaeng percaya dengan sumber tersebut yang ditandai dengan penetapan hari jadi Bantaeng pada tanggal 7 Desember 1254. Hal itu diperkuat dengan Peraturan Daerah Nomor: 28 tahun 1999.

Bagaimana sejarah penamaan kota itu menjadi nama Bantaeng? Peta tahun 1717, nama bantaeng nampak tertulis sebagai Bonthyn. Ini menunjukan bahwa telah ada perubahan dan evolusi penamaan Bantaeng. Berikut ini dua peta koleksi Tropen Museum Belanda. Pada tahun 1737, nama Bonthyn berubah menjadi Bonthain. Identitas ini selama masa pemerintah kolonial sampai awal kemerdekaan terus dipertahankan. Nama Banthaeng sebagai kabupaten dan kota nanti pada tahun 1960an. Sejak itu, Bantaeng telah menjadi identitasnya yang mapan dan hingga kini terus digunakan Dalam Sensus Penduduk Tahun 1960, nama Bonthain masih digunakan dan dicatat sebagai nama Kabupaten di Sulawesi Selatan. Nanti pada tahun 1959 sesuai Undangundang No 29 tahun 1959,[28] nama Bonthain berubah menjadi Bantaeng. Meskipun demikian, ingatan sosial dan administrasi kependudukan tidak sertamerta mengubah nama Bonthain menjadi Bantaeng. Hal itu terbukti dari sistem administrasi kependudukan yang hingga pelaksanaan sensus I pada masa kemerdekaan Indonesia,

27 H Kern, *Het Oudjavaansch Lofdicht Op Koning Hayam Wuruk van Majapahit. Door Prapanca. 1287 Caka - 1365 A. D* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1919), hlm. 13, 51, 261.

28 Lihat Undang-undang no 29 Tahun 1959 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di Sulawesi.



Peta 2.6 Tampak Pantai dengan sejumlah sungai yang bermuara di Teluk Bantaeng tahun 1737-1776
Sumber : *Vue de la Baye de Bonthain* (19572727035)tahun 1737-1776, koleksi Tropen Museum Belanda

nama Bonthain masih digunakan.[29]

Nama Bantaeng yang dikenal pada masa kini memiliki akar sejarah yang panjang. Era kerajaan lokal dikenal dengan nama Bantayan. Dalam sumber tradisional disebut dengan Butta Toa atau Tanah Tua (negeri yang lama). Proses penamaan yang kini menjadi identitas Bantaeng pada masa Islam juga memiliki versi yang berhubungan dengan era sebelumnya yakni *to Manurung*. Cerita penemuan nama itu saya kutip dari website pemerintah Kabupaten Bantaeng sebagai berikut:

> "Komunitas *Onto*[30] memiliki sejarah tersendiri yang menjadi cikal bakal Bantaeng. Menurut Karaeng Imran Masualle salah satu generasi penerus dari kerajaan Bantaeng, dulunya daerah Bantaeng ini masih berupa lautan. Hanya beberapa tempat tertentu saja yang berupa daratan yaitu daerah Onto dan beberapa daerah di sekitarnya yaitu Sinoa, Bisampole, Gantarang keke, Mamapang, Katapang dan Lawi-Lawi. Masing-masing daerah ini memiliki pemimpin sendiri-sendiri

29 Pusat Statistik, *Sensus Penduduk 1961, Penduduk Desa Sulawesi Dan Maluku*.

30 Lihat di http://www.kemendagri.go.id/pages/profil-daerah/kabupaten/id/73/name/sulawesi-selatan/detail/7303/bantaeng. diakses 27 Mei 2016

yang disebut dengan Kare'. Suatu ketika para Kare yang semuanya ada **tujuh orang** tersebut, **bermufakat untuk mengangkat satu orang yang memimpin mereka semua.** (kode P1-*dari penulis*)

Sebelum itu mereka sepakat untuk melakukan pertapaan lebih dulu, untuk meminta petunjuk kepada Dewata (Yang Maha Kuasa) siapa kira-kira yang tepat menjadi pemimpin mereka. Lokasi pertapaan yang dipilih adalah daerah Onto. Ketujuh Kare itu kemudian bersemedi di tempat itu. Tempat-tempat samadi itu sekarang disimbolkan dengan Balla Tujua (tujuh rumah kecil yang beratap, berdinding dan bertiang bambu). Pada saat mereka bersemadi, turunlah cahaya ke Kare Bisampole (Pimpinan daerah Bisampole) dan terdengar suara :"*Apangaseng antu Nuboya Nakadinging-dinginganna*" (Apa yang engkau cari dalam cuaca dingin seperti ini). Lalu **Kare Bisampole menjelaskan maksud kedatangannya untuk mencari orang yang tepat memimpin mereka semua**, agar tidak lagi terpisah-pisah seperti sekarang ini. Lalu kembali terdengar suara: "*Ammuko mangemako rimamampang ribuangayya Risalu Cinranayya (Besok datanglah kesatu* ***tempat permandian yang terbuat dari bamboo***). (P2)

Keesokan harinya mereka mencari tempat yang dimaksud di daerah Onto. Di tempat itu mereka menemukan seorang laki-laki sedang mandi. "Inilah kemudian yang disebut dengan **To Manurunga ri Onto**," jelas *Karaeng Burhanuddin salah seorang dari generasi kerajaan Bantaeng*. Lalu ketujuh Kare menyampaikan tujuannya untuk mencari pemimpin, sekaligus meminta Tomanurung untuk memimpin mereka. Tomanurung menyatakan kesediaannya, tapi dengan **syarat**. "*Eroja nuangka anjari Karaeng, tapi nakkepa anging kau leko kayu, nakke je'ne massolong ikau sampara mamanyu*" (saya mau diangkat menjadi raja pemimpin kalian tapi **saya ibarat angin dan kalian adalah ibarat daun, saya air yang mengalir dan kalian adalah kayu yang hanyut**)," kata Tomanurung. (P3)

Ketujuh Kare yang diwakili oleh Kare Bisampole pun menyahut; "*Kutarimai Pakpalanu tapi kualleko pammajiki tangkualleko pakkodii, Kualleko tambara tangkualleko racung.*" (*Saya terima permintaanmu tapi kau hanya kuangkat jadi raja untuk mendatangkan kebaikan dan bukan untuk keburukan, juga engkau kuangkat jadi raja untuk jadi obat dan bukannya racun*). Maka **jadilah Tomanurung ri Onto ini sebagai raja** bagi mereka semua. Pada



saat ia memandang ke segala penjuru maka daerah yang tadinya laut berubah menjadi daratan. Tomanurung ini sendiri **lalu mengawini gadis Onto** yang dijuluki **Dampang Onto (Gadis jelitanya Onto) (P4)**

Setelah itu mereka pun berangkat ke arah yang sekarang disebut *Gamacayya*. Di satu tempat **mereka bernaung di bawah pohon lalu** bertanyalah Tomanurung **pohon apa ini**, dijawab oleh Kare Bisampole: **Pohon Taeng** sambil memandang kearah enam kare yang lain. Serentak kenam kare yang lain **menyatakan Ba'** *(tanda membenarkan dalam bahasa setempat)*. Dari sinilah kemudian muncul kata Bantaeng dari dua kata tadi yaitu **Ba'** dan **Taeng,** jelas Karaeng Imran Masualle. **(P5)**

Konon karena daerah Onto ini menjadi daerah sakral dan perlindungan bagi keturunan raja Bantaeng bila mendapat masaalah yang besar, maka bagi anak keturunan kerajaan tidak boleh sembarangan memasuki daerah ini, kecuali diserang musuh atau dipakaikan dulu tanduk dari emas". (P6)

Cerita tentang proses penamaan dan penemuan Bantaeng sejak era to Manurung itu bila ditelaah lebih jauh menungkap proses yang tidak terlalu rumit. Salah satu kunci utama dari penemuan itu adalah nama pohon, tempat berteduh bagi pada Karaeng yang menemani to manurung Berteduh. Pada paragraf lima (P5) tampak jelas bahwa penamaan ini bersumber dari unsur lokal, ***Ba*** adalah tanda persetujuan menurut bahasa lokal (Bantaeng), dan ***Taeng*** adalah nama pohon yang memayungi Tomanurung dan 7 (tujuh) karaeng yang berkuasa di Bantaeng. Dengan demikian, sumbangan penting sumber lokal pada identitas geografis (Toponim) suatu wilayah di Nusantara kembali terbukti di Bantaeng.

Terdapat kesadaran yang kuat dalam diri 7 karaeng di Bantaeng. Keinginan untuk bersatu dan mencari pemimpin baru sangat kuat, mulai dengan ikhtiar (bersemedi), dan diskusi panjang hingga menemukan suatu tempat permandian yang terbuat dari bambu. Penemuan Tomanurung di dalam permandian dan lalu mengijinkannya menikah dengan perempuan Onto yang cantik jelita. Sayang sekali, cerita ini masih harus dicari kelanjutannya



untuk bisa menghubungkan relasi antara Tomanurung-Cina-Islam-Bugis. Wilayah Bantaeng adalah ruang strategis sebagai pusat perjumpaan. Tidak heran ada banyak pedagang dari berbagai negara dan wilayah Nusantara yang pernah menyinggahi Bantaeng. Hasil ekskavasi Arkeolog Amerika, Wayne A. Bougas menemukan keramik buatan dari dinasti Sung (960-1279) dan dinasti Yuan (1279-1368). Penemuan ini menguatkan pendapat bahwa ada hubungan dagang antara Bantaeng (Bantayan) dengan Majapahit pada abad XIII.[31]

Jejak Bantaeng sebagai tanah tua juga dapat dilihat pada peninggalan kuburan yang menyebar di kota itu. Kompleks kuburan Belanda bisa ditemukan di Bantaeng. Selain Belanda, terdapat kompleks makam orang-orang Cina di Kampung Sasayya, Jl. Pahlawan kota Bantaeng. Rumah dan bangunan pemerintahan seperti rumah dinas dan rumah sakit serta penjara dengan arsitektur kolonial masih dapat ditemukan dengan mudah di kota Bantaeng. Kampung Cina (China Town) juga masih melekat pada nama kampung di tengah kota Bantaeng. Bahkan ada satu kawasan yang dinamakan dengan pecinan masih ada hingga sekarang. Kawasan ini berada pada jalan Mangga dan Manggis.

Rumah adat yang melambangkan kompleks perumahan dari tujuh keturunan Karaeng di kota Bantaeng masih dapat ditemukan, yakni yang berasal dari Bantaeng, Gowa, Turatea, Bone, Bulukumba, Takalar, dan Sinjai. Keberadaan rumah adat ini melambangkan eratnya hubungan kekerabatan antara para Karaeng (Penguasa/Raja) di Sulawesi Selatan. Kerjasama antara para Karaeng telah mengokohkan kerajaan. Jika Bantayan adalah kerajaan awal di Sulawesi Selatan yang berorientasi Maritim, maka Makassar adalah kerajaan kedua setelah majunya perdagangan di selat Makassar.

Pada masa kolonial wilayah kerajaan itu dinamakan dengan Bonthain,[32] digabung menjadi satu Afdeling dengan Bulukumba. Dalam

31 M. Irfan Mahmud, dkk., *Bantaeng Masa Prasejarah Ke Masa Islam* (Makassar dan Bantaeng: Masagena Press dan Kantor Kebudayaan dan Pariwisata Kab. Bantaeng, 2007), hlm. 147-148.

32 W.M. Donselaar, "Beknopte Beschrjriving Bonthain En Boeloecoemba," *Bijdragen Tot de*

catatan pemerintah kolonial yang dimuat dalam TBG disebutkan bahwa kampung2 yang memanjang di sepanjang pantai kota bantaeng dari barat ke timur adalah seperti pada tabel berikut, dengan rincian jumlah penduduknya (jiwa).

Tabel 2.3
Data Nama Kampung dan jumlah Penduduk
Kota Pantai Bantaeng Akhir Abad XIX [33]

Nama Kampung	Jumlah Penduduk	Keterangan
Tino	150	Kampung-kampung di Kota Pantai Bantaeng yang memanjang dari Barat ke Timur
Tanga-Tanga	200	
Limbang Tjina	200	
Kampong Letta	400	
Tompong	200	
Tassarongi	150	
Loempangang	150	
Nipa-Nipa	130	
Tala-Tala	100	Desa-desa yang membentang di Dataran Bantaeng
Bonto-Bonto	150	
Jamboea	150	
Tjedo	100	
Biangkeke	200	
Eappoa	150	
Goesoeng	130	
Tamaroena	125	
Kalimbaoeng	150	
Boeloe-Boeloe	125	
Mangoentoeran	125	
Lemoa	125	Desa-desa berbaring di gunung adalah yang terbesar:
Morroa	150	
Boeloi	200	
Sinoa	200	
Tamona	150	
Lokka	200	
Pandjang	150	
Gantarankeke	160	
Onto	150	

Sumber: diolah dari W.M. Donselaar, "Beknopte Beschrjriving Bonthain En Boeloecoemba," *Bijdragen Tot de Taal-, Land- En Volkenkunde van Nederlandsch-Indi[]* Vol. 3, no. 1 (January 1, 1855): 166-167.

Taal-, Land- En Volkenkunde van Nederlandsch-Indië Vol. 3, no. 1 (January 1, 1855): 163–87.

33 Ibid., hlm. 166-167.

Kampung-kampung di kota-pantai Bantaeng sebagaimana yang ada pada tabel di atas, telah mengalami perubahan signifikan seiring perkembangan waktu dan kemajuan yang dicapai kota Pantai Bantaeng. Kebutuhan infrastruktur pemerintah Kolonial Belanda dan adanya kebutuhan untuk menciptakan kampung yang sehat sebagaimana program pemerintah kolonial di kota-kota lain seperti Kampongs verbeteringen telah memperindah wajah kota pantai Bantaeng. Rumah sakit, penjara, gedung pusat pemerintahan kolonial, dan jaringan jalan raya yang menghubungkan pusat-pusat ekonomi ke pelabuhan Bantaeng telah dibangun pemerintah kolonial dengan tujuan memperlancar arus ekonomi dan mobilitas barang dan manusia.

2.2.4 Perkembangan Kota Pantai Bantaeng

Salah satu cara untuk melihat suatu kota itu berkembang atau tidak adalah dengan melihat infrastruktur dan sirkulasi dalam birokrasinya, karena bisa dilihat secara fisik dan kasat mata. Selain itu, jumlah penduduk dan fasilitas kota seperti pasar, fasilitas sosial seperti sarana keagamaan, pendidikan, dan kesehatan. Beberapa indikator itu dapat menjelaskan perkembangan kota Bantaeng yang pada tahun 1959 menjadi Kabupaten sendiri dan oleh pemerintah Indonesia menetapkannya sebagai salah satu kota di Propinsi Sulawesi Selatan baru pada tahun 1999.

Sejarah Bantaeng sebagaimana diyakini oleh warganya dan telah ada sejak abad XIII dengan nama Bantayan, telah menunjukan gejala sebagai kota. Relasi antara Bantayan dan kerajaan-kerajaan di Jawa (khususnya Jawa Timur) sebagaimana yang ditulis dalam Negarakertagama telah dilakukan, baik Mpu Prapanca menuliskan nama Bantayan dalam kitabnya, tentu karena menganggap Bantayan adalah sebagai wilayah yang penting, meskipin tidak dijelaskan panjang lebar. Bantayan adalah wilayah yang memiliki banyak sungai sebagai sumber air dan menjadi logistik dalam perjalanan pelayaran



dan perdagangan. Oleh karena itu, kehadiran Bantayan dalam sejarah perdagangan di Nusantara telah mendorong Bantayan berkembang menjadi pusat perjumpaan dalam aktivitas perdagangan dan pelayaran.

Posisi Bantaeng dan sumberdayanya yang melimpah sebagaimana yang ditulis oleh Donselar pada akhir Abad XIX menguatkan potensi Bantaeng. Hasil-hasil atau komoditas dari Bantaeng selain potensi air minum adalah Kuda, Kerbau, Kambing, Ayam, burung, rusa, dan babi hutan. Khusus kuda merupakan komoditas yang mahal karena dijual antara 100-150 gulden perekor pada waktu itu. Bantaeng juga menghasilkan nanas, durian, pisang, jeruk, mangga, nangka, kacang, tebu, bambu, rotan, singkong, dan beras sebagai komoditi yang utama.[34] Dengan hasil ini, maka komoditas perdagangan Bantaeng sangat penting pada periode perdagangan dan pelayaran yang tergantung pada arah angin.

Nadia Nur dalam Thesisnya mengenai Perdagangan Beras di Sulawesi Selatan sampa Medio abad XX menemukan bahwa salah satu lumbung padi di Sulawesi bagian Selatan adalah kota Bantaeng. Kenyataan itu memberikan kepastian bahwa latar historis Bantaeng sebagai lumbung padi masih terus berlangsung dan hingga kini, Bantaeng masih mempertahankan kelangsungan produksi berasnya. Hal itu nampak pada kunjungan lapangan Tim Peneliti Toponim ke Bantaeng dalam proses pengambilan data.

Perekonomian kota Bantaeng juga ditunjang oleh komoditi yang telah menjadi bagian dari sejarahnya. Data ekonomi seperti yang nampak pada statistik Banteng dengan jelas menampilkan produksi dan perdagangan beras, kayu, dan komoditi lainnya seperti ayam, itik, kuda, kambing, kerbau, dan sapi. Hasil-hasil perkebunan seperti jeruk selayar, pisang, durian, nangka, nanas, mangga, jagung dan beras masih memberi kontribusi penting, selain perdagangan dan perikanan. Data peternakan misalnya, Bantaeng menghasilkan ayam kampung 2.108.102 ekor. Ayam

34 *Ibid.*, hlm. 164-165.



petelur 219.350 ekor, ayam pedaging, 242.500 ekor, itik 18.685 ekor, dan itik Manila sebanyak 48.258 ekor. Bantaeng menghasilkan sapi perah sebanyak 28 ekor, sapi potong 24.863 ekor, kerbau 194 ekor, kuda 12.965 ekor, dan kambing sebanyak 25.113 ekor.[35]

Gambaran kota Bantaeng pada masa kolonial adalah modernitas. Jejak sejarah modernitas kota pantai Bantaeng dalam arti (modernitas menurut pandangan Eropa) bisa dilacak sejak era itu. Pemerintah kolonial Belanda menjadikan kota pantai Bantaeng sebagai pusat politik dan ekonomi. Perbaikan infrastruktur jalan raya dan pasar dilakukan. Fasilitas pemerintahan seperti perkantoran dan perumahan juga dilakukan untuk membangun *image kota* dan kesuksesan pemerintah di kota pantai Bantaeng. Fasilitas keagamaan seperti gereja dibangun untuk tempat ibadah orang-orang Toraja, Eropa, dan orang-orang pribumi yang beragama Kristen.[36] Sekolah dan Jembatan dibangun di kota Bantaeng. Khusus sekolah yang dibangun di Bantaeng adalah sekolah dengan ciri Eropa dengan karakteristik Kristen.

Sebelum orang-orang Eropa masuk ke Sulawesi, khususnya Sulawesi Selatan dan Bantaeng, masyarakat lokal telah memeluk agama Islam. Agama Islam masuk ke Bantang melalui perdagangan. Nama-nama ulama seperti datu Moeseng dan Datu Djarewe adalah pemuka-pemuka Islam yang mengembangan perdagangan dan agama di Bantaeng pada akhir abad XIX. Islam masuk di Bantaeng dan memberikan cirikhas pada kotanya tidak diperoleh keterangan yang pasti. Literatur mengenai Islam di bantaeng juga tidak menyebut angka pasti masuknya Islam. Hanya saja, berdasarkan perkiraan, Islam mengakar dalam masyarakat Bantaeng seiring dengan adanya seruang Sultan Alauddin, Raja Gowa agar kerajaan yang setia kepada Gowa untuk masuk Islam pada tahun 1607, dan

35 Pusat Statistik, *Bantaeng Dalam Angka 2015*, hlm. 148, 149, 154, 179.

36 Donselaar, "Beknopte Beschrjriving Bonthain En Boeloecoemba." Lihat juga H.J. Koerts, "Amtenar BB Di Sulawesi Selatan," in *Kenang-Kenangan Pangrehpraja Belanda 1920-1942*, ed. S.L. van Der Wal (Jakarta: Djambatan, 2001), 42–71.



pada saat yang sana, Islam mulai ikut membangun fasilitas sosial kota seperti tempat ibadah, ekonomi, dan fasilitas kesehatan. *"Kebersihan adalah sebagian dari iman".*

Jejak Islam di Bantaeng dapat dilihat pada bangunan masjid yang banyak. Masjid tua di Bantaeng adalah masjid Taqwa, Tompong. Masjid ini adalah masjid terbesar pertama di kota pantai Bantaeng. Masjid Besar Taqwa Tompong mulai digagas pada masa Kerajaan **Kareng Panawang** atas prakarsa **Labandu Wajo, seorang dermawan** dan bekerja sama dengan adat *sampulonrua* (dua belas) pada tanggal 22 Jumadil akhir 1304 Hijriah atau pada Maret 1885. Pada tahap awal, masjid baru berupa langgar pada tahun 1887. Masjid ini baru mencapai bentuknya yang megah dan besar pada tahun 1913 seiring dengan selesainya pembangunan. Adapun ukuran Masjid Tompong ini memiliki panjang 31,5 m, lebar 21 m, dan tinggi mencapai 16 meter. Arsitektur Masjid ini adalah La Pangewa, yang berasal dari Bone. Masjid tua dapat ditemukan di Jl. Bete–bete kampung Tompong Kelurahan Letta, Kecamatan Bantaeng.

Perkembangan kota pantai Bantaeng dari tahun ke tahun terus mengalami kemajuan (*progress*). Sejumlah fasilitas kota terus dibenahi. Fasilitas sosial, ekonomi, budaya, dan ruang-ruang ekonomi modern juga terus berkembang seiring dengan minat investasi di kota itu. Fasilitas kesehatan masyarakat kota juga terus diperbaiki, sehingga dampak dari upaya pengembangan kota dapat memenuhi kebutuhan warganya. Salah satu fasilias kota modern adalah hadirnya pusat perbelanjaan, hiburan dan fasilitas kesehatan lainnya. Ruang terbuka hijau untuk ruang rekreasi warga kota juga dihadirkan. Pantai seruni yang berada tepat di bibir pantai teluk kota pantai Bantaeng adalah simbol dan ikon kemajuan kota pantai Bantaeng. Pantai seruni menjadi pusat berbagai kegiatan di kota Bantaeng. Di dalam sumber lokal, beredar nama-nama raja Karaeng yang pernah memerintah di Bantaeng. Raja-raja itu memerintah sejak tahun 1254



hingga 1933. Tidak diketahu secara pasti, siapa yang membuat silsilah ini, namun apabila data ini diperlakukan sebagai sumber sejarah maka tetap saja memberi informasi mengenai penguasa di Bantaeng. Untuk lebih jelasnyanya bisa dilihat di bawah ini yang saya ambil dari beberapa sumber, di antaranya webblog: http://buttatoa12adat.blogspot.co.id/2012/05/sejarah-butta-toa-bantaeng.html dan website Kabupaten Bantaeng.

Tabel 2.4 Daftar Karaeng di Bantaeng

No	Nama Raja	Periode Pemerintahan	Keterangan
1	Mula Tau (gelar: To Toa)	1254 - 1293	Bantayan (nama awal sebelum menjadi Bantaeng
2	Massaniaga	1293.	
3	To Manurung (Karaeng Loeya)	1293 - 1332	
4	Massaniaga Maratung.	1332 - 1362	
5	Maradiya.	1368 - 1397	
6	Massanigaya.	1397 - 1425	
7	I Janggong (Karaeng Loeya).	1425 - 1453	
8	Massaniga Karaeng Bangsa Niaga.	1453 - 1482	
9	Daengta Karaeng Putu Dala (Punta Dolangang)	1482 - 1509	
10	Daengta Karaeng Pueya.	1509 - 1532	
11	Daengta Karaeng Dewata.	1532 - 1560	
12	I Buce Karaeng Bondeng Tuni Tambanga.	1560 - 1576	
13	I Marawang Karaeng Barrang Tumaparisika Bokona.	1576 - 1590	
14	Massakirang Daeng Mamangung Karaeng Majjombea Matinroa ri Jalanjang Latenri Rua	1590 - 1620	
15	Daengta Karaeng Bonang yang bergelar Karaeng Loeya.	1620 - 1652	
16	Daengta Karaeng Baso To Ilanga ri Tamallangnge.	1652 - 1670	
17	Mangkawani Daeng Talele.	1670 - 1672	
18	Daeng Ta Karaeng Baso	1672 - 1687	periode kedua
19	Daeng Ta Karaeng Ngalle.	1687 - 1724	
20	Daeng Ta Karaeng Manangkasi.	1724 - 1756	
21	Daeng Ta Karaeng Loka.	1756 - 1787	
22	Ibagala Daeng Mangnguluang Tunijalloka ri Kajang.	1787 - 1825	
23	La Tjalleng To Mangnguliling Karaeng Tallu Dongkonga ri Bantaeng (bergelar Karaeng Loeya ri Lembang).	1825 - 1826	



24	oleh Daeng To Nace (Janda Permaisuri, Kr. Bagala Dg. Mangnguluang Tunijalloka ri Kajang).	1826 - 1830	
25	Mappaumba Daeng To Magassing.	1830 - 1850	
26	Daeng To Pasaurang.	1850 - 1860	
27	Karaeng Basunu.	1860 - 1866	
28	Karaeng Butung.	1866 - 1877	
29	Karaeng Panawang.	1877 - 1913	
30	Karaeng Pawiloi.	1913 - 1933	

Sumber: http://buttatoa12adat.blogspot.co.id/ 2012/05/sejarah-butta-toa-bantaeng.html dan website Kabupaten Bantaeng.

Data menarik dari informasi penguasa di Bantaeng adalah berkuasanya Karaeng Butung pada tahun 1866-1877. Kalau dalam tradisi kekuasaan dan pengangkatan raja-raja di Sulawesi Selatan, maka nama dan gelar selalu ada yang merujuk ke asal raja, atau paling tidak gelar kebangsawanannya. Pertanyaannya pada penguasa ini adalah memakai nama Butung, apakah raja berasal dari Butung (Buton) yang selama ini dikenal oleh orang-orang Makassar? Apabila melihat periode kekuasaanya yang relatif lama (11 tahun), maka kemungkinan karena faktor keturunan mengingat relasi dan ruang sosial orang Bone pada abad ini sedang kuat-kuatnya di Sulawesi. Para bangsawan Bone berkuasa di beberapa kerajaan di sekitar Sulawesi Selatan dan pantai Timur Sulawesi.

2.2.5. Catatan Akhir

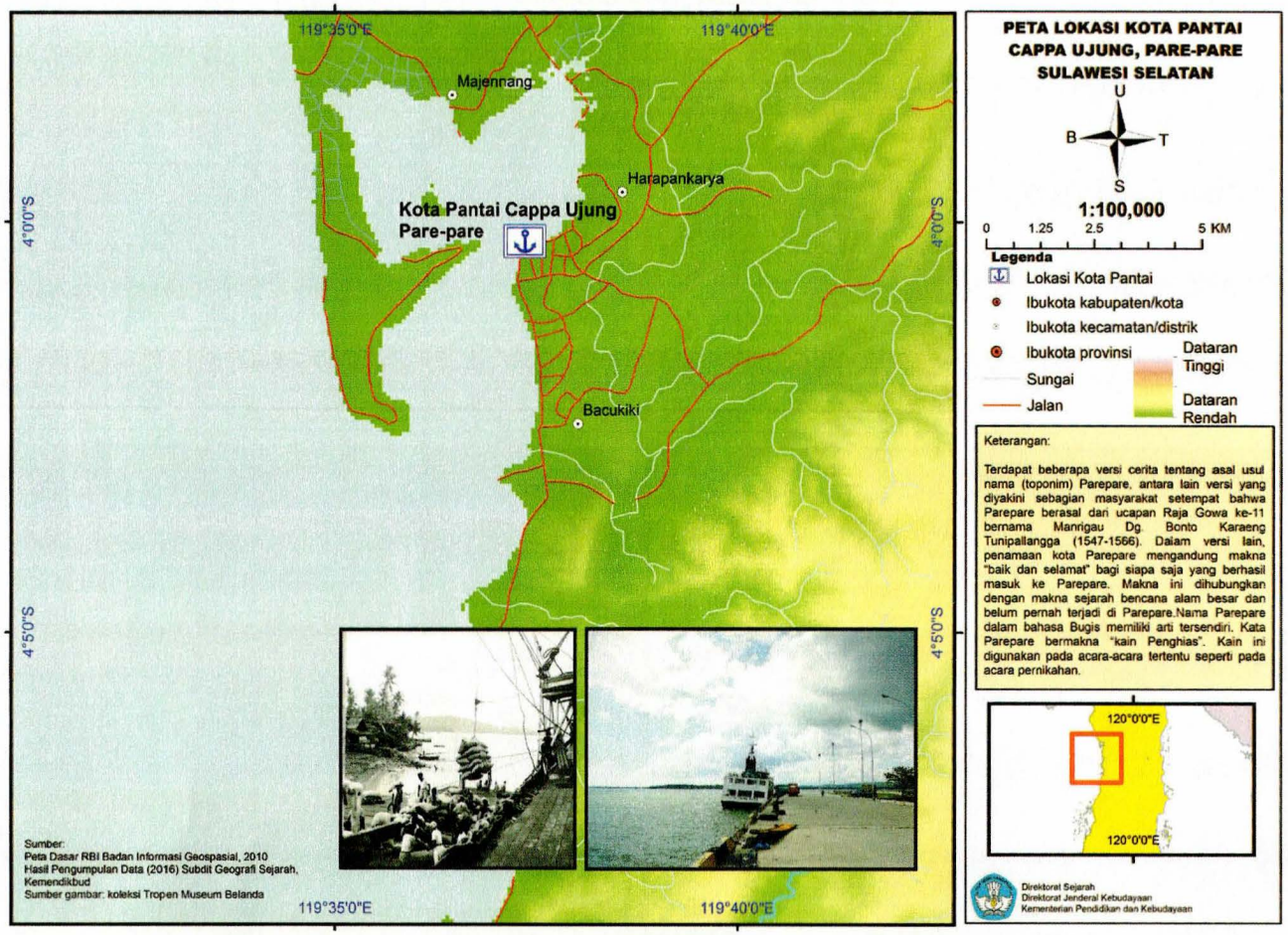
Sejarah penamaan kota Pantai Bantaeng yang menjadi fokus tulisan ini telah dilihat secara seksama. Penamaan Bantaeng berasal dari nama pohon yang berdaun lebat. Tentu penemuan ini sangat berarti bagi ilmu pengetahuan Nusantara, karena menyangkut identitas yang masih bisa bertahan sampai saat ini. Tokoh yang terlibat dalam proses penemuan nama ada 7 Karaeng yang bersatu dan satu Tomanurung yang memberi legitimasi atas penemuan dan penamaan Bantaeng.



Dalam peta lama, Bantaeng tertulis Bonthyn (1717), dan pada peta tahun 1737, nama kembali berubah menjadi Bonthain. Nama terakhir ini menjadi nama yang paling lama digunakan, yakni sejak era VOC hingga pasca Kemerdekaan. Bonthain benar-benar berubah menjadi Bantaeng pada tahun 1960an seiring perubahan dan pembentukan serta penataan Kabupten di Sulawesi Selatan dan Tenggara. Identitas Bantaeng sebagai kota pantai yang terus berkembang harus terus ditopang sejumlah kebijakan agar kejayaan kota sejak masa lampau tidak bisa dipertahankan. Kontinuitas komoditas yang terus diproduksi sejak masa lalu juga harus dijaga sebagai sumber daya yang mendukung perkembangan kota. Pada akhirnya, kota akan survive bila didukung dan dijaga oleh warganya secara maksimal, termasuk menata, merawat, dan mengembangkan kota yang memiliki kekhasan berdarkan potensi dan karakteristik daerah dan warganya.



2.3. PAREPARE



Gambar 2.9 Lokasi dan Illustrasi gambar kota Parepare
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

2.3.1. Pengantar

Kota Parepare yang dibahas meliputi geografis kota, penamaan, masyarakat kota, dan perkembangan kota Parepare. Dua tujuan penulisan adalah identitas kota pantai Parepare di sisi timur Selat Makassar, dan perkembangan kota sebelum dan sesudah kemerdekaan dengan latar belakang sejarah sebagai dasar penjelasan. Seperti apa dan dalam hal apa perubahan yang telah berlangsung di kota Parepare selama menjadi bagian dari pemerintah kolonial Belanda dan Indonesia. Bahan tulisan dikumpulkan dari sumber-sumber sejarah, hasil wawancara, dan penelusuran pustakan dilakukan di Makassar, Pare-pare, Jakarta dan Yogyakarta. Tulisan mengenai sejarah penamaan (Toponim) dan perkembangan kota pantai Parepare dapat dihadirkan sebagai ilmu pengetahuan yang harus terus ditambah dan dikembangkan sesuai perkembangan ilmu pengetahuan.

2.3.2. Geografi dan Sejarah Penamaan (Toponim)

Salah satu kota penting di Sulawesi Selatan adalah Parepare. Kota ini tidak saja penting karena tempat kelahiran B.J. Habibie yang menjadi Presiden Republik Indonesia ke-3, tetapi karena jejak sejarah yang melekat pada kota ini. Kota Parepare berada pada wilayah geografis selat Makassar, yang menjadi jalur lalu lintas transportasi dan perdagangan laut di Nusantara. Jalur ini ramai karena menghubungkan antara Jawa, Makassar dengan Kalimantan Timur, Filipina, dan ke Kepulauan rempah-rempah Maluku melalui jalur utara Nusantara. Dengan posisi geografis dan letaknya yang berada di teluk Parepare yang aman dari berbagai gangguan, maka Parepare memiliki kesempatan yang luas untuk berkembang.

Kota pantai Parepare secara geografis berada pada titik koordinat 3^0 57' 39" - 4^0 04' 49" Lintang Selatan dan 119o 36' 24" - 119^0 43' 40" Bujur Timur dan memiliki luas 99,33 km^2. Kota pantai Parepare memiliki 4 (empat) kecamatan, yakni Bacukiki, Bacukiki Barat, Ujung, Soreang, dan memiliki 22



(dua puluh dua) kelurahan. Adapun batas-batas administratifnya adalah di sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Pinrang, sebelah Timur dengan Kabupaten Sidenreng Rappang, di sebelah Selatan dengan Kabupaten Barru, dan di sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar.[37]

Kota Parepare dilihat dari sisi topografinya memiliki pantai, daratan, dan perbukitan. Data dari Biro Pusat Statistik memperlihatkan bahwa 80 persen kota Parepare adalah wilayah perbukitan dengan ketinggian antara 25-500 meter di atas permukaan laut. Perbukitan ini digunakan untuk perkebunan dan perluasan pemukiman masyarakat Kota Parepare. Areal kota Parepare digunakan untuk perkebunan (18,56 %), kehutanan (43,04%), pertanian (9,40%), pemukiman (4,47%), dan sisanya adalah perikanan tambak dan perluasan pemukiman di dataran rendah. Sebagaimana umumnya, setiap kota selalu berada di dekat sumber air (sungai), maka Parepare memiliki sungai KarajaE. Sungai ini menjadi salah satu sumber air warga kota dan menjadi jaringan lalu lintas ke pedaman Sulawesi, sebelum jaringan jalan raya dibangun pemerintah Kolonial Belanda ke wilayah-wilayah yang secara ekonomi menguntungkan.

Kota Parepare memiliki sejarah penamaan sebelum identitasnya yang sekarang digunakan, diakui, dan dijaga kelangsungan identitasnya (*survival identity*). Terdapat beberapa versi cerita tentang asal usul nama (toponim) Parepare, antara lain versi yang diyakini sebagian masyarakat setempat bahwa Parepare berasal dari ucapan Raja Gowa ke-11 bernama Manrigau Dg. Bonto Karaeng Tunipallangga (1547-1566). Pada saat itu, raja berjalan-jalan dari Kerajaan Bacukiki menuju ke Kerajaan Soreang. Salah satu kepandaian dan kelebihan raja Gowa XI ini adalah seorang ahli strategi dan pelopor pembangunan. Raja melihat dan memandang bahwa kawasan yang didatangi sebagai lokasi yang memiliki posisi strategis dan dinilainya indah, maka Raja Gowa XI pada saat itu menyatakan secara spontan "*Bajiki Ni Pare*" artinya "(Pelabuhan {tempat} di kawasan ini) dibuat dengan baik".

37 *Biro Pusat Statistik, Kota Parepare Dalam Angka (Kota Parepare: BPS, 2010).*

Sejak itu, nama kawasan itu dikenal dengan Parepare.[38]

Dalam versi lain, penamaan kota Parepare mengandung makna "baik dan selamat" bagi siapa saja yang berhasil masuk ke Parepare. Makna ini dihubungkan dengan makna sejarah bencana alam besar dan belum pernah terjadi di Parepare. Pada masa lalu, Parepare menjadi daerah tujuan bagi orang-orang yang memiliki masalah, dan ketika tiba di Parepare, orang tersebut selamat. Versi cerita ini diperoleh dari wawancara dengan Anto tinggal di Parepare lebih dari 25 tahun. Menurut pengalaman Pak Anto, belum ada bencana alam yang pernah terjadi di Parepare seperti gempa Bumi, tanah longsor, dan lainya seperti di tempat lain. Ini menunjukan bahwa Parepare adalah wilayah yang aman dan penyelamat bagi orang-orang yang bermasalah dan datang ke Parepare. [39]

Nama Parepare dalam bahasa Bugis memiliki arti tersendiri. Kata Parepare bermakna "kain Penghias". Kain ini digunakan pada acara-acara tertentu seperti pada acara pernikahan. Dalam naskah Lontara La Galigo yang disusun Arung Pancana Toa Naskah NBG 188 (12 jilid dan 2851 halaman), kata Parepare terdapat pada jilid 2 halaman 62 baris no. 30 dalam rangkaian kalimat *"pura makkenna linro langkana PAREPARE", yang berarti* kain penghias depan istana sudah dipasang. Hanya saja tidak diperoleh informasi lanjutan, apakah kata Parepare dalam lontara La Galigo itu berhubungan dengan penamaan Parepare. Apabila Parepare berarti sama dengan kain, maka kuat dugaan bahwa kota itu memiliki kaitan yang erat dengan pusat perdagangan kain. Samarinda dalam sejarah juga dikenal sebagai pusat perdagangan kain. Kedua kota secara geografis berdekatan dan para pedagang banyak melibatkan orang-orang Bugis serta hubungan antar kedua kota sangat intensif. Artinya penamaan Parepare masih harus ditelusuri lebih lanjut.

38 *http://www.kemendagri.go.id/ pages/ profil-daerah/ kabupaten /id/73/name/sulawesi-selatan/ detail/7372/kota-pare-pare*

39 *Wawancara dengan Bapak Anto di Parepare, 21 April 2016.*



Adapun penemuan wilayah Parepare mengacu pada tradisi lisan setempat. Menurut Lontara Kerajaan Suppa sebagaimana yang dikenal luas masyarakat kota Parepare mengatakan bahwa penemuan Parepare dulunya adalah semak belukar yang dialiri sungai di sekitar pantai. Penemuan kawasan ini (lokasi kota Parepare) adalah anak Raja Suppa pada abad XIV, yang hobi memancing. Pada waktu itu, menurut versi Lontara Kerajaan Supa bahwa anak Raja meninggalkan istana, pergi ke Selatan menuju pantai yang dipenuhi semak belukar dan memancing di wilayah itu. Wilayah itu dikenal dalam sejarah sebagai wilayah kerajaan Soreang dan Bacukiki. Kedua nama itu saat ini menjadi wilayah kecamatan paling padat penduduknya di Parepare.[40]

2.3.3 Penduduk dan Masyarakat Kota Pantai Parepare

Jumlah dan karakteristik penduduk suatu kota umumnya ikut menentukan arah pengembangan kota. Oleh karena itu, masyarakat kota Parepare di sisi Timur Selat Makassar, Propinsi Sulawesi Selatan ikut mewarnai perkembangan dan identitas kotanya. Identitas atau simbol2 kota Parepare dapat dilihat pada symbol agama (Gereja dan Masjid). Kesehatan (Rumah sakit dengan nama berciri Agama dan pemerintah), sekolah (umum atau agama) dan tokoh-tokoh yang memiliki peran penting yang memainkan peranan di level lokal dan nasional (B.J. Habibie, monument perahu Pinisi, monumen cinta sejati Habibie-Ainun, Pangeran Andi Makassau, monument korban 40.000 orang, dan lain-lain). Simbol-simbol kota itu dapat ditemukan di kota pantai Parepare. Simbol kta juga mencerminkan warga yang tinggal, terutama simbol budaya dan keagamaan. Budaya dan agama dari masyarakat kota mengacu pada dinamika penduduk kota, termasuk di kota pantai Parepare.

Kota Parepare dari segi jumlah, mengalami perkembangan penduduk

40 *Statistik, Kota Parepare Dalam Angka.*



setiap tahunnya. Perkembangan jumlah penduduk ini dipengaruhi oleh selain karena kelahiran, juga karena adanya imigrasi dari penduduk Toraja, Buton, Mandar, dan Makassar. Pada tahun 1961 sesuai data sensus, penduduk kota Parepare mencapai 66.562 yang bermukim di dua kecamatan. Kota Parepare sebelumnya mengalami sejumlah gangguan keamanan. Gerombolan DI/TII berdampak pada penduduk kota ini yang mengungsi ke daerah lain seperti ke Kalimantan Selatan, Timur, Barat, Jambi, Riau dan Palembang. Dampak dari kondisi itu adalah berkurangnya penduduk Parepare dan bertambahnya penduduk daerah lain yang dituju. Rincian penduduk Kota Parepare dapat dilihat pada table berikut di bawah ini.

Tabel 2.6 Data Penduduk Kotapraja Parepare
Berdasar Sensus Tahun 1961

No	Nama Kecamatan	Pria	Perempuan	**Jumlah**
`1	Soreang	23.453	23.383	46.836
`2	Bacukiki	9.757	9.969	19.726
	TOTAL			66.562

Sumber: Pusat Studi Kependudukan UGM, Sensus Penduduk Sulawesi, Maluku, dan Kepulauan Nusa Tenggara, Tahun 1961 (Yogyakarta: Kerjasama BPS dengan Pusat Penelitian Kependudukan UGM, 1984).

Jumlah penduduk Kota Parepare tahun 2006-2010 terakhir menunjukkan kenaikan. Penduduk kota Parepare pada tahun 2006 sebanyak 115.169 jiwa dengan rincian 56.883 jiwa laki-laki dan 58.286 jiwa perempuan. Jumlah kepala keluarga dari jumlah penduduk tersebut adalah 27.464 kepala keluarga (KK). Pada tahun 2010 penduduk Parepare mengalami peningkatan menjadi 129.013 jiwa yang terdiri dari 63.241 jiwa laki-laki dan 65.772 jiwa perempuan. Jumlah kepala keluarga mencapai 28.879. Data statistik itu juga mengungkap bahwa dalam satu keluarga memiliki anggota rata-rata 4 sampai 5 orang. Dengan realitas itu maka rata-rata pertumbuhan penduduk kota Parepare sebesar 2,88 % pertahun. Perincian jumlah penduduk kota Parepare tahun 2006-2010 seperti tabel di bawah ini.[41]

41 *Ibid.*



Tabel 2.7 Rincian Jumlah penduduk kota Parepare

No	Tahun	PRIA	PEREMPUAN	JUMLAH
1	2006	56.883	58.286	115.169
2	2007	56.967	59.342	116.309
3	2008	57.931	59.132	117.063
4	2009	57.032	61.810	118.842
5	2010	63.241	65.772	129.013

Sumber, Biro Pusat Statistik, Kota Parepare dalam Angka, 2010

Data pada table 2.4.2 menunjukan kecenderungan kenaikan penduduk kota setiap tahunnya mencapai seribuan per tahun. Lonjakan data penduduk terjadi pada tahun 2008-2009. Kenaikan ini sejauh ini belum diketahui penyebabnya. Dugaan sementara karena mulai lemahnya promosi keluarga berencana, dan naiknya tingkat kesejahteraan penduduk pasca Reformasi. Selain itu, pengembangan ekonomi kota pare-pare sebagai kota jasa dan pariwisata mampu menarik penduduk dari wilayah sekitar masuk ke kota Parepare seperti dari Majene, Toraja, Barru, dan Pangkep.

2.3.4 Perkembangan kota Pantai Parepare

Kota Parepare pada awalnya adalah wilayah pantai yang dipenuhi semak belukar dan dialiri sungai yang bermuara di teluk Parepare. Wilayah kota yang penuh semak belukar itu memanjang dari (Cappa Ujung) di sebelah Utara ke Selatan kota. Seiring makin ramainya wilayah Parepare maka semak belukar itu mengalami perubahan menjadi perumahan warga kota Parepare. Parepare mulai menjadi wilayah penting sejak selat Makassar menjadi jalur perdagangan yang ramai, terutama sejak komoditas rempah-rempah Maluku dikenal secara luas di selat Malaka, Laut Meditrania, Cina, dan Eropa. Pada saat yang sama kerajaan-kerajaan lokal mengalami penguatan baik secara ekonomi maupun politik. Penguatan secara ekonomi dan politik pada kerajaan-kerajaan lokal ini menjadi titik awal mulainya tatanan dan struktur kerajaan yang makin lengkap. Khusus untuk parepare, penguasa wilayah itu adalah Kerajaan Suppa. Kerajaan ini menjadikan teluk Parepare sebagai pusat



kekuasaannya dan menandai orientasi perdagangan terus dikembangkan.

Kerajaan lain yang pernah berkuasa di Parepare adalah Bacukiki dan Soreang yang diketahui pernah berhubungan dengan kerajaan Gowa yang dalam sejarah menjadi musuh VOC di Nusantara. Bukti lain hubungan kerajaan di Soreang dan Bucikiki adalah penamaan Parepare. Hubungan antar kerajaan itu berlangsung pada medio abad XVI. Bahkan persekutuan beberapa kerajaan di sekitar Parepare di bagian tengah Sulawesi menjadikannya sebagai pusat Ajatappareng. Hubungan antar kerajaan di selat Makassar ini tidak lepas dari posisi penting dan strategis Parepare di jalur perdagangan dan pelayaran.

Belanda menjadikan Parepare sebagai kota penting di pantai barat pulau Sulawesi. Dari Parepare, Belanda mendirikan berbagai fasilitas untuk menunjang kebutuhannya dalam rangka memperuat posisi Belanda di Parepare sebagai pusat ekonomi dan politik, pos militer, pelabuhan, pendirian rumah sakit, pendidikan, pasar, dan fasilitas social keagaman didirkan di Parepare. Sebagai kota pantai yang dibangun fasilitasnya oleh Kota Kolonial, maka Parepare mulai menampakan modernitasnya di dalam konteks fisik/infrastruktur kota. Jalan diperbaiki dan kawasan-kawasan yang memiliki komoditas meningkat dan memiliki nilai ekonomi.

Pada masa kolonial Belanda, Kota Parepare adalah ibukota Afdeling Parepare dengan membawahi beberapa Onderafdeling, di antaranya Barru, Sidendreng, Enrekang, Pinrang, dan Pangkajene. Asisten Residen dan dan Controlur (Gezag Hebber) ditempatkan di kota Parepare. Selain pejabat Belanda, di kota Parepare juga ditempatkan pejabat pribumi yang memimpin wilayah setingkat distrik dan onderdstrik. Pejabat pribumi ini berasal dari aparat pemerintah raja-raja Bugis yang dikenal dengan Arung Barru di Barru, Addatuang Sidenreng di Sidenreng Rappang, Arung Enrekang di Enrekang, Addatung Sawitto di Pinrang. Untuk Distrik di kota Parepare berkedudukan Arung Mallusetasi. Kondisi itu berlangsung hingga akhir masa kolonial Belanda (1942).



Gambar 2.11
Suasana Pelabuhan Pengangkutan, 1946
Sumber: *Koleksi Tropen Museum*

Pada masa kemerdekaan Indonesia tahun 1945, pemerintahan di Parepare berubah dan disesuaikan dengan undang-undang no. 1 tahun 1945, hasil ketentuan Komite Nasional Indonesia. Pada tahun 1948 dengan Undang-undang Nomor 2 Tahun 1948, struktur pemerintahan kota Parepare juga mengalami perubahan, yaitu hanya ada Kepala Daerah atau Kepala Pemerintahan Negeri. Dengan peraturan dan realitas itu maka jabatan Asisten Residen atau Ken Karikan pada masa pendudukan Jepang.

Perubahan struktur organisasi dan pejabat birokrasi wilayah kembali terjadi, yakni dengan keluarnya Undang-undang nomor 29 tahun 1959. Undang-undang ini mengatur pembentukan Daerah tingkat II dalam Propinsi Sulawesi Selatan. Dalam undang-undang ini, maka empat Onderafdeling yang ada dalam wilayah Afdeling Parepare dijadikan sebagai Kabupaten Daerah Tingkat II, yaitu Kabupaten Tingkat II Barru, Sidenreng



Rappang, Enrekang dan Pinrang. Parepare tetap dipertahankan berstatus sebagai Kota Praja. Istilah kota Praja pada tahun 1963 diganti menjadi Kotamadya dengan keluarnya UU No. 2 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah. Undang-undang ini mengubah status Kotamadya menjadi "KOTA" dan hingga kini status ini masih sama, kota Parepare. Salah satu Walikota Pertama Pare-pare adalah H. Andi Mannaungi yang dilantik pada tanggal 17 Februari 1960. Tanggal tersebut ditetapkan menjadi hari kelahiran Kota Parepare, yakni 17 Februari 1960.

Perkembangan infrastruktur kota Parepare mengalami sejak era kolonial hingga kini mengalami perkembangan berarti. Jaringan jalan, jembatan, pasar, dan pelabuhan terbangun dan berfungsi baik. Fasilitas lainnya yang ikut dibangun seiring perkembangan kota adalah fasilitas kesehatan seperti rumah sakit, poliklinik, dan penugasan dokter spesialis. Pada masa kemerdekaan fasilitas kesehatan ditambah dengan puskesmas yang menjangkau hingga ke tingkat kecamatan dan desa. Pada level terendah fasilitas kesehatan berupa Posyandu.

Di bidang sosial keagamaan, pemerintah kolonial membangun gereja untuk tempat ibadah orang-orang Eropa, dan orang yang beragama Kristen dan Katolik. Orang-orang Islam membangun Masjid dan Mushola. Dalam bidang pendidikan, pemerintah kolonial Belanda membangun sekolah rakyat. Pada masa kemerdekaan, pemerintah Indonesia membangun sekolah mulai dari Sekolah Dasar sampai perguruan tinggi (umum dan swasta). Data data pemeluk agama di Parepare paling banyak berpenduduk muslim, yaitu 11.484 jiwa atau sekitar 86.70% dari total jumlah penduduk Kota Parepare. Pemeluk agama lainnya adalah Kristen Protestan dan Katolik masing-masing 8.104 jiwa dan 5.243 jiwa. Penduduk beragama Hindu dan Budha masing-masing sebanyak 1.826 jiwa dan 1.398 jiwa. Kebanyakan penduduk yang disebut terakhir adalah para pedagang Cina yang telah lama bermukim di Parepare.





Gambar 2.12
Aktivitas Perdagangan &
Pelayaran di Kota Pantai Parepare
Sumber:
Havengezicht 1948, Fotografer
by C.J. (Cees) Taillie.
https:// Collectie_
Tropenmuseum Havengezicht_
TMnr_10029349.jpg

Fasilitas lainnya adalah pasar dan pelabuhan. Parepare memiliki beberapa pelabuhan di antaranya pelabuhan Nusantara yang digunakan untuk penumpang, pelabuhan Cappa Ujung yang digunakan untuk bongkar dan muat barang. Pelabuhan lainnya digunakan untuk distribusi minyak dan kepentingan pelelangan ikan. Semua pelabuhan itu berlokasi di teluk Parepare, Selat Makassar.

Sebagai kota yang ikut terlibat dalam proses mempertahankan kemerdekaan, Parepare ikut menyumbang prajurut dan rakyatnya. Pangeran Andi Makassau dan monumen korban 40.000 meninggal adalah salah satu contoh sumbang Parepare dalam proses memperjuangkan keutuhan negara Indonesia. Di bidang pendidikan dan untuk ke Indonesian, kota Parepare telah menyumbang satu orang yang dikenal dunia dan Indonesia, yaitu B.J. Habibie. Jadi, di dalam kota Parepare terdapat monumen B.J. Habibie dan Istrinya Ainun Habibie.

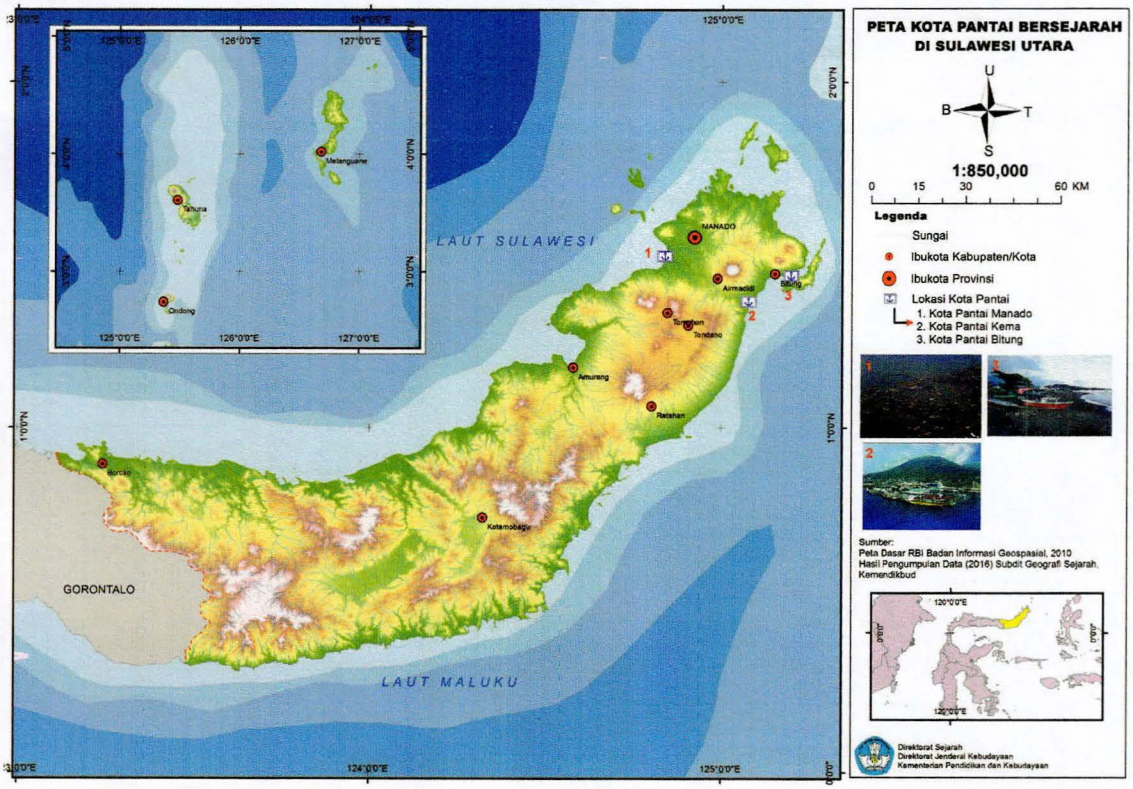
Birokrasi pemerintahan kota Parepare sesuai Peraturan Daerah Kota Parepare Nomor 4 tahun 2010 yang merupakan perubahan dari Peraturan Daerah Kota Parepare No 9 tahun 2008 tentang institusi penunjang bagi perkembangan kota. Institusi ini terfragmentasi ke dalam lembaga yang bernama Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) Pemerintah Kota Parepare. Lembaga-lembaga itu adalah Sekretariat Daerah Kota Parepare, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Dinas Kesehatan Kota Parepare, Badan Lingkungan Hidup, Dinas Kebersihan dan Pertamanan, Badan Pemberdayaan Masyarakat dan Kelurahan, Dinas Tata Ruang dan Pengawasan Bangunan, Dinas PU. Dinas Perindag, Koperasi dan UKM, Kecamatan, dan PDAM.



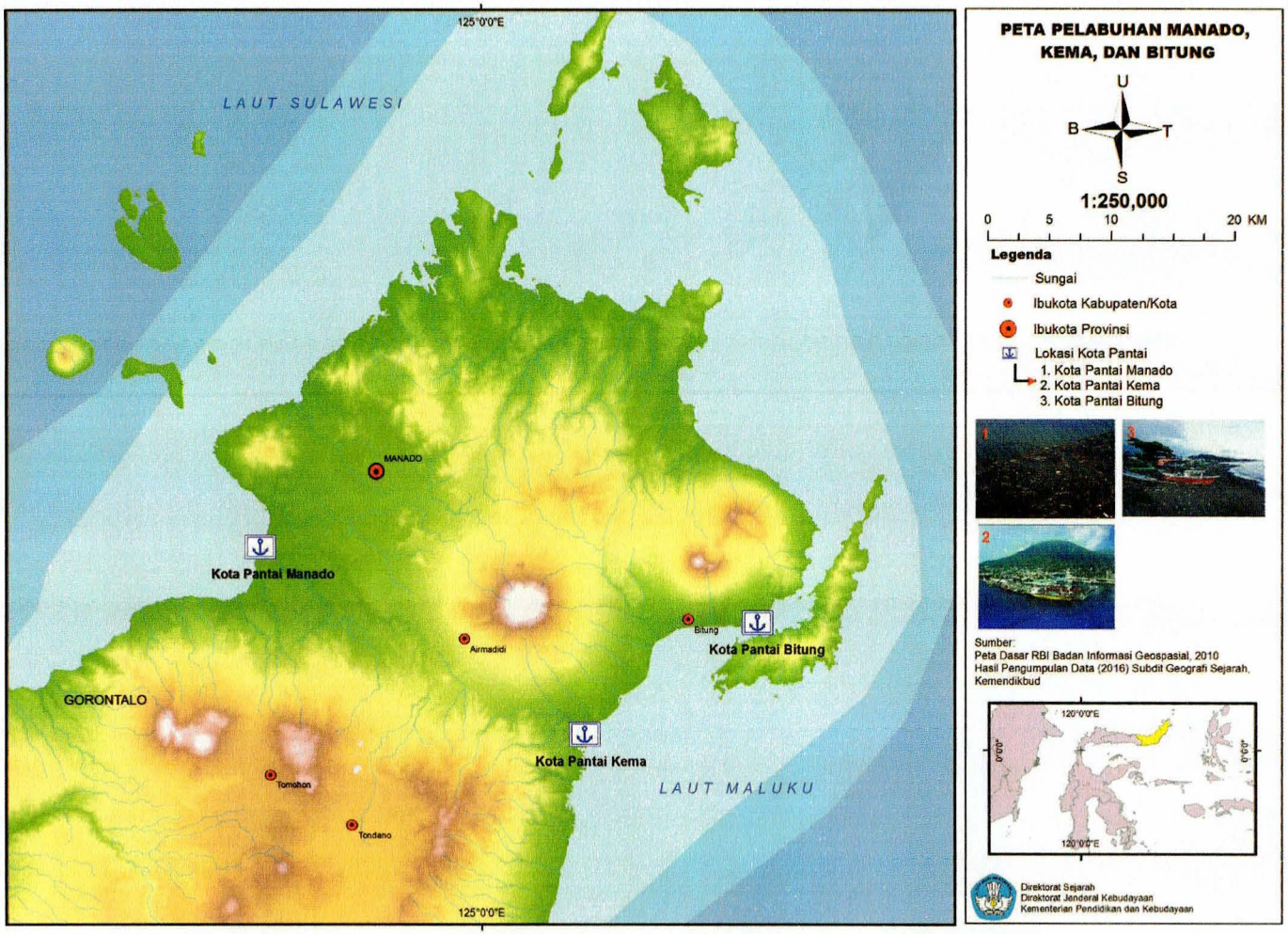


3

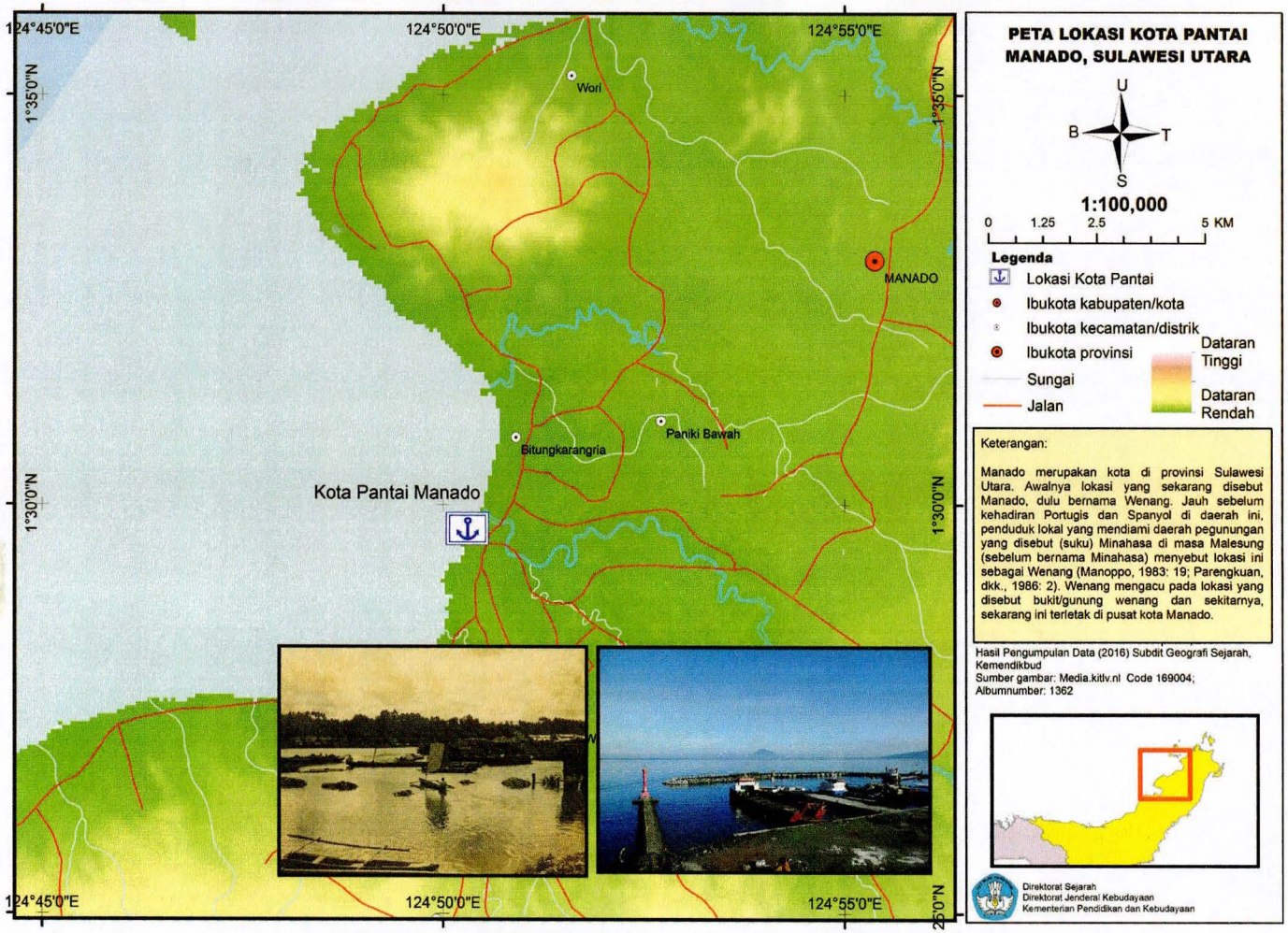
SULAWESI UTARA



Gambar 3.1.1
Peta Lokasi Kota-kota pantai di Sulawesi Utara Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016



Gambar 3.1.2. Peta Tiga Pelabuhan
Besar Pelabuhan Manado, Pelabuhan Bitung dan Kema
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016



Gambar 3.1.3 Peta Posisi Pelabuhan Manado dalam Peta Sulawesi
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

3.1.1 Toponim Manado

Manado merupakan kota di provinsi Sulawesi Utara. Awalnya lokasi yang sekarang disebut Manado, dulu bernama Wenang. Jauh sebelum kehadiran Portugis dan Spanyol di daerah ini, penduduk lokal yang mendiami daerah pegunungan yang disebut (suku) Minahasa di masa Malesung (sebelum bernama Minahasa) menyebut lokasi ini sebagai Wenang (Manoppo, 1983: 19; Parengkuan, dkk., 1986: 2). Wenang mengacu pada lokasi yang disebut bukit/gunung wenang dan sekitarnya, sekarang ini terletak di pusat kota Manado. Taulu (1971: 24) menuliskan Wenang sebagai nama purba Manado. Secara geografis letak Wenang sebagai suatu negeri adalah bagian utuh dari tanah Minahasa di bawah kekuasaan dari *wanua* (desa) Ares suku Tombulu.

Kata Manado sendiri disebutkan dengan berbagai nama, baik yang memiliki kemiripan seperti "manadu", maupun dalam tulisan atau kata yang berbeda namun menunjuk pada satu lokasi atau tempat yang sama,



Gambar 3.1.4 Foto Taman Wenang di Bukit Manado, 28 April 1910
Sumber: kitlv.nl Code: 118633

atau dalam makna yang sama. Informasi awal Manado sebagai suatu lokasi yang ditulis "manadu" ditemukan dalam tulisan Valentijn (1724)[1] dimuat dalam peta laut yang dibuat Nicolaus Desliens tahun 1541, dan kemudian oleh Laco tahun 1590. Kata "manadu" dituliskannya menunjuk pada lokasi suatu pulau karang di lepas pantai, yang sekarang berada di depan kota Manado. Pulau karang dimaksud sesudah tahun 1862 disebut dengan nama Pulau Manado Tua. Darimana kemudian istilah "manadu" diperoleh dalam lafal dan sebutan orang barat terhadap pulau karang dimaksud sebagai penamaan, hal ini erat kaitannya dengan bahasa Tombulu, yakni dengan kata "mana-undou" yang berarti orang yang datang dari jauh, orang dari kejauhan atau di kejauhan (Manoppo, 1983: 19).

Selain dalam peta, eksistensi Manado sebagai sebuah nama ditemukan dalam perjanjian-perjanjian dan laporan perjalanan antara lain, tahun 1523 nama Manado tercantum dalam buku Conguita delas Islas Mollucas Madrid, hasil karya BL de Arquesola (1609) tentang laporan perjalanan Simao d'Abreau yang melewati Manado dan Tagulandang. Tahun 1607 nama Manado ditemukan juga dalam isi perjanjian antara VOC (Laksamana Frans Vittert) dan Sultan Ternate. Keterangan ini berisi adanya kerajaan Manado di bawah kekuasaan kerajaan Ternate. Untuk keterangan ini, kerajaan Manado yang dimaksud, bukanlah negeri Wenang yang kemudian menjadi daratan Manado, tetapi adalah kerajaan Babontehu yang berkedudukan di Pulau Manado Tua (Molsbergen, 1928: 11-12). Selanjutnya tahun 1606 nama Manado ditemukan juga dalam laporan perjalanan armada Verhoeff dan laporan perjalanan Adrian van der Dussen kepada Herren XVII tahun 1616 (Taulu, 1971: 13, 61-65; Molsbergen, 1928: 12).

1 Valentijn, 1724. *Beschrijving der Moluccas.* Jilid I, II sebagaimana dikutip oleh Geraldine Y.J Manoppo-Watupongoh, 1983. *Bahasa Melayu Surat Kabar di Minahasa pada Abad ke-19.* (Disertasi tidak diterbitkan). Jakarta: Universitas Indonesia. hlm. 18. Lihat juga tulisan E.C. Godee Molsbergen, 1928. *Geschiedenis van de Minahasa Tot 1829.* Landsdrukkeij. hlm. 8. yang melaporkan tentang peta Desliens (1541) dan Laco (1590).



Dalam tradisi lisan suku Tombulu, Pulau Manado Tua dan sekitarnya disebut oleh para *dotu-dotu* dengan sebutan "wawo un tewu" yang berarti tanah atau pulau yang terapung di atas air. Dalam perkembangannya, "wawo un tewu" berubah lafalannya menjadi "babontehu". Orang-orang yang tinggal dan atau berasal dari di pulau ini dan sekitarnya disebut "touw wawo un tewu" atau "tou babontehu" (touw, touw = orang) (Palar, 2009: 123).

Istilah yang hampir sama tulisannya dari kata Manado, "mana-dou", "mana-ndou", "mana-undou", atau "mana-rou", "wana-rou" memiliki arti di jauh atau tempat yang jauh, di kejauhan (mana=di; *dou* atau *rou*=jauh). Penjelasan mengenai jauh dimaksud ini menunjuk pada tiga pengertian, yakni *pertama,* jauh, dikejauhan menunjuk pada letak pulau Manado Tua yang dilihat dari daratan Manado yang sekarang atau negeri Wenang. *Kedua*, jauh, dikejauhan dimaksud juga berarti orang-orang yang datang dari jauh atau dari pulau Manado Tua dan pulau-pulau sekitarnya yang dilihat dari daratan negeri Wenang atau kota Manado yang sekarang, dan *ketiga*, bermakna jarak yang ditempuh orang-orang Minahasa pedalaman, turun gunung ke pesisir pantai, di lokasi yang disebut sebelumnya sebagai negeri Wenang.

Negeri Wenang sebagai tempat bertemu, berunding untuk melakukan dagang, tukar menukar barang (*barter*). Mereka datang dari kejauhan, dari negeri-negeri seberang dan daratan sekitarnya, dan disetiap perjumpaan diwarnai dengan sapaan "mange an isako?" yang artinya "dari mana engkau", biasanya akan dijawab dengan kalimat: "mange an manarow", "mange an manadou" atau "mange an wenang". Kata Wenang berasal dari nama pohon yang banyak tumbuh di lokasi ini. Jenis tanaman ini dalam bahasa latin disebut "macaranga hispida" atau "macaranga celebica". Tanaman kayu/pohon jenis ini tidak ada lagi karena sering ditebang untuk diambil kayunya untuk bahan bangunan, kemudian kulit kayu dijadikan pakaian, atau tali-temali pada jala nelayan agar tidak cepat rusak di air laut yang asin, dan kebutuhan lainnya, seperti kayu bakar (Parengkuan, 1986: 2-3; Kaunang, 1993: 22; Palar, 2009: 122).

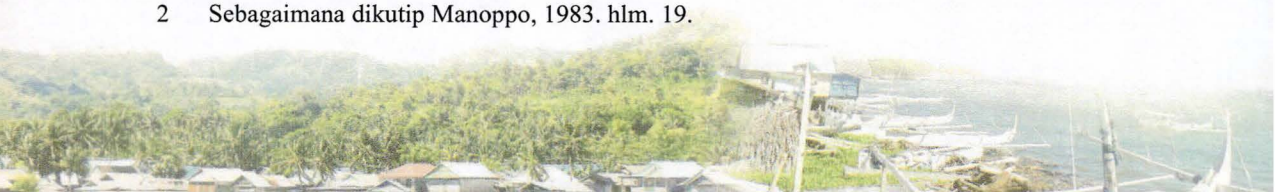


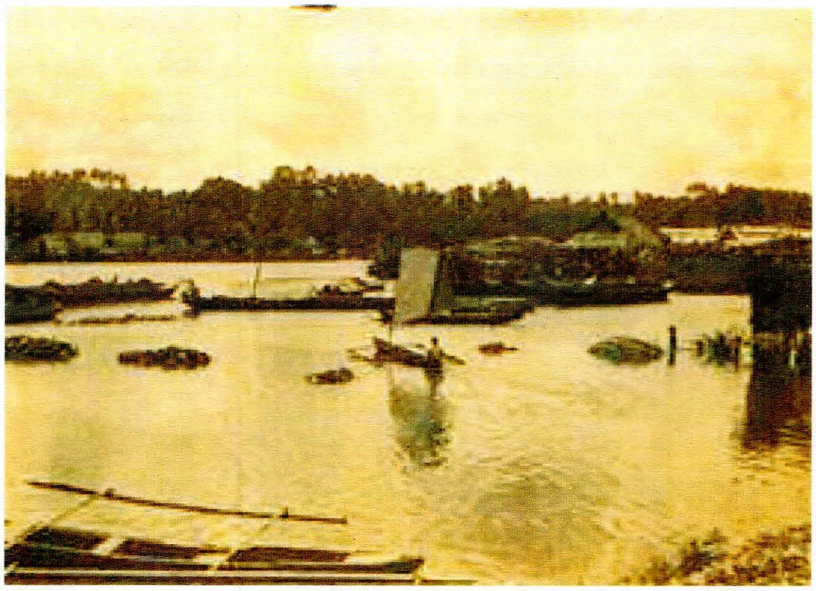
Dalam bahasa Tombulu tua, sebagaimana dikemukakan oleh Riedel (1872: 506)[2], kata Manado dari kata 'manaror" yang sama maknanya dengan "maharror", "maerur", "maherur" artinya berkumpul, bersama, berunding. Selanjutnya Waworuntu (1891: 94) bahwa Manado berasal dari bahasa Tontemboan, dari kata "winaror", "pawinaroran", yang berarti lokasi atau tempat pendaratan Spanyol. Menurut Parengkuan (1986: 3) lokasi ini, dalam pengertian yang sama, yakni tempat berkumpul, lokasi berlabuhnya Spanyol, disebut juga "pahawinaroran ni tasikela" yaitu lokasi "tumpahan wenang" yakni di sekitar muara sungai wenang, muara sungai Manado, muara sungai Tondano, atau "labuhan, labuan wenang" di pesisir (pantai) Wenang.

Pada zaman Spanyol berkedudukan di daerah ini, lokasi yang menunjuk pada Manado dinamakan dengan "Ilha do Manado", "Manadu", "la ysla de Celebes", "la isla Mateo". (ilha, ysla, dan isla = pulau). Pada masa itu nama Minahasa dan nama Sulawesi Utara belum ada apalagi digunakan. Semua itu masih terbatas disebut seperti istilah di atas yakni Manado, baik untuk lokasi (kota) Manado yang sekarang maupun sekitarnya. Dengan demikian istilah atau nama Manado merupakan representatif yang dikenal mula-mula untuk merujuk lokasi, untuk nama tempat awal ini (Passen, 2003: 56).

Ketika orang-orang Minahasa diharuskan membawa hasil-hasil bumi untuk diserahkan kepada Spanyol yang menetap di Wenang, keadaan ini membuat orang-orang Minahasa merasa tersiksa, sehingga ucapan Wenang berhubungan dengan kebencian terhadap Spanyol. Dalam perkembangannya, akibat kebencian orang Minahasa terhadap Spanyol mencapai puncaknya pada perang Minahasa Spanyol 1644 (Tooy, 1984: 78-81). Bila ada yang menanyakan "mange an isako"? tidak lagi akan di jawab "mange an wenang" tetapi "mange an mana-dou", "kumae mana undou" artinya "saya mau pergi jauh" atau "saya mau pergi ke kejauhan" (Manoppo, 1983: 20).

2 Sebagaimana dikutip Manoppo, 1983. hlm. 19.





Gambar 3.1.5
Foto Muara Sungai Wenang, Sungai Tondano, Sungai Manado, Oktober 1910
Sumber: Media.kitlv.nl Code 169004; Albumnumber: 1362

Istilah Manado sebagai suatu lokasi, terkadang mendapat arti lebih sempit untuk menyebut "orang alfur" (kafir) di pedalaman Manado, dan yang dimaksud adalah daerah pegunungan Minahasa, yang dibedakan dengan bangsa-bangsa asing (barat) yang datang (ekspansi) dengan merasa diri memiliki peradaban lebih tinggi dari daerah tujuan (Minahasa-Manado) yang disebut beragama "alifuru – alfur". Begitupun kata Manado ini sering digunakan dalam konteks klaim kekuasaan suatu wilayah, seperti adanya "raja Manado" walaupun kedudukannya bukan di lokasi Manado yang sekarang, yaitu kedudukannya di pulau-pulau di depan (kota) Manado, Pulau Manado Tua, dan sekitarnya.

Tidak hanya itu, di masa kolonial nama Manado menjadi nama distrik bentukan baru, yakni distrik ke-23 dari 22 distrik yang ada sebelumnya, yaitu "distrik Manado". Distrik ini adalah distrik tambahan atau distrik yang oleh pemerintahan VOC-Belanda, dibawah Gubernur Jenderal Padtbrugge yang berkedudukan di Ternate-Maluku, yaitu dengan memindahkan sisa-sisa penduduk (kerajaan) Bawontehu yang berlokasi di Pulau Manado Tua, dan sebagian penduduk lainnya di pulau-pulau sekitarnya di lepas pantai kota



Manado ke lokasi yang kemudian disebut distrik Manado, yaitu tepatnya di lokasi kampung (kelurahan) Sindulang bagian dari kota Manado yang sekarang, atau di sebelah utara muara Sungai Wenang atau Sungai Tondano.

Dalam beberapa tulisan oleh asing, haruslah dipahami dalam kacamata lokal, bahwa ada kalanya ditemukan istilah "El Rey do Manadu", (Spanyol, rey = raja) "King Bungkar of Kali", (Bungkar = wongkar; Inggris, king = raja) "Radja Manado" ini semua gelar dan jabatan yang diberikan oleh orang Barat dengan konotasi yang perlu tafsiran oksidentalisme (Timur) dari orientalisme (Barat) yang bagi masyarakat pribumi (lokal) sama sekali asing di tanah Minahasa. Laporan Blas Palomino (1621) dan Juan Iranzo (1645) berkaitan dengan missi Katolik di daerah ini: "Mereka tidak punya raja maupun tuan dan masing-masing menjadi tuan di rumahnya sendiri sesuai dengan kehendaknya. Namun mereka rela dipimpin oleh seorang Ukung-ukungnya, tetapi tidak dalam segala hal. Minahasa merupakan suatu daerah otonom dan merdeka yang secara periodik dikunjungi oleh asing (barat) namun secara politik mengatur dirinya sendiri lewat "Ukung Tu'ah" Ukung Tuwah; Tu'ah um Balak; Tu'ah um Walak" (sekarang =hukum tua) (Passen, 2003: 55). Begitupun ketika membaca bahwa daerah ini dikuasai oleh kesultanan Ternate dan Tidore atau lainnya, itu hanyalah suatu kontinuitas penyerahan kekuasaan dari Sultan Ternate ke Portugis, Spanyol, kemudian VOC-Belanda di zaman Padtbrugge yang disebut-sebut menguasai Minahasa. Minahasa tidak pernah merasa dijajah, bahkan dalam perjanjian "korte dan lange verklaring" 1677 dengan VOC, diakui para Ukung di Minahasa sebagai perjanjian persahabatan Minahasa Belanda; berdiri dan duduk sama tinggi sebagai sahabat.

Adriani (1917: 197), seorang ahli bahasa menjelaskan secara linguistik bahwa Manado berasal dari kata Tombulu "tarow" atau "sarow" yang berarti "berada di depan sesuatu", "sesuatu yang terletak didepan sesuatu" row berarti "jauh, kejauhan"atau disebut "manarow". Jauh dimaksud disini



berkaitan dengan pulau karang di depan daratan negeri Wenang. Negeri ini kemudian menjadi Manado dan pulau di depannya disebut Manado Tua. Bila "row" adalah asal katanya maka dalam bahasa Tondano, "manarow = mana'ndou" dalam bahasa Tombulu, dan Tonsea, "manarow" berarti pada, di kejauhan" (Manoppo, 1983: 20).

Manado sebagai suatu lokasi dari berbagai pengertian menunjuk pada suatu tema yang sama, yakni tempat bertemu, tempat (saling) berkunjung untuk suatu maksud yakni hubungan dagang atau tukar menukar barang dagangan (*barter*) antara orang-orang yang datang dari jauh, dari kejauhan, yakni pulau-pulau sekitar di depan daratan Manado dan atau sebaliknya orang-orang Minahasa yang datang dari pedalaman, dan turun gunung ke lokasi yang sama. Jika lokasi dimaksud tempat bertemu dan kunjung mengunjungi, maka menurut Parengkuan (1981: 3) dalam bahasa Tombulu ada yang disebut dengan "mandolang", "maodalan" yang berarti kunjung-mengunjungi. Di sekitar pesisir pantai Manado ada yang disebut dengan "mandolang amian" atau Mandolang Utara untuk membedakan dengan "mandolang talikuran" atau Mandolang Barat, yakni suatu lokasi yang sekarang ini terletak di arah Barat Daya Manado.

Aktif dan berjalannya kegiatan perdagangan di masa itu menjadikan nama Manado yang tadinya nama sebuah pulau karang dilepas pantai, berangsur-angsur berpindah ke daratan Minahasa sejalan dengan ramainya kegiatan perdagangan dan perebutan bahan makanan di antara bangsa-bangsa asing yang ingin menguasai Wenang.

Secara geografis, letak Manado merupakan bagian utuh dari tanah Minahasa yang terletak di bagian sisi Barat Minahasa bagian Utara dan berhadapan langsung dengan Laut Sulawesi di suatu teluk yang disebut Teluk Manado. Jika diamati, maka Teluk Manado berbentuk setengah lingkaran dan cukup terbuka, walaupun disekitar mulutnya terdapat beberapa pulau, yaitu Pulau Manado Tua, Pulau Bunaken, dan Pulau Siladen. Ada juga pulau



kecil lainnya, seperti Pulau Mantehage, Pulau Nain Besar, dan Pulau Nain Kecil yang tidak tampak lagi dari pesisir (pantai) Manado. Namun, jika kita naik sedikit di perbukitan pinggiran kota Manado, maka pulau-pulau yang disebut akan nampak jelas paparan pulau-pulau kecil.

Secara periodik, iklim di Manado cukup baik, hanya gangguan angin Barat sangat terasa di pantai Manado pada bulan November hingga Januari. Adanya pulau-pulau yang lokasinya di depan pantai Manado, tidak menjadikan pantai ini sedikit terlindung dari gangguan angin Barat. Jika musim angin Barat tiba, kapal-kapal yang akan berlabuh di pelabuhan Manado mengalami kesulitan untuk berlabuh. Menurut Graafland (1991: 12) hampir tidak ada kabel dan rantai yang dapat menahan kapal, hanya kapal-kapal dagang dari Manila-Filipina yang dengan berani merapat ke pelabuhan Manado, walaupun tidak sedikit juga yang tenggelam.

Menurut laporan Blekker (1856) yang dikutip Nas (2007: 643), bahwa Manado, pemandangannya dari laut tidak ada yang indah atau mengesankan, disitu memang ada sebuah benteng dilengkapi dengan gudang, beberapa rumah yang ditutupi sejumlah pohon, dan memberi kesan bukan sebagai suatu kota. Pernyataan Blekker berbeda dengan Alfred Russel Wallace yang datang ke Manado pada Juni-September 1859 sesudah kunjungannya dari Timor Kupang. Bagi Wallace kota kecil Manado sangat indah di timur Nusantara. Baginya Manado bagaikan sebuah taman yang luas dan indah, rumah-rumah dan vila-vila berjejer teratur, badan dan sisi jalan tertata dengan arah penunjuk jalan yang jelas ke berbagai arah di pedalaman Minahasa yang subur dengan berbagai pepohonan buah-buahan yang membentang alam. Pada periode akhir abad ke-19, tepatnya 30 tahun sesudah kunjungan Blekker, penulis seperti Graafland (1898: 98-100; 1991: 3) menyebutkan bahwa Manado adalah suatu tempat yang indah. Dilihat dari laut, teluk Manado adalah suatu teluk yang indah, mulai dari tanjung Tateli dengan bentuk lingkaran yang halus, kemudian jika mata





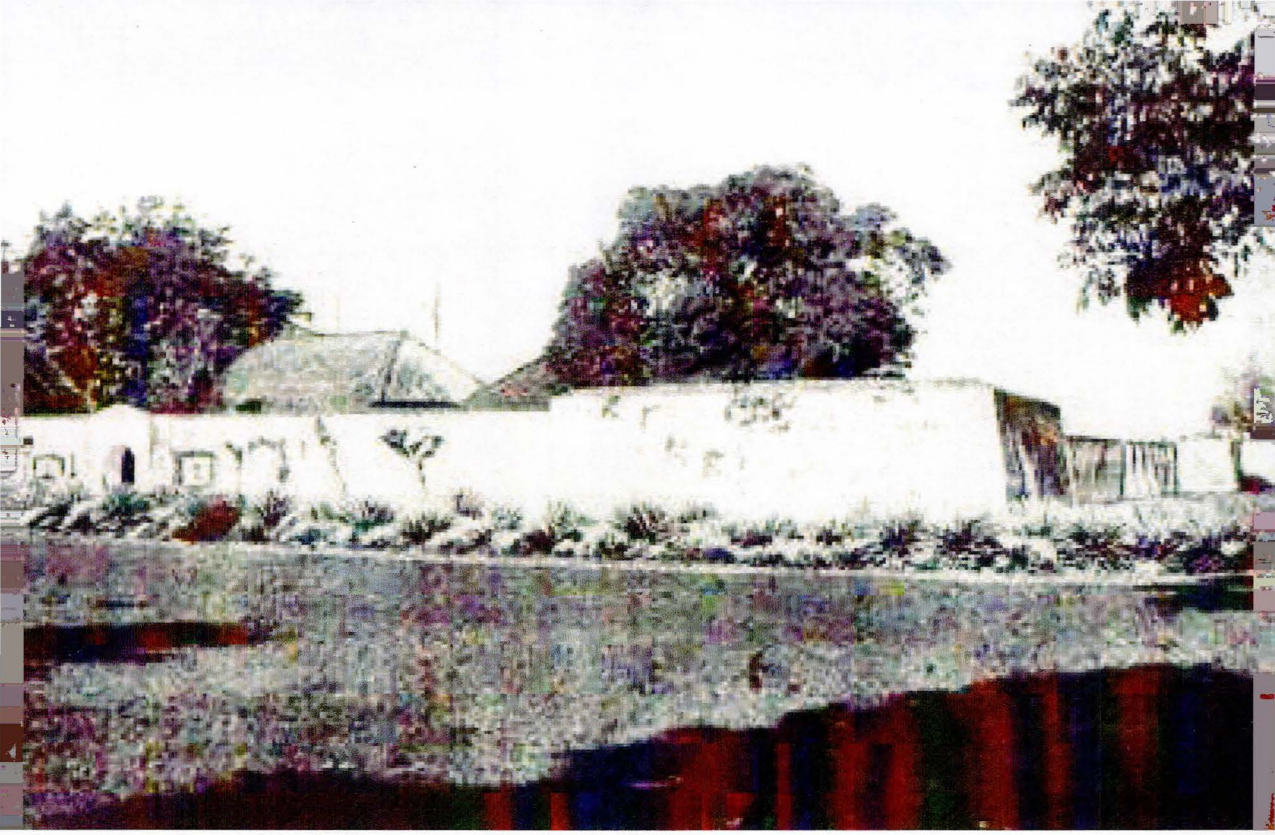
Gambar 3.1.6 Foto Jalan yang bersih, rumah tertata rapi di kiri kanan jalan dan terdapat pagar dengan sejumlah pepohonan di Manado tahun 1910.
Sumber: Media.kitlv.nl code 107288

memandang ke daratan akan terlihat daratan yang landai yang hampir tidak kentara karena ditutupi pepohonan, sisi gelap dan terang nampak jika matahari mulai menyinarinya. Begitupun dengan gunung-gunung yang tampak menonjol di kejauhan seperti gunung Lokon dengan puncak-puncak gunung kecil yang lain, dan di kejauhan tampak juga gunung Klabat yang memuaskan hati oleh karena elok panoramanya. Pemandangan Manado di daratan tidak terlalu terlihat karena tertutup oleh pepohonan, dan disitu terletak benteng Amsterdam.

3.1.2 Manado: Dari Lodji, Benteng Menjadi Kota Pelabuhan

Spanyol di Minahasa tahun 1606, dan mereka sering berlabuh di pantai Bulo dan Tateli (Passen, 2003: 2). Dengan bekal pengetahuan yang diwariskan Portugis bahwa daerah ini (yakni Minahasa) "beriklim baik, tanah subur, dan tanpa muslim", semakin menambah percaya diri Spanyol





Gambar 3.1.7 Foto "Fort Amsterdam" Benteng Amsterdam, 1902
Sumber: E.C Godee Molsbergen, 1928: viii

untuk menetap (Wigboldus, 1987: 69). Spanyol kemudian dapat mendirikan benteng tahun 1614 di lokasi pelabuhan Manado, yaitu sekitar muara sungai Wenang, atas penunjukkan jalan yang diberikan oleh orang-orang Bolaang yang bercampur dengan beberapa suku lain, di pulau-pulau sekitarnya dan berkedudukan di Babontehu (Palar, 2009:123-4), suatu pulau karang arah barat daya lokasi Manado daratan yang sekarang. Hal ini dilakukan oleh Babontehu dengan maksud mendapat perlindungan, baik terhadap orang-orang Minahasa di pedalaman, dan terutama serangan kerajaan Ternate. Tiga tahun kemudian, tahun 1617, yang tadinya hanya sebuah gudang penampungan barang, kantor dagang atau lodji, maka dengan ditempatkan dua orang missionaris dan 10 orang prajurit, lodji dimaksud telah menjadi sebuah benteng (Mawikere, 1997: 30-31; Manus, dkk., 1981: 44). Sebenarnya, sebelum Spanyol mendirikan benteng, Belanda sudah lebih dahulu menjalin kerjasama dan mendirikan kantor dagang, lodji atau gudang beras, yang

ditandai dengan adanya ekspor beras perdana tahun 1607 dan 1610 bersama seorang Belanda yang bernama Metelief (Colombijn, dkk., 2015: 44).

Ketika Spanyol bertikai dengan Minahasa dan Minahasa melakukan perlawanan yang dikenal dengan Perang Minahasa Spanyol tahun 1643-44, maka Spanyol kemudian dengan terpaksa meninggalkan bentengnya di Manado, namun Spanyol tidak langsung pergi, tetapi terus membayangi kepentingan ekonominya di benteng Manado, yakni ke arah selatan Minahasa, tepatnya di teluk Uwuran Amurang, Spanyol juga membangun benteng di sana (Riedel, 1862: 50). Bagi Minahasa, ini adalah ancaman, dan agar supaya orang Spanyol tidak lagi mengganggu daratan Minahasa dan laut sekitarnya, Minahasa kemudian menjalin kerjasama kembali dengan VOC-Belanda, dan Belanda kemudian diijinkan membangun kembali lodji di tahun 1654. Perundingan-perundingan dilakukan baik dari pihak Belanda dan Minahasa, dan barulah sepuluh tahun kemudian, tepatnya 10 Januari 1679, persahabatan Minahasa Belanda diikat dengan suatu perjanjian (Molsbergen, 1928: 112; Heeres dan Stapel, 1934: 172-176; Supit, 1986: 94-102). Beberapakali kontrak diperbaiki, sesudah tahun 1679, diperbaiki lagi dengan perjanijian 10 September 1699, kemudian kontrak 5 Agustus 1790.

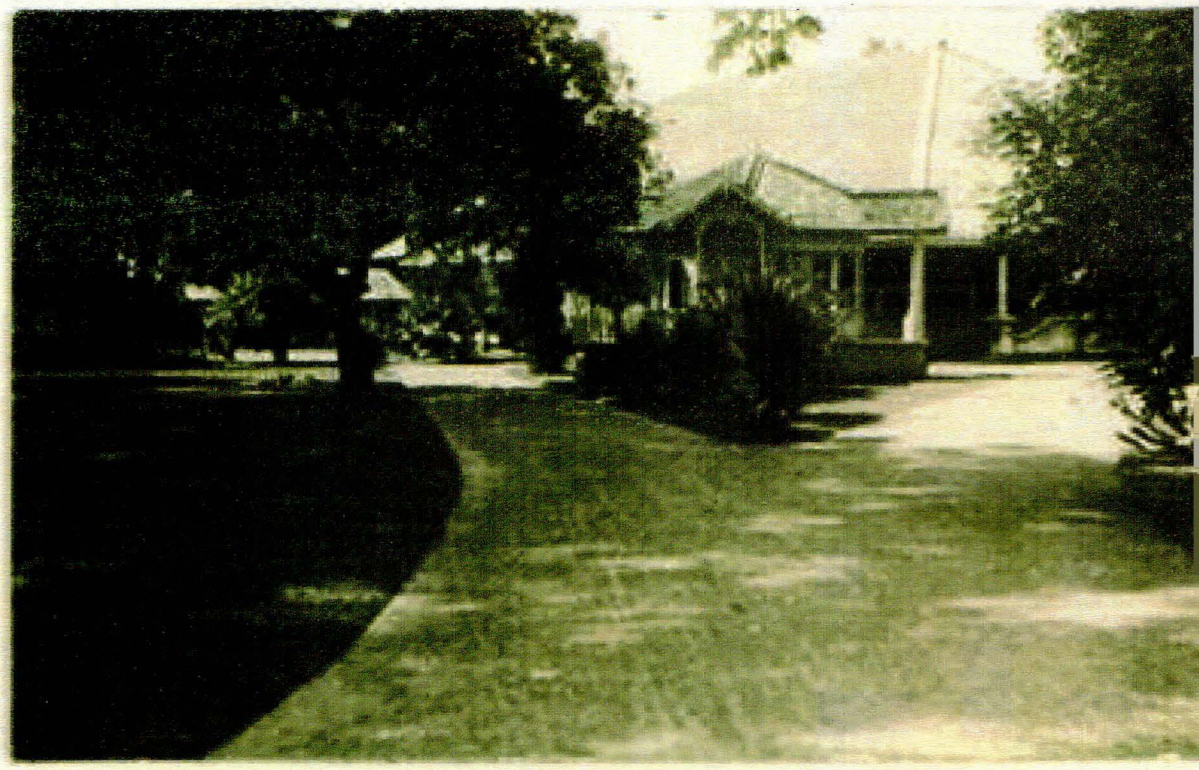
Adanya perjanjian ini, maka lodji Manado yang tadinya terbuat dari kayu yang dibangun oleh Jacob Hustarrt dan diberi nama Benteng Nederlandsche Vastigheid, kemudian direnovasi tahun 1673 dengan benteng batu-beton, dan oleh Francx dinamakan Benteng Niew Amsterdam. Benteng ini selesai dibangun pada tahun 1703 oleh Hendri Duchiels. Pada tahun 1855 benteng ini terbakar dan setelah diperbaiki sudah dilengkapi dengan asrama prajurit, pos-pos penjagaan untuk melindungi lalulintas pelayaran, serta jaminan keamanan bagi kapal-kapal pengangkut beras dari Manado ke Ternate (Manoppo, 1983: 113; Graafland, 1991: 12).



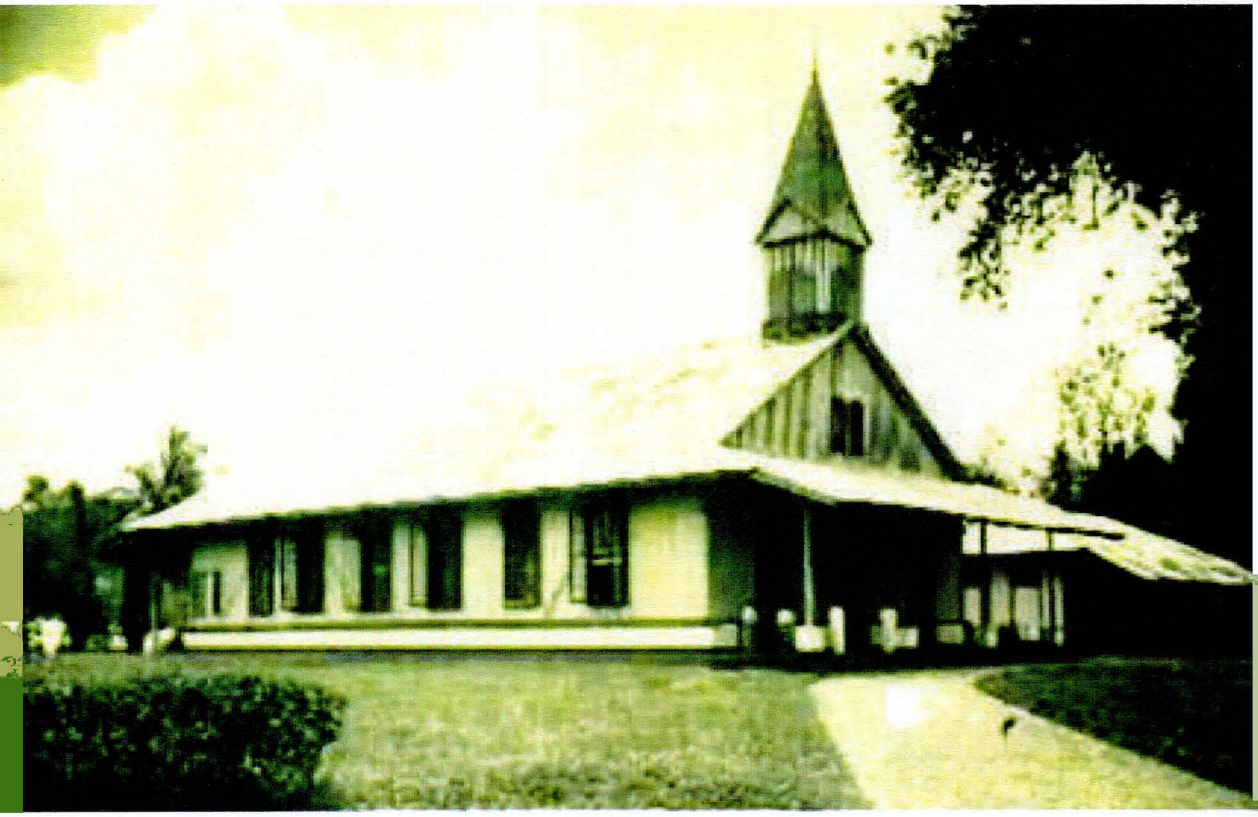
Adanya kapal-kapal yang datang dan pergi mengangkut beras dan barang lainnya, menjadikan lokasi ini sebagai bandar (dialek melayu Manado = bendar) atau pelabuhan. Pembangunan selanjutnya, untuk melengkapi benteng yang berfungsi juga sebagai pelabuhan, maka dibangun kantor-kantor pemerintah, rumah residen, sekolah, pasar, penjara, dan adanya Klenteng Cina. Dari sinilah mulai kelihatan Manado sebagai suatu kota yang terbentuk dengan adanya potensi pantai dan muara sungai yang memungkinkan adanya kapal-kapal yang berlabuh dan menjadikan lokasi ini kemudian sebagai suatu kota pelabuhan.

Selanjutnya, nama Manado kemudian menjadi nama Karesidenan Manado, Residentie Manado tahun 1824 dengan seorang kepalanya yang bergelar Residen, yang waktu itu dijabat oleh J. Wenzel (824-1826) dengan Asisten Residen Minahasa J.F Roos. Pada masa itu, Minahasa dibagi atas 7 afdeling, yaitu afdeling Manado. Likupang, Kema, Tondano, Tanawangko, Amurang, dan Belang. Setiap afdeling dikepalai oleh seorang Opziener yang juga disebut *Commandant* yang kemudian disebut *Controleur*. Wilayah Karesidenan Manado, membawahi wilayah pemerintahan yang meliputi Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah, dan Kepulauan Sangihe dan Talaud sekitarnya baru dimasukkan pada tahun 1825. Adapun kedudukan seorang Residen adalah di Residenti Manado yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas kantor pemerintahan, kantor pos, pos polisi dan penjara, dan bandar atau pelabuhan. Tadinya kota ini adalah kota pantai, kota benteng, sekarang semakin menunjukkan identitas sebagai suatu kota pusat pemerintahan kolonial, pusat ekonomi dan perdagangan.





Gambar 3.1.8
Foto "Residentie House" Rumah Residen tahun 1920
Sumber: Media.kitlv.nl Code: 5009



Gambar 3.1.9
Foto "De Groote Kerk van Manado" Gereja Besar di Manado
Sumber: Media.kitlv.nl Code 313 Tahun 1930

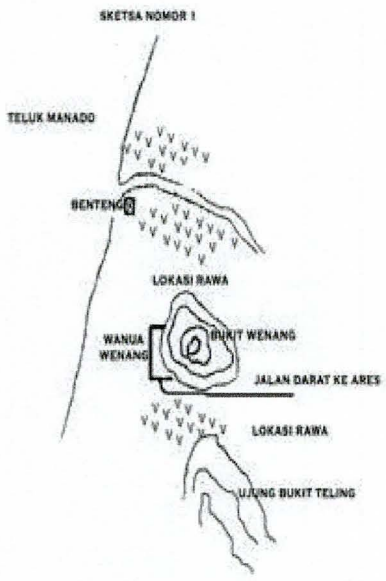
3.1.3 Pelabuhan Manado dan Ekonomi Kota

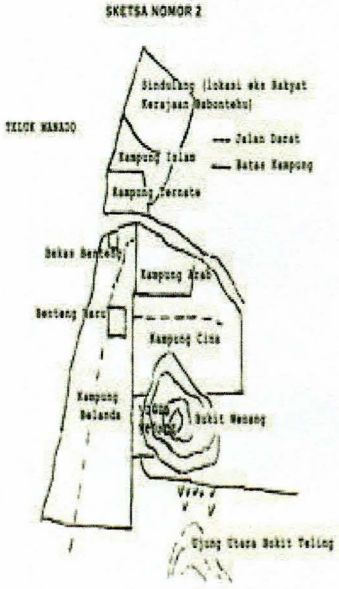
Pelabuhan Manado menjadi satu-satunya penggerak ekonomi kota Manado sejak awal kehadirannya, sejak adanya kantor dagang atau lodji yang dapat berfungsi ganda, baik sebagai tempat kantor dagang maupun penampungan barang seperti gudang (*pakhuiz*), kemudian menjadi sebuah benteng. Adanya benteng maka berbagai fasilitas yang berkaitan dengan keamanan pelayaran dan perdagangan mulai dibangun laksana sebuah kota benteng lainnya, terutama ketika terbentuk karesidenan Manado tahun 1824. Penataan kota mulai dilakukan, pembangunan kantor pos, pos polisi, penjara, gereja, rumah sakit, termasuk pemukiman penduduk diatur sedemikian rupa menurut selera pemerintah kolonial.



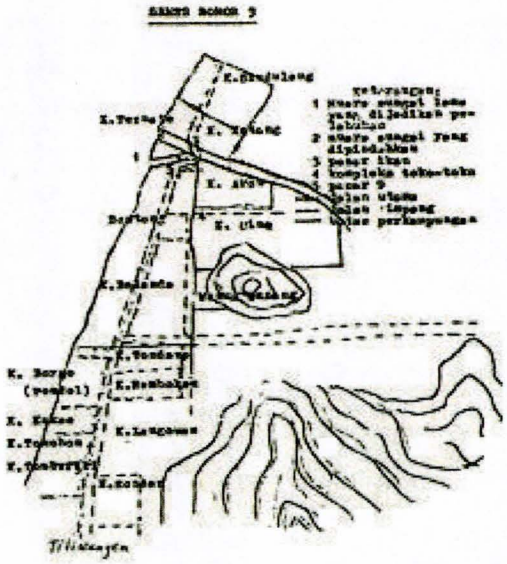
Gambar 3.1.10
"Haven Manado" Kondisi Pembangunan pelabuhan Manado tahun 1910
Sumber: Media. Kitlv.nl. Code: 1406838 & 1403516.

Sebelum kota Manado menjadi Gemeente tahun 1919, wilayah kota terdiri dari 5 (lima) kampung yaitu 1) kampung Belanda, 2) kampung Cina, 3) kampung Arab, 4) kampung Islam dan Pondol. Perkembangan kemudian menjadi 11 (sebelas) kampung ketika status Gemeente ditetapkan berdasarkan Besluit Gubernur Jenderal nomor 32 tanggal 30 April 1919 dan dituangkan dalam Staatsblad 205 tanggal 1 Juli 1919, dilengkapi pula dengan Gementeraad atau Dewan kota Manado. Dewan kota ini beranggotakan 11 orang yang terdiri dari 7 orang Belanda, 3 orang Indonesia, dan 1 orang Timur asing. 11 kampung dimaksud selain 5 kampung yang sudah ada sebelumnya, ditambah dengan kampung Wenang, kampung Mahakeret, kampung Titiwungen, kampung Tikala, kampung Singkil, kampung Wawonasa, dan kampung Tuminting (Watuseke, 1968; Parengkuan, 1983: 29-30). Berikut sketsa I, II, dan III, kota Manado ketika pengaturan pemukiman yang dilakukan oleh pemerintah Belanda.

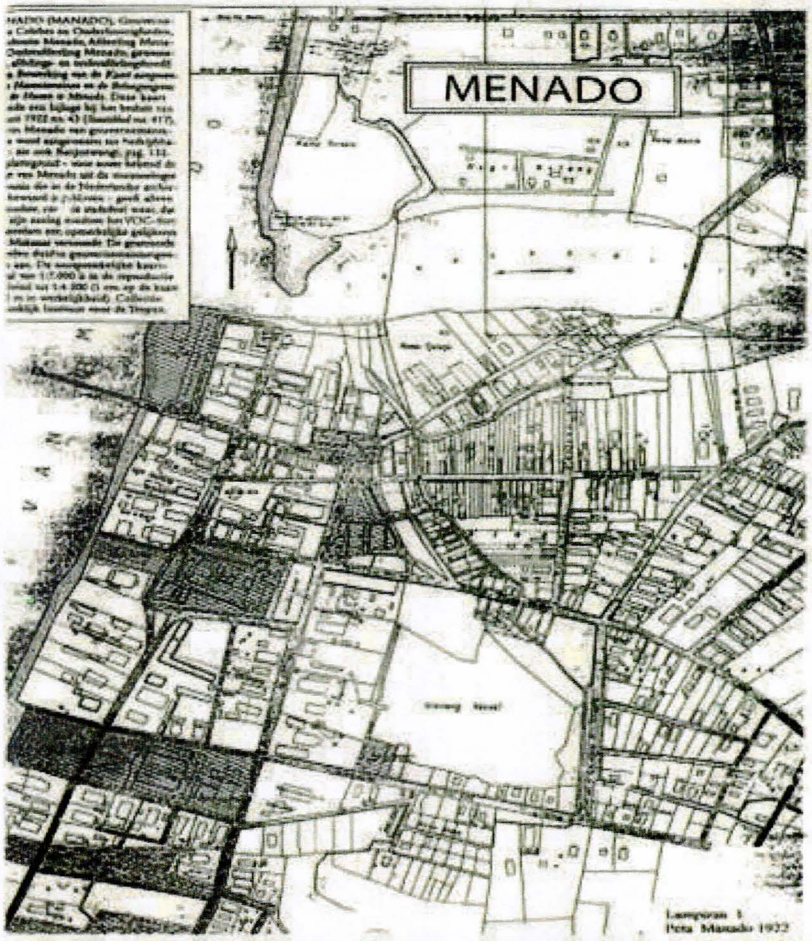




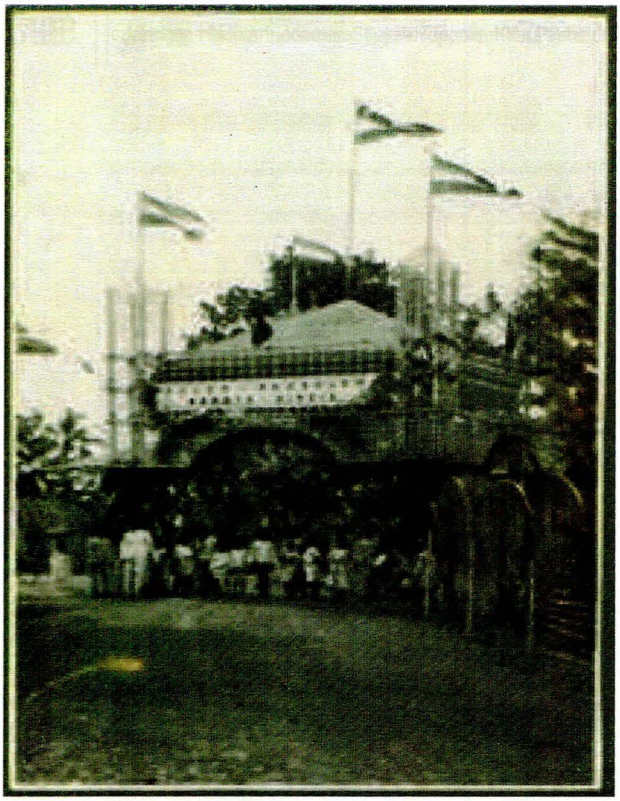




Gambar 3.1.10
Sketsa I, II, dan III dari Kota Manado
Sumber: Parengkuan, 1983



Gambar 3.1.11
Peta tata ruang kota Manado tahun 1922
Sumber: Besluit 12 Juni 1922 No. 43 (Staatsblaad van Nederlandsch-Indie No.417)





Gambar 3.1.12
Foto "Chines Camp te Manado" Kampung Cina di Manado tahun 1880
Sumber: Media. kitlv.nl Code: 103957

Gambar 3.1.13
Foto Gapura, Pintu Gerbang ke Kampung Arab, September 1927
Sumber: Media.kitlv.nl Code: 11265 Album Number: 24

Pada masa sebelumnya, ketika lokasi ini masih berstatus kantor dagang *lodji*, maka produk beras menjadi andalan perdagangan dari daerah ini yang menjadikan Portugis, terutama Spanyol dan Belanda silih berganti untuk menguasainya. Minahasa dikenal sepanjang periode kolonial, abad ke-17-19, bahkan jauh sebelumnya sebagai daerah lumbung beras, dan sekaligus penjual beras yang didistribusikan ke kepulauan Maluku, khususnya Ambon, Banda dan ke Ternate melalui jalur laut (Manoppo, 1983: 85). Begitu pentingnya beras di masa itu sebagai bahan makanan, maka pada tahun 1607 Belanda pernah mengirim junk Cina (perahu layar) yang besar untuk megambil beras dari Manado namun tidak berhasil. Kemudian dilanjutkan pada tahun berikutnya, tahun 1608 mengalami nasib yang sama, karena ternyata Spanyol telah menguasai perdagangan dimasa itu (Pontororing, 2002: 36). Selanjutnya, kegiatan dagang semakin maju ketika kontrak perjanjian tahun 1679 antara Belanda dengan Minahasa disepakati kedua pihak, dan dilanjutkan dengan kontrak-kontrak berikutnya.



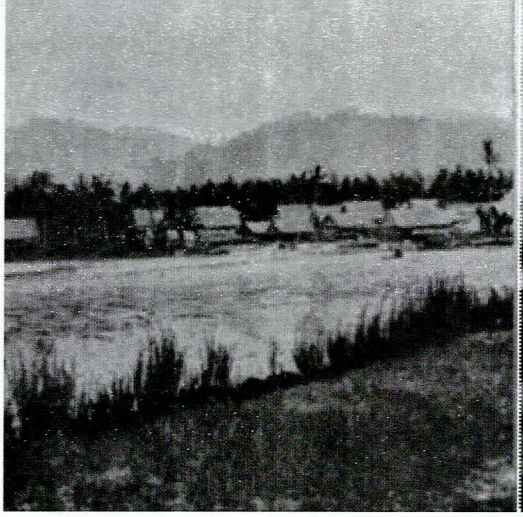
Kegiatan perdagangan semakin ramai ketika pelabuhan Manado menjadi tempat persinggahan kapal-kapal para pedagang yang menukarkan barang dagangannya dengan hasil barang dagangan penduduk pedalaman Minahasa berupa beras (padi), damar, madu, tali ijuk, kayu, dan binatang hasil buruan, sedangan barang yang masuk dari luar, seperti logam, besi, kuningan, keramik, porselen, dan tekstil. Tidak heran, diperiode-periode awal berhubungan dengan bangsa Barat, Portugis menamakan daerah ini sebagai penghasil damar, dan Belanda memberikan gelar gudang beras bagi Maluku (Watuseke, 1968: 17, 22-3).

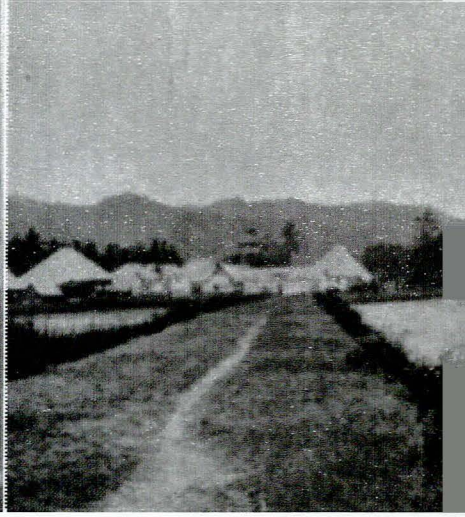
Menurut catatan sejarah, pelabuhan Manado mulai dibangun sejak masa pemerintah kolonial Belanda, tepatnya pada tahun 1917. Pada saat itu, pelabuhan Manado memiliki peran yang sangat penting dan strategis bagi kepentingan pemerintah dalam hal mendistribusi hasil-hasil sumberdaya alam daerah Minahasa khususnya dan daerah Sulawesi sekitarnya, dan hal ini ada hubungannya dengan perdagangan kopra dan produk pertanian lainnya. Untuk memperlancar distribusi masuk keluar barang, dan dengan mudahnya kapal merapat, maka pada tahun 1935 pembangunan dermaga labuh mulai dilakukan, dilanjutkan dengan fasilitas gudang, dan bangunan-bangunan penunjang lainnya. Dengan dibangunnya pelabuhan Manado, maka fungsi pelabuhan Manado sebagai pintu gerbang perekonomian semakin nampak, dan secara berangsur pengalihan kegiatan pelayaran khususnya kapal-kapal yang berbobot besar di atas 500 Gt dipindahkan ke pelabuhan Bitung yang mulai dibangun sejak tahun 1953.[3]

Adanya perbaikan pembangunan pelabuhan, yang tadinya kapal-kapal yang berbobot 500 Gt ke atas dipindahkan ke pelabuhan Bitung, maka sejak awal tahun 1980 sampai sekarang, kapal-kapal besar dengan bobot 1000 Gt dengan rata-rata panjang kapal 45 meter sudah dapat berlabuh di pelabuhan Manado. Kesulitannya hanya jika air sedang surut, maka kedalaman untuk kegiatan labuh dapat tertunda menunggu air laut naik.

3 Dokumen pelabuhan Manado (t.t).







Gambar 3.1.14
Foto Kompleks Gudang di Pelabuhan Manado
Sumber: dokumen penulis tahun 2006 & 2016

Sejak tahun 1990-an, pembenahan pembangunan pelabuhan terus dilakukan dengan melihat kondisi yang ada berkaitan dengan arus masuk keluar kapal, dan arus barang yang masuk dan keluar. Untuk kenyamanan itu, maka dibutuhkan fasilitas penunjang agar tidak terjadi penumpukan barang, dan padatnya penumpang. Sejak tahun 2011 status pelabuhan Manado menjadi PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) IV Cabang Manado, yang sebelumnya bagian dari kawasan pelayaran cabang Bitung. Posisi pelabuhan sangat strategis karena berada di pusat kota Manado, pusat perdagangan, pusat pemerintahan propinsi Sulawesi Utara, pendidikan dan kota pariwisata. Untuk segmen usaha yang dilakukan cabang pelabuhan Manado, sebagaimana pelabuhan-pelabuhan besar lainnya, adalah pelayanan kapal, baik kapal barang maupun kapal penumpang, serta persewaan lahan labuh, dan lainnya, termasuk ada Koperasi Serba Usaha, lainnya. Kegiatan yang utama di pelabuhan Manado adalah pelayanan penumpang antarpulau dan propinsi. Pelayanan yang belum dirasa optimal adalah pelayanan untuk usaha pariwisata dan penunjang lainnya, terutama taxi air yang masuk dan keluar menuju destinasi wisata pulau Bunaken dan pulau-pulau sekitar lainnya.





Gambar 3.1.15
Foto Suasana Pelabuhan Manado
Sumber: Dokumen Pelabuhan Manado

Pembangunan dermaga pelabuhan terus dilakukan dengan strategi menghadapi ancaman gelombang dan pendangkalan akibat sedimen sungai Wenang. Dilakukan pemisahan secara langsung dengan muara sungai untuk mencegah pendangkalan. Begitupun dengan luas dermaga labuh untuk kapal-kapal yang bertonase besar. Reklamasi dilakukan untuk penambahan luas labuh sekitar 11.000 m^2 ditahun 2015/2016 termasuk panjang talud dan dermaga sementara. Sebagian lahan telah diambil seluas 2.702.675 m^2 untuk digunakan dalam rangka pembangunan jembatan Soekarno[4] yang melintasi di atas pelabuhan.

4 Jembatan Soekarno sudah diresmikan oleh Presiden Joko Widodo, bersamaan dengan HUT kota Manado ke 393 tahun pada Juli 2016.

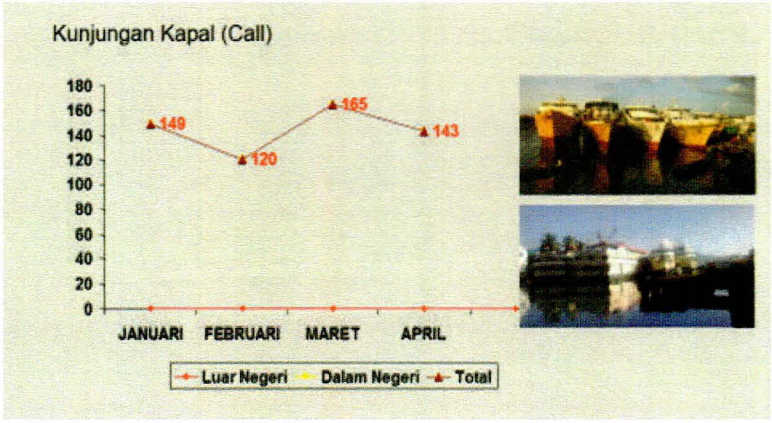
Fasilitas pelabuhan terkini dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 3.1.1 Fasilitas Pelabuhan Manado

	URAIAN	KAPASITAS	
=>	Luas Area Perairan	19,73	Ha
=>	Panjang Alur Pelayaran	250	meter
=>	Lebar Alur Pelayaran	70	meter
=>	Kedalaman Alur Pelayaran	-2 s/d - 4	meter
=>	Luas Kolam Pelabuhan	2,12	Ha
=>	Kedalaman Kolam Pelabuhan	-1,75	LWS
=>	Kedalaman Kolam Di Dermaga	-1,75	LWS
=>	Luas Area Daratan	24.680	M2
=>	Panjang Dermaga/Tambatan	190	M'
=>	Luas Dermaga	565	M²
=>	Gudang 9 Unit	5.318	M²
=>	Terminal Penumpang	255	M²
=>	Listrik	13.200	KVA
=>	Air Kapal	7	Ton/Jam
=>	Lapangan Parkir	2.500	M²

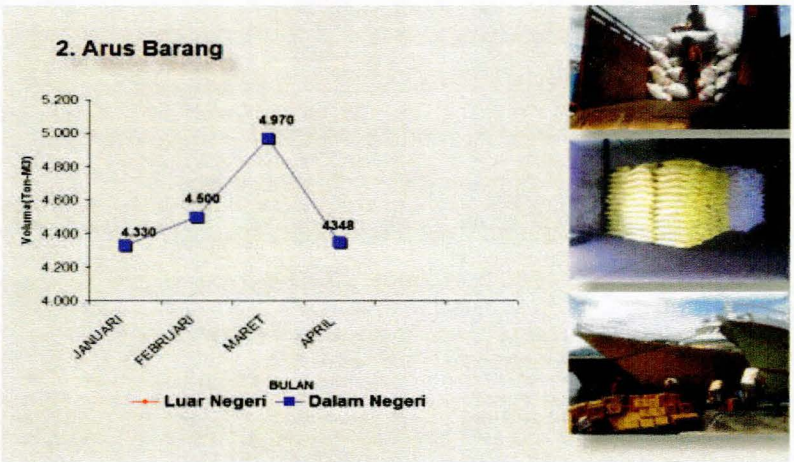
Sumber: Dokumen Pelindo IV Cabang Manado, 2016

Selanjutnya untuk perkunjungan kapal selang Januari – April 2016, dirata-ratakan 100-an kapal yang masuk keluar melalui pelabuhan Manado, antara 120 – 165 kapal. Kunjungan kapal di bulan Januari 145 kapal, Februari 120 kapal, Maret 165 kapal, dan April 143 kapal. Naik turunnya jumlah kapal turut mempengaruhi jumlah keluar masuk barang kebutuhan antar pulau, kota/kabupaten dan provinsi yang menjadi jaringan wilayah pelayaran. Berikut matrixnya.



Bagan 3.1.1 Perkembangan kunjungan kapal perbulan Januari s.d April 2016 Sumber: Dokumen Pelindo IV Cabang Manado

Selanjutnya perkembangan arus barang perbulan untuk bulan Januari – April 2016 berkisar 4.348 s.d 4.970 volume ton. Barang-barang yang masuk keluar, berupa barang-barang kebutuhan sandang-pangan, barang-barang umum untuk kebutuhan keluarga, baik dalam skala kecil milik individu maupun skala besar oleh suatu perusahaan. Barang-barang yang diantar pulaukan dari Manado, seperti beras, pupuk, berbagai macam bahan kebutuhan dapur, kemudian bahan-bahan bangunan, seperti semen, besi, dan sejenisnya. Berikut tabelnya.



Bagan 3.1.2 Perkembangan Arus Barang per-bulan Januari s.d April 2016
Sumber: Dokumen Pelindo Cabang IV Manado, 2016

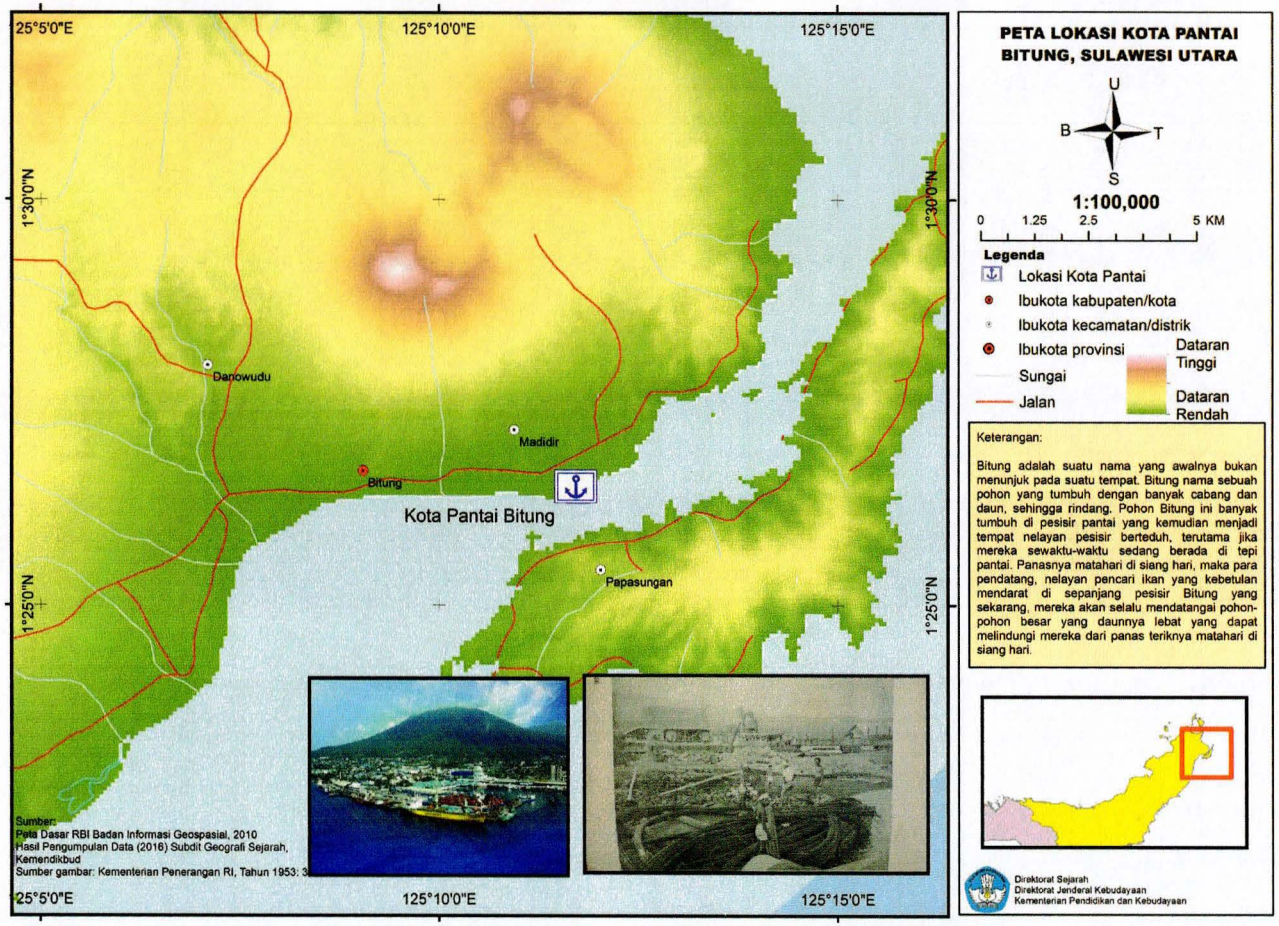
Selanjutnya, kondisi pelabuhan saat ini, usai diresmikannya jembatan Soekarno oleh Presiden Republik Indonesia, Ir. Joko Widodo, Juli 2016, maka pembangunan perluasan dermaga labuh dan penambahan fasilitas lainnya disesuaikan dengan rencana strategi pelabuhan untuk jangka pendek, menengah dan jangka panjang, mulai memperlihatkan buktinya. Berikut kondisi pelabuhan Manado saat ini dalam gambar.





Gambar 3.1.16 Foto Pelabuhan Manado, April 2016





Gambar 3.2.1 Peta Posisi Pelabuhan Bitung Dalam Peta Sulawesi
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

Toponim Bitung

Bitung adalah suatu nama yang awalnya bukan menunjuk pada suatu tempat. Bitung nama sebuah pohon yang tumbuh dengan banyak cabang dan daun, sehingga rindang. Pohon Bitung ini banyak tumbuh di pesisir pantai yang kemudian menjadi tempat nelayan pesisir berteduh, terutama jika mereka sewaktu-waktu sedang berada di tepi pantai. Panasnya matahari di siang hari, maka para pendatang, nelayan pencari ikan yang kebetulan mendarat di sepanjang pesisir Bitung yang sekarang, mereka akan selalu mendatangai pohon-pohon besar yang daunnya lebat yang dapat melindungi mereka dari panas teriknya matahari di siang hari. Apalagi, jika pohon itu bertumbuh di suatu lokasi yang dapat memberikan ketenangan pada waktu duduk santai ataupun beristirahat tidur dengan tiupan angin sepoy-sepoy yang dapat memberikan lupa ingatan sesaat, dan tertidur pulas.

Dalam tradisi lisan masyarakat setempat, kata Bitung dari nama pohon Bitung yang banyak tumbuh di pesisir pantai. Bitung sering juga disebut "Witung". Ada juga yang berpendapat kata Bitung dari kata "Balisung" yang artinya tempat pengobatan yang mujarab (Laporan Arkeologi Manado, 2015). Untuk kata yang terakhir ini, masih perlu diteliti lagi, asal kata dan pemaknaan yang lebih luas sehingga dapat diterima.

Dalam Kamus Sangirees Nederlands Woordenboek yang ditulis Adriani (1893), kata Bitung adalah nama dari sebuah pohon. Dalam bahasa botani disebut Hivia Hospital. Membaca Bitung dalam Angka tahun 2015, maka kaitan sejarah asal-usul Bitung dengan adanya manusia pertama yang mulai menempati atau kemudian menjadi pusat sejarah penceritaan tradisi lisan ini, adalah seorang yang bernama Simon Tudus sebagai Tunduang Wanua Bitung (Tunduang=orang yang dituakan, tetua adat; Wanua = wilayah pemukiman, negeri, desa; Tunduan, Tunduang Wanua = orang yang ditinggikan, orang yang disegani, tetua kampung, atau seorang pemimpin negeri) (Pangemanan, 2012: 11).



Diceritakan bahwa Tudus kemudian yang pertamakali datang dan membuka suatu pemukiman baru di lokasi pesisir pantai ini. Sebagaimana biasanya, dalam tradisi Minahasa, ketika *tumani* atau membuka hutan, membuka daerah baru untuk suatu pemukiman, maka ada tradisi-tradisi leluhur yang harus dilaksanakan sebagai bagian dari tradisi *foso/poso* di Minahasa. *Foso* atau *poso* sebenarnya adalah suatu ritual pantangan "pamali", sistem ritus upacara keagamaan yang dalam kehidupan dan kepercayaan manusia (*tou*) Minahasa, ini berhubungan dengan daur kehidupan manusia *alifuru, alfur, alfoerse* (diterjemahkan kafir sebagai lawan agama samawi), seperti saat kelahiran, perkawinan, sakit, dan kematian (Graafland, 1991: 82; Mamengko, 2002: 212-361).

Di sekitar pantai itu ada sebuah pohon besar, pohon Bitung demikian nama yang kemudian dinamakan. Tudus kemudian memilih lokasi sekitar pohon itu sebagai tempat untuk beristirahat, kemudian mulai dibuatlah rumah-rumahan sederhana atau disebut *daseng.* Lokasi sekitar termasuk daerah berawa dan pasir laut yang membatasinya dengan pantai/laut. Jika musim ikan akan ada banyak nelayan dan pelaut yang sering singgah di rumah sederhana itu, apalagi jika musim angin dan ombak laut yang besar, maka lokasi Tudus menjadi tempat favorit untuk tinggal sesaat sampai angin reda dan laut tenang atau sebaliknya menjadi tempat menginap untuk satu atau beberapa hari.

Sebagai suatu lokasi dan tempat singgah para nelayan dan pelaut yang kebetulan melintas, jika mereka sedang bercakap atau bertanya untuk tempat tinggal sementara dan atau menginap, maka banyakkali mereka menjawabnya, di daseng tempat Tudus di bawah pohon Bitung atau dekat pohon Witung (Bitung). Lama kelamaan, yang tadinya hanya sebuah nama sekarang menunjuk pada suatu lokasi atau tempat, yaitu Bitung. Tudus sendiri karena sering tinggal dan menetap, sudah membuka hutan dan membuat kebun kecil.



Diceritakan oleh yang empunya cerita, bahwa suatu ketika sudah mulai banyak para nelayan dari berbagai tempat yang sering datang dan berlabuh di pesisir ini, sambil mereka beristirahat dan duduk di *dasengn*ya Tudus, ada suatu hal yang menjadi perhatian Tudus, yakni kehadiran bermacam-macam burung silih berganti hinggap di pohon Bitung. Atas peristiwa ini ia berfirasat bahwa suatu waktu tempat ini akan didiami oleh banyak suku bangsa (Pangemanan, 2012, *Ibid.,* Bitung Dalam Angka, 2015).

Bagaimana latar belakang sehingga Tudus kemudian "ba daseng" tinggal menetap dan membuka ladang pertanian di pesisir Bitung? Diceritakan, bahwa pada sekitar tahun 1904, atas perintah Kepala Distrik Tonsea, Tudus memimpin orang-orang yang berasal dari Sawangan mencari lahan pertanian baru "buka kobong" atau kebun. Di masa itu, walaupun orang Tonsea-Minahasa sudah mengenal Injil (beragama Kristen), tetapi tradisi-tradisi lama, dalam membuka kebun baru, dianggap suatu keharusan untuk ritual *foso, poso, vosso, posan, pelii.* (*vosso/foso* sebutan di Minahasa- dan Maluku Melayu). Ketiga kata ini dapat berarti 'pesta', 'pengorbanan' *(maposan* (Minahasa Melayu: *bafoso)* = persembahan *paposanan* (Minahasa Melayu: *tampa bafoso)* = di mana dikorbankan, pengorbanan). (Minahasa Melayu: *foso, Poso)* dapat berarti 'tidak diizinkan', atau dilarang (Watuseke & Henley, 1994: 373). Dengan demikian, lokasi pesisir pantai Bitung dipilih bukanlah sembarangan saja tetapi melalui suatu proses, yang kalau di negeri Tonsea, biasanya dengan menyembelih seekor babi[5] pada waktu yang sudah ditentukan, dan hatinya diambil untuk mendapatkan

5 Bert Supit. 1986. *Minahasa: dari Amanat Pinawetengan Sampai Gelora Minawanua.* Jakarta: Sinar Harapan. Hlm 67. Tanda baik dan buruk dapat dilihat dari hati babi, dan itu hanya bisa diterangkan oleh seorang "tonaas"; Tou=orang; Naas=bijaksana, keras, sakti, berwibawa; tonaas juga sama dengan seorang pemimpin. Untuk menjadi seorang tonaas 3 hal yang harus dimiliki menurut penuturan para tetua: 1) *Ngasaan*, seorang yang pintar, pandai, punya otak, mempunyai keahlian khusus; 2) *Niaten*, seorang yang punya hati yang tahu dan turut merasakan penderitaan masyarakat yang dipimpinnya, dan 3) *Mawai*, seseorang yang dapat diandalkan, berani, kuat dan mampu memimpin.



petunjuk hari baik/jahat. Menurut Awondatu,[6] media ini dilakukan sebagai "surat terbuka" dari "Opo Empung Waidan" Tuhan yang Maha Kuasa.

Tudus kemudian menjalankan tugasnya, yakni membuka lahan kebun baru, dan mengamankan pesisir pantai Bitung, yang di masa itu sebagai salah satu jalur lintasan perompakan yang datang dari laut. Dilaporkaan bahwa daerah pesisir Bitung sering dijadikan lokasi persinggahan para perompak, dan mereka tidak segan-segan melakukan tindakan kejahatan di kawasan pesisir timur Tonsea-Minahasa. Pada tahun 1876 beberapa pimpinan adat, seperti Wadian Teterusan Kandou, H. Sumampouw serta tua-tua negeri Walantakan menerima laporan bahwa wilayah pesisir Timur tidak aman dan banyak terjadi gangguan keamanan, maka diadakanlah rapat negeri, musyawarah tetua adat untuk mengatasi masalah dimaksud. Hasil rapat menunjuk Simon Tudus untuk mengamankan pesisir Timur Tonsea. Kepadanya diberikan keleluasaan untuk membuka lahan perkebunan baru (Purba, 2015:14).

Tahun perkiraan Tudus mulai menetap dengan "daseng"nya adalah pertengahan akhir abad ke XIX atau pada tahun 1884. Maklum daerah itu masih liar dan belum berpenghuni. Setelah adanya "daseng" maka berangsur-angsur mulai datang para nelayan untuk tinggal sementara waktu di daerah yang kemudian disebut Witung atau Bitung, yang dekat dengan sebuah pohon besar yang rindang, itulah pohon bitung di samping "daseng" nya Tudus.

Dari "daseng" Tudus inilah banyak nelayan dari berbagai tempat datang menjadikan lokasi ini semakin ramai. Awalnya hanya untuk sementara waktu, lama kelamaan, mereka pun mulai menetap. Para pemukiman lainnya yang sudah kristen, terutama yang dari Airmadidi-Tonsea datang di lokasi Bitung ini antara lain, Elias Lontoh Sompotan, Daniel Mais Pongoh, Hendrikus Langie Langelo, Martinus Langelo, Andries Rompis, Mais Pantow, Benyamin Wangi,

6 Informan dalam penelitian Pangemanan, 2012. hlm. 12.



Andries Hendrik Dulang Kansil dan Yesaya Malalutan. Selain itu ada juga para pemukim yang kemudian datang yang beragama Islam, seperti Habibu dan Papagami, ada yang menyebut Papa I Gani. Asal mereka pun bermacam pendapat, ada yang menyebutkan dari Ambon Maluku, Sangihe, Buton, dsb. Dari manapun mereka datang, namun satu hal, bahwa sejak awal penerimaan terhadap para pendatang adalah diterimanya dengan baik sehingga embrio multikultural di negeri Bitung sampai kini memiliki dasar historisnya. Multikulturalisme ini pula yang memberikan etos kerja antar sukubangsa di daerah ini dan mempunyai andil yang sama menjadikan kenyataan Bitung sebagai kota pelabuhan yang multidimensi.

Sebagaimana kota-kota pantai, kota pelabuhan, maka laut merupakan pintu masuk dalam berintegrasi berbagai manusia dari berbagai latarbelakang. Apa yang diceritakan di atas, mereka ini kemudian disebut sebagai perintis pemukiman awal adanya negeri, desa Bitung (Bitung dalam angka, 2015).

Bitung yang tadinya sebagai suatu nama pohon, dalam perkembangannya kemudian menjadi lokasi nama tempat, negeri atau desa Bitung. Pohon itu sekarang ini diperkirakan tumbuh di antara pagar Pos I Pelabuhan Bitung yang berjarak ± 30 m dari pesisir pantai saat air pasang naik atau lokasinya di kompleks Pasar Ikan Tua atau di Parigi Tofor (*parigi*=sumur, *tofor*=rendah) (Pengemanan, 2012; Purba, 2015).

Dalam cerita, tradisi lisan di atas, yang dilupakan oleh pencerita adalah periode pertengahan abad ke-19, masa VOC-Belanda, bahkan jauh sebelumnya masa Portugis dan Spanyol, wilayah laut antara pesisir pantai Bitung dan Pulau Lembeh (*dembet* = pulau karang)[7] yang menjadikan adanya Selat Lembeh, adalah jalur laut yang sering dimanfaatkan oleh banyak

7 Lembeh dari kata "dembet" adalah pulau yang terbentuk atas batu-batu karang. Dalam cerita rakyat Lembeh awalnya menyatu dengan tanah Malesung-Minahasa. Oleh karena bencana alam (gempa bumi), maka terjadi retakan dan dimasuki air, sehingga terpisah sebagian tanah yang membentuk Pulau Lembeh yang sekarang berada di depan Bitung. Lihat B. Lengkong. 1981. *Sejarah Ke pemilikan Pulau Lembeh.* Manado: Jajasan Pakxdo.Hlm. 1-3



pelayar, pelaut, pedagang yang akan menuju ke pelabuhan alam Kema. (lihat Toponim Kema). Bagaimana Kema menjadi penting dan strategis di pesisir timur Minahasa dalam pelayaran dan perdagangan dimasa Portugis maupun Spanyol yang berkedudukan di Ternate dan Tidore. Tidak hanya suku-suku setempat seperti Tonsea, tetapi juga yang dari Maluku (Ternate dan Tidore) Bajo, Bugis-Makassar, Buton, Ternate-Maluku, termasuk yang utama perompak Mindano Filipina Selatan yang menjadikan kawasan laut ini sebagai lintasan tetapi juga daerah persinggahan.

Abad ke-19 dalam catatan Graafland bahwa ada tiga pelabuhan penting dalam pelayaran dan perdagangan di Minahasa, yaitu pelabuhan Manado, pelabuhan Kema, dan pelabuhan Amurang. Sejak periode sebelumnya lokasi pesisir Timur Minahasa ini yang kemudian terpusat di pesisir Kema menjadi rebutan silih berganti berbagai kekuasaan dan kekuatan laut: Lapian (2009) mengistilahkannya dengan "orang laut" "bajak laut" dan "raja laut". Dapat dipastikan jalur selat Lembeh untuk tiba ke Kema digunakan juga oleh para pelaut dan perompak, demikian sebaliknya: arah masuk dan keluar.



Gambar 3.2.2 Gambaran Posisi Bitung di Kawasan Timur Indonesia
Sumber: adaptasi dari peta Indonesia, September 2016



3.2.2 Dari Daseng ke Pelabuhan Rakyat Bitung

Penjelasan di bawah ini akan menggambarkan secara umum bagaimana proses sejarah dari "daseng" menjadi pemukiman, pelabuhan nelayan, sampai pelabuhan rakyat. Bagaimana dinamika proses perubahan, berikut ulasannya.

"Daseng" atau "ba'daseng" dalam pemahaman masyarakat Sulawesi Utara adalah suatu istilah dari bahasa Kepulauan Sangihe dan Talaud. Secara umum "daseng" sudah menjadi bahasa sehari-hari dalam dialek Melayu Manado yang pengertiannya secara umum adalah rumah-rumahan untuk sementara waktu; rumah-rumahan sederhana dari bambu dan atau kayu, dapat saja sudah representatif untuk tempat tinggal beberapa hari sebagai tempat tinggal nelayan. Biasanya daseng digunakan oleh nelayan sebagai tempat istirahat, yang oleh karena sering tinggal beberapa hari, lama kelamaan sudah menetap dan tidak kembali lagi.

Bentuk daseng sebagaimana arsitektur sederhana sebagai tanggapan aktif masyarakat nelayan, orang laut terhadap lingkungannya. Artiya, jika di daerah itu banyak tanaman bambu dan atau kayu, maka rumah-rumahan akan menggunakan kayu dan bambu. Jika ditempat itu banyak menghasilkan rotan atau banyaknya batang pohon kelapa, maka itu yang akan digunakan dalam membangun daseng. Ruangannya pun dibuat sesuai kebutuhaan, biasanya ada kamar untuk privat atau hanya seperti ruang yang luas dengan tempat duduk sederhana sebagai tempat pertemuan, juga tempat untuk tidur-tiduran. Di kota-kota, bentuk daseng semakin berkembang bahkan sudah representatif dengan menggunakan semen. Di bawah ini gambar daseng yang bertingkat, rumah-rumahan dalam bentuk sketsa daseng bertingkat dengan fungsi untuk menghindar ancaman binatang buas, sekaligus dapat menjadi pos pegamatan terhadap bahaya laut, arus dan atau musim ikan, termasuk tempat menampung ikan.



Banyaknya para pendatang membuat daseng di pesisir Bitung ini, lama kelamaan menjadi suatu pemukiman dalam otoritas wilayah kekuasaan suku-Tonsea Minahasa. Salah satu daya tarik banyaknya kaum pendatang ke lokasi pesisir Bitung adalah banyaknya sumberdya kelautan yang dapat diperoleh di sini, seperti ikan cakalang dan tuna. Dari, daseng kemudian berkembang menjadi pemukiman nelayan yang semakin hari, Minggu, dan Bulan semakin banyak yang datang. Interaksi pun terjadi, kawin-mawin antarsuku dan terciptalah masyarakat nelayan, kampung nelayan yang multikultural.

Kampung nelayan ini, bukanlah kampung nelayan biasa, karena banyaknya ikan, maka tanpa diundang, kapal-kapal ikan yang semakin besar (sejenis *pajeko*) mulai merapat di lokasi Bitung ini. Sejak itu, lokasi Bitung ini meningkat, yang tadinya disebut pelabuhan nelayan (PELNA), sekarang dapat disebut sebagai pelabuhan rakyat (PELRA). Ikan-ikan pun mulai terdistribusi ke berbagai tempat tidak hanya di wilayah Sulawesi Utara, yakni Manado, Likupang, Belang, Sangihe dan Talaud, Bolaang-Mongondow, Gorontalo bahkan sampai sebagian daerah Sulawesi Tengah, Buol Toli-Toli. Ikan-ikan lainnya dipasarkan di pasar ikan Bitung. Awalnya tidak ada pasar, namun karena banyaknya ikan, para nelayan hanya membiarkannya di tempat pengumpulan yang sekarang disebut pasar ikan tua, pasar *tofor* yang tak jauh dari pantai, akhirnya jual beli terjadi dan terbentuklah pasar secara kilat (pasar pagi saja; kalau siang pasar semakin sunyi, karena ikan-ikannya sudah terdistribusi ke banyak tempat).

Sampai terbentuknya pemukiman nelayan dan menjadi pelabuhan rakyat, status hukum wilayah pesisir ini, masih dalam otoritas wilayah hukum Tonsea. Walaupun Bitung adalah bagian dari *walak* Tonsea (*walak*=distrik=kecamatan) namun kedudukan hukum satu dengan Kema. Status dusun=*jaga* bagian dari negeri Madidir, ibu negerinya Airmadidi (tahun 1877). Pada tanggal 1 Januari 1918 Bitung diakui oleh Pemerintah Belanda sebagai suatu negeri (desa) yang pengesahannya baru pada tanggal



1 Januari 1928 setelah dikeluarkan beslit oleh pemerintah. Sejak saat itu, negeri Bitung termasuk dalam wilayah *Onderdistrict* Kauditan (distrik/ kecamatan bawahan Kauditan) Kauditan dengan ibu negerinya (ibukota kecamatan) di Kema.[8]

Tahun 1926 Theopilus Bawotong, Frederik Tidatu dan Hendrik Dulok Kansil mewakili penghuni Desa Bitung menghadap Hukum Besar Tonsea di Aermadidi. Tahun 1927 Bitung menjadi desa di bawah Kehukumtuaan Madidir dengan Elias Lontoh Sompotan, cucu mantu Simon Tudus diangkat menjadi kepala jaga tunduan. Tahun 1927 Elias Lontoh Sompotan diangkat menjadi Hukum Tua sampai tahun 1928/29. Selanjutnya diganti oleh H.L.Langelo, Hukum Tua hasil pilihan rakyat. Pada masa inilah pemukiman-pemukiman penduduk mulai ditata baik, dan mulai tercipta secara segretatif, memanjang mengikuti jalan-jalan utama (dulunya jalan roda sapi), seperti kampung-kampung dengan latar belakang kesukuan. Kampung suku Minahasa, Ternate, Tidore, Ambon, Bugis, Bolaang Mongondow, Sangihe Talaud, Gorontalo, Maluku dan suku bangsa lainnya. Mata pencaharian para pendatang tersebut pada umumya selain sebagai nelayan, petani ladang, pemanjat kelapa, tukang bangunan, tukang gergaji kayu, pemburu dsb.

Demikianlah pesisir Bitung yang tadinya hanya sebagai tempat persinggahan "daseng" kemudian berkembang dalam dinamika kemaritimannya sampai akhirnya terbentuk sebuah desa atau negeri Bitung yang namanya diambil dari nama sebuah pohon bitung.

---

8 Mengapa Kema? Dilihat dari sejarahnya, Kema merupakan daerah pesisir di Timur Minahasa yang lebih dulu hadir sejak berabad lamanya. Periode Portugis dan Spanyol Kema telah menjadi pelabuhan alam kedua sesudah pelabuhan Manado dan pemasok hasil bumi antara lain beras dari Tondano ke pelabuhan Kema bersama dengan Spanyol. Seiring dengan perkembangan kota-kota pesisir, akhirnya Bitung menjadi pelabuhan nasional meninggalkan Kema sebagai pelabuhan historis di Timur Minahasa dengan kondisi kekiniannya sebagai pelabuhan rakyat atau pelabuhan perikanan yang masih tetap ramai.



3.2.3 Dari Pelabuhan Rakyat Menjadi Pelabuhan Nasional Bitung

Proses dan dinamika dari negeri Bitung menjadi kecamatan Bitung. Situasi dan kondisi jalannya pemerintahan langsung atau tidak langsung juga mempengaruhi eksistensi pesisir Bitung sebagai pelabuhan rakyat menjadi pelabuhan nasional Bitung. Dengan demikian, membicarakan pemerintahan Bitung akan juga menyinggung kebijakan yang terhubung dengan hadirnya pelabuhan Bitung. Bersamaan dengan itu pula, dinamika perubahan suatu daerah membawa konsekuensi jumlah penduduk yang terus bertambah. Bitung, sejak masa lampau sudah kosmopolitan sehingga multikulturalisme peduduknya menjadi tanda sampai kekinian. Hal ini merupakan salah satu ciri kota pantai yang kemudian menjadi kota pelabuhan, dimana masyarakatnya datang dari berbagai latar sukubangsa dan terbuka kepada siapa saja dalam interaksi antarmanusia dalam bermasyarakat di Bitung.

Tahun 1933 – 1938, atas usul Hukum Tua Hendrikus Langi Langelo, dan seijin Hukum Besar Tonsea-Airmadidi, akhirnya Residen van Manado menyetujui perombakan hutan dan pembukaan lahan baru, baik untuk pemukiman maupun untuk lahan pertanian. Dari sini mulai banyak para penduduk Tonsea berpindah tempat menggarap lahan pertanian di daerah Bitung sekaligus menyediakan akan kebutuhan kapal, interaksi jual beli ikan meningkat, dan sebaliknya dibukanya pasar-pasar untuk kebutuhan nelayan dan pekerja, pelaut dapat disediakan. Tidak hanya itu saja, kemajuan negeri Bitung dikunjungi kapal-kapal ikan dan kapal niaga nusantara dan internasional melalui Selat Lembeh setelah ditemukannya sumber mata air di tempat yang dinamakan Aerprang.[9] Tempat ini akhirnya memiliki peran strategis dalam menjadikan Bitung sebagai pelabuhan nasional bahkan internasional, sebab dari sini kapal-kapal kemudian dapat mengambil air tawar untuk kebutuhan dalam perjalanan kapal.

9 Disebut Aerprang karena pada masa lampau daerah ini menjadi rebutan para nelayan dan pelaut dalam mengambil air tawar. Lokasi ini di daerah yang bernama Tandurusa. Di lokasi ini juga, awalnya dikenal sebagai pelabuhan nelayan Aertembaga. Kemungkinan airnya berwarna seperti tembaga, putih jernih.



Tersedianya sarana dan prasarana pelayaran dan perdagangan yang ada secara alamiah di pesisir negeri Bitung, dan oleh pemerintah Belanda hal ini dirasakan dapat mempengaruhi perekonomian, maka pemerintah Belanda sejak tahun 1936 memberikan keluasan pelayaran pantai di Bitung. Pemerintah Belanda pun menempatkan seorang agen yang bernama J.K Poesiroemang untuk mengawasi perniagaan pelayaran pantai di Bitung, dengan kegiatan usaha diserahkan kepada N.V NOCEMO (Noord Celebes en Molukken Kustvaart Maatscappij). NV. Nocemo diberikan wilayah operasional untuk menangani segala sesuatu yang berkaitan dengan perniagaan laut di wilayah Karesidenan Manado dan Maluku Utara. Kapal-kapal niaga yang ditangani dan diawasi oleh NV. NOCEMO pada umumnya akan singgah untuk pembelian dan pengangkutan ikan, sekaligus mengambil perbekalan termasuk bekal air tawar di Aertembaga negeri Bitung (Mustafa, 1997: 13).

Diberikannya kebebasan pelayaran di Bitung secara terbuka, maka pada tahun 1937, peluang ini dimanfaatkan oleh Jepang dengan mendirikan perusahaan perikanan yang bernama TOINDO SUI SAN KOBUSJIKI KAISHA di Bitung. Perusahaan ini dikepalai oleh seorang Jepang yang dikenal masyarakat Bitung dengan panggilan Meester Honda dengan dibantu seorang pribumi berasal dari kepulauan Sangihe bernama Ezra Lalele. Berdiri dan dibukanya perusahaan ini maka semakin ramailah pesisir Bitung dan Selat Lembeh dengan berbagai jenis kapal ikan, baik dari nusantara maupun dari luar negeri, seperti Jepang. Perusahaan ini pun memiliki sejumlah kapal yang diberi nama Nisiran I, II, Dairo, Bitung Satu, dan Yore-yore. *(Ibid.etzeq).*

Kegiatan perniagaan perusahaan Jepang ini berlangsung terus sampai masa pendudukan Jepang, bahkan diketahui kemudian hari, bahwa pembukaan perusahaan perikanan Jepang ini juga adalah bagian dari strategi persiapan Perang Dunia II (Dai Towa Senso) ketika menduduki Minahasa melalui Bitung dan Kema. Ketika berakhir pendudukan dan Indonesia merdeka di tahun 1945, tak lama sesudah itu, Jepang pun pergi dan sebagian



aset perusahaan ditinggalkan di Bitung. Pada masa Jepang, Hukum Tua terpilih di negeri Bitung menggantikan Hendrikus Langelo adalah Adam Kalalo yang memerintah sampai masa pendudukan Jepang (1938-1942). Hukum Tua Kalalo kemudian dibunuh oleh Jepang karena dianggap tidak dapat menunjang pemerintahan militer Jepang (Mustafa, 1997).

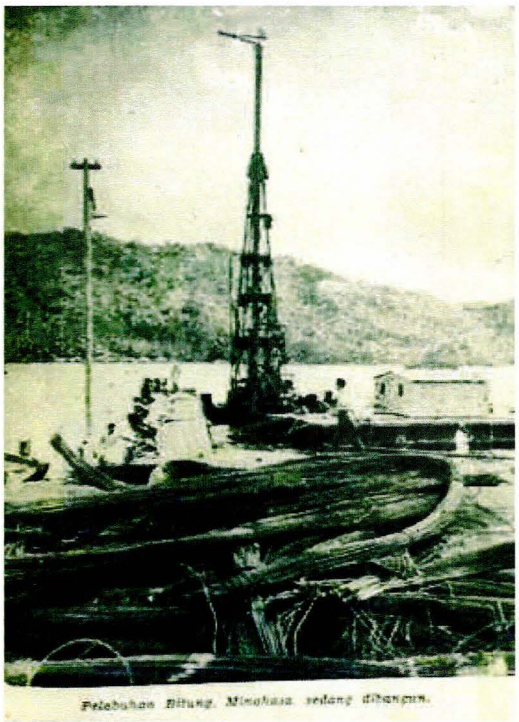
Pada 1 Juli 1947 Bitung menjadi kecamatan (*onderdistrct district*; distrik bawahan) yang berdiri sendiri terpisah dari distrik bawahan dengan luas wilayah 19.870 Ha, terdiri dari 13.428 jiwa tersebar pada 11 desa. Di masa ini, kedudukan Sulawesi Utara masih merupakan bagian dari propinsi Sulawesi. Kesebelas desa dimaksud adalah: desa Madidir, Aertembaga, Winenet, Girian Papusungan, Bitung Barat, Bitung Timur, Tandurusa, Pinangunian, Manembo-nembo, dan Tanjung Merah.

Ketika Bitung menjadi kecamatan, keramaian pelabuhan rakyat hampir tak bisa terbendung lagi dengan banyaknya kapal-kapal lokal dari berbagai tempat selain membawa penumpang orang, tetapi juga mengangkut ikan. Adanya kondisi yang seperti ini, pada tahun 1949 pemerintah mulai tertarik uutuk membangun pelabuhan Bitung yang ditandai dengan datangnya sebuah kapal yang bernama Zeeswalaw yang juga datang dengan sejumlah ahli kelautan dan kepelabuhanan yang tugasnya untuk meneliti layak tidaknya pesisir Bitung ini menjadi pelabuhan yang representatif.

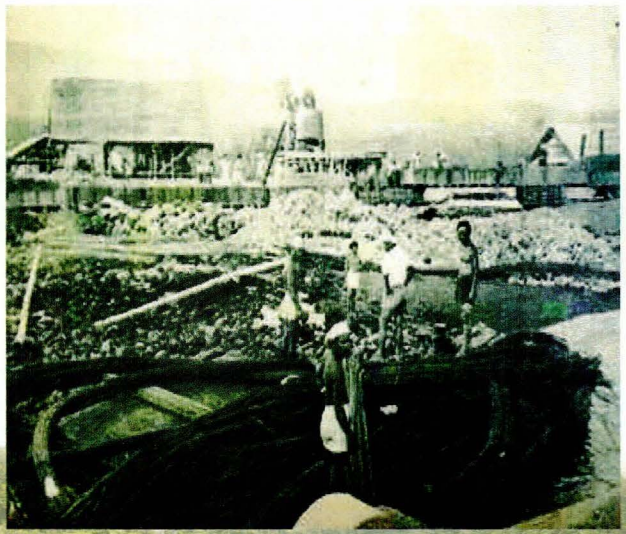
Hasil penelitian dari tim ini menunjukkan kelayakan Bitung menjadi pelabuhan yang dipengaruhi oleh banyak faktor antara lain: 1) Terletak di Selat Lembeh yang panjangnya sekitar 13 mil, yang lautnya cukup dalam dan diapit dua daratan, yakni Pulau Lembeh dan daratan pesisir Bitung. Selat Lembeh lebar terkecil ½ mil dan terbesar 1 ½ mil. 2) Lautnya relatif aman dan terlindung dari ombak lautan pasifik; 3) Keadaan alamnya tidak terdapat muara sungai yang berpotensi mendangkalkan pelabuhan sebagaimana pelabuhan lainnya (pelabuhan Manado dengan sungai Wenang; pelabuhan Kema dengan liang atau sungai Kema). Selain itu, letak geografis Pelabuhan



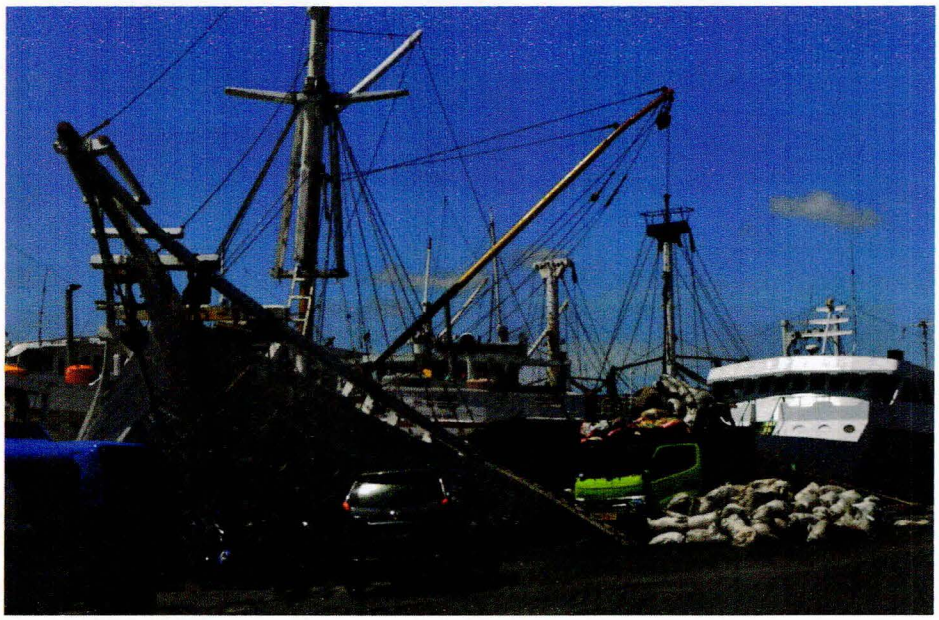
Bitung berada di antara dua benua, yaitu benua Australia dan Benua Asia serta dua Samudera yaitu Pasifik dan Hindia. Secara geografis menjadikan Pelabuhan Bitung lebih dekat dengan pelabuhan-pelabuhan besar di Asia Pasific, seperti Singapura, Manila, Pusan, Kobe, Kaoshiung, dan Honolulu serta kota-kota pelabuhan lainnya yang ada di Wilayah Pasifik. Kondisi geografis tersebut menyebabkan Indonesia berperan menjadi *bufferzone* atau daerah penyangga, bagi kedua benua. Peluang ini menjadikan Bitung dengan mudah masuk dalam jaringan transportasi laut internasional. Dalam Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sebagai pedoman lalulintas pelayaran internasional, Sulawesi, Bitung didalamnya termasuk dalam ALKI II, dan terutama ALKI III melalui Selat Lombok, Selat Makassar, dan Laut Sulawesi.



Gambar 3.2.3
Foto Pembangunan Pelabuhan Bitung – Minahasa
Sumber: Kementerian Penerangan RI Tahun 1953, hlm. 385.



Gambar 3.2.4
Foto Pembangunan Pelabuhan Bitung
Sumber Kementerian Penerangan RI, Tahun 1953: 386



Gambar 3.2.5 Foto Kondisi Pelabuhan Bitung sekarang ini (April 2016)

Usai penelitian tahun 1949, pembangunan pelabuhan Bitung mulai dibangun dan diangkat P. Semet selaku pengawas pelabuhan sekaligus sebagai pimpinan proyek sejak 15 Desember 1949 Mustafa, 1997). Peletakan batu pertama untuk pembangunan dermaga dibangun sejak tahun 1950 yang pelaksanaan proyeknya ditunjuk perusahaan N.V Biro Karpi dibawah pimpinan langsung Ir. H. Laoh yang juga pada waktu itu selaku pejabat pelabuhan yang mengurus bongkar muat barang yang masuk keluar pelabuhan. Pelaksanaan pembangunan dermaga ini ditinjau langsung wakil presiden RI, Mohammad Hatta bersama rombongan dan peresmiannya direncanakan pada tahun 1953 oleh Presiden RI, Ir. Soekarno, namun oleh karena sesuatu tugas yang lain tidak bisa datang, maka digantikan oleh Ibu Negara RI Fatmawati Soekarno pada tahun 1954 (Kaluku, 1996: 14).



3.2.4. Lambang Daerah Kota Bitung



Gambar 3.2.6 Lambang Daerah Kota Bitung
Sumber: Bitung Dalam Angka 2015.

Bentuk dan penggunaan lambang daerah Kota Bitung, diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 1991. Berikut penjelasan mengenai bentuk, warna dan bagian-bagian lambang:

- ⇨ Lambang Daerah berbentuk segi lima, bis luar berwarna merah dengan warna dasar biru laut.
- ⇨ Di tengah lambang terdapat gambar setangkai daun pohon bitung berjumlah 17 helai berwarna hijau, dihubungkan oleh 8 lingkaran kecil berbis hitam dengan setangkai mayang bunga kelapa yang belum mekar berjumlah 45 berwarna kuning emas. Di tengahnya terdapat sketsa yang terdiri dari :
  - Dua ekor ikan berwarna perak
  - Sebuah jangkar kapal berwarna perak
  - Sebuah bangunan industri
  - Sebuah bangunan kantor pemerintahan
  - Sebuah bangunan perdagangan
  - Seekor burung Manguni berwarna hitam
  - Gunung Duasudara berwarna hijau.
- ⇨ Di bagian bawah terdapat pita putih berbis merah bertuliskan Kota Bitung.



Makna gambar dalam lambang

- Bentuk segilima lambang daerah mengartikan bahwa Pancasila sebagai Dasar NKRI dan sebagai falsafah dan pedoman hidup, mendasari dan menjiwai segala segi kehidupan.
- Setangkai daun pohon bitung. Sejarah nama Kota Bitung diambil dari nama pohon bitung. Jumlah helai daunnya 17 melambangkan tanggal Proklamasi Kemerdekaan Indonesia.
- Lingkaran kecil berjumlah 8 buah melambangkan bulan Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia.
- Setangkai mayang bunga kelapa yang belum mekar berjumlah 45 simbol tahun Proklamasi Kemerdekaan, juga tanda kemakmuran, kemurnian dan keluhuran masyarakat dalam mencapai cita-cita adil dan makmur.
- Dua ekor ikan warna perak melambangkan kekayaan laut Bitung, sebagai penghasil dan pengekspor ikan.
- Sebuah jangkar kapal menggambarkan Bitung sebagai Kota Pelabuhan yang menjadi gerbang utama melalui laut.
- Bangunan industri melambangkan dimensi Kota Bitung dengan ditetapkannya sebagai pusat kawasan industri Sulawesi Utara.
- Bangunan kantor pemerintah bermakna bahwa semua potensi yang ada merupakan tanggung jawab pemerintah dalam menjalankan pemerintahan secara efektif dan efisien bagi kepentingan pembangunan daerah.
- Bangunan perdagangan lambang dimensi lain dari Kota Bitung yang sangat menentukan dinamika kehidupan perekonomian.
- Gambar Gunung Duasudara dengan warna hijau melambangkan letak geografis Kota Bitung yang berada di kaki Gunung Duasudara yang subur.
- Burung Manguni simbol keperkasaan, kewaspadaan dan mewarisi nilai-nilai budaya dengan semangat Mapalus.

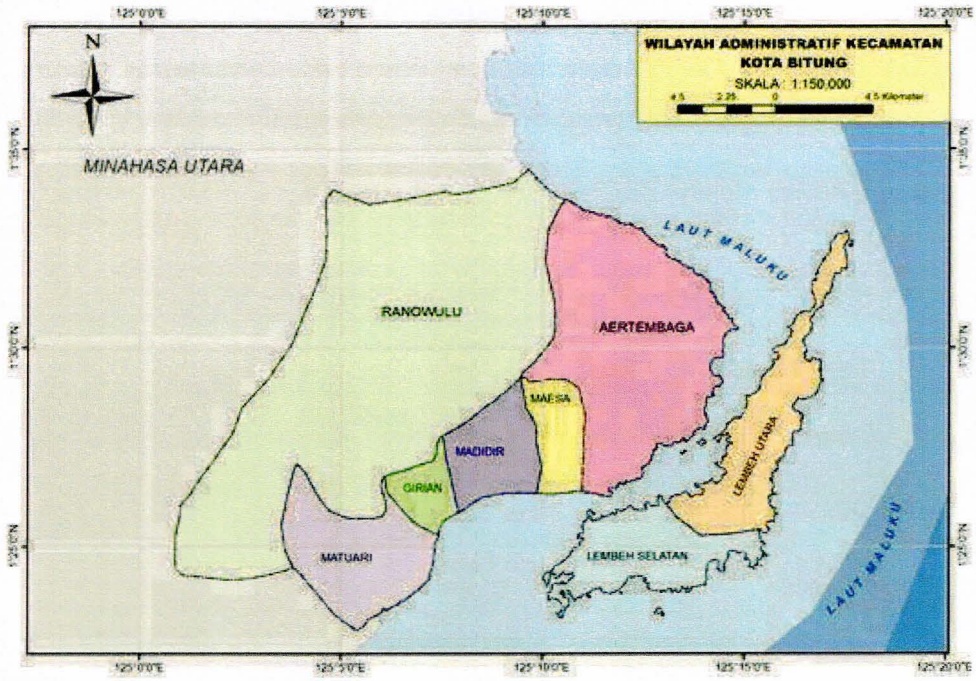


Makna warna dalam lambang

1. Biru Laut : Simbol ketenteraman, kebahagiaan, kesetiaan, kehormatan, keluhuran dan simbol Kota Bitung sebagai Kota Pelabuhan.
2. Kuning : Simbol kemakmuran, kejayaan dan kemurnian dalam melaksanakan tanggung jawab dan kewajibannya terhadap Bangsa dan Negara.
3. Hijau : Simbol kesuburan alam senagai potensi kehidupan masyarakatnya dalam mendukung pembangunan
4. Perak : Simbol kejayaan dan kemegahan daerahnya.
5. Putih : Simbol kesucian hati, citra yang bersih dalam menjalankan tugas.
6. Merah : Simbol keberanian dan jiwa perwira untuk membela Bangsa dan Negara.
7. Hitam : Simbol sifat persatuan dan kesatuan

Mengamati lambang daerah kota Bitung, dari lambang itu sudah terlihat potensi kekayaan sumberdaya alamiah yang terdapat pada kota Bitung. Lambang ini menunjukkan bahwa kekuatan ekonomi kota Bitung banyak tergantung pada perikanan dan sumberdaya lainnya yang dikespor dari pelabuhan Bitung. Kehadiran pelabuhan telah mendorong kemajuan kota Bitung dalam berbagai dimensi. Bitung disebut sebagai kota 5 dimensi, yakni kota pelabuhan, kota pariwisata, kota perikanan, kota perdagangan dan kota industri. Potensi industri inilah yang saling mengikat dan terintegrasi dengan potensi lainnya, pariwisata dan perdagangan yang menjadikan Bitung sebagai salah satu Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia.





3.2.7 Peta Administratif Kota Bitung
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

3.2.5 Bitung: Dari 1 Kecamatan Mekar Menjadi 8 Kecamatan

Pada tahun 1964, Bitung ditetapkan menjadi satu kecamatan dengan jumlah penduduk 32.000 jiwa tersebar pada 28 desa dengan luas wilayah 29,79 km^2. Hal ini sesuai dengan SK Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sulawesi Utara Nomor 244 Tahun 1964. Tahun 1967 dibentuklah Kantor Penghubung atau Wakil Bupati Minahasa di Bitung, sebagai koordinator seluruh Pemerintahan dan Pembangunan. Tahun 1968 Gubernur Propinsi Sulawesi Utara membentuk Badan Koordinasi Pelaksanaan Pembangunan Bitung. Awal April 1971 Bupati Minahasa menetapkan Struktur Organisasi dan Tata Kerja dari Penghubung Bupati Minahasa di Bitung. Pada tanggal 2 Juli 1974, Gubernur Propinsi Sulawesi Utara mengangkat Wempi A. Worang sebagai kepala atas 3 lembaga yakni Penghubung Bupati, Camat dan Kepala Dinas Pembangunan Bitung.



Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 1975, maka pada tanggal 10 April 1975 Kecamatan Bitung diresmikan sebagai Kota Administratif yang pertama di Indonesia, dengan luas wilayah 304 km^2 terdiri dari 3 kecamatan dan 35 desa. Dengan semakin berkembangnya Bitung yang kemudian dijuluki Kota Serba Dimensi yaitu Kota Pelabuhan, Kota Industri, Kota Perdagangan, Kota Pariwisata dan Kota Pemerintahan, pada tanggal 10 Oktober 1990 Kota Administratif Bitung meningkat statusnya menjadi Kotamadya Daerah Tingkat II Bitung berdasarkan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1990, dengan luas wilayah 304 km^2, 3 kecamatan dan 44 kelurahan. Drs. S.H. Sarundayang merupakan Walikotamadya Kepala Daerah tingkat II Bitung yang pertama.

Pada tahun 1995, sesuai dengan dengan PP Nomor 43 Tahun 1995 tanggal 6 Desember 1995 terbentuklah Kecamatan Bitung Timur hasil pemekaran dari Kecamatan Bitung Tengah. Dengan demikian Kota Madya Bitung menjadi 4 wilayah kecamatan. Memasuki era otonomi daerah, penyebutan kotamadya dirubah menjadi "kota" sehingga menjadi "Kota Bitung".

Pada tanggal 14 Desember 2001 berdasarkan Surat Keputusan Walikota Bitung Nomor 100 Tahun 2001 Kecamatan Bitung Tengah mekar menjadi dua kecamatan bertambah Kecamatan Bitung Barat sehingga sejak saat itu jumlah kecamatan di Kota Bitung menjadi 5 kecamatan. Jumlah kelurahan juga mekar menjadi 60 dari sebelumnya yang 44 kelurahan. Akhirnya pada tanggal 10 Oktober 2007 kembali Kota Bitung mengalami pemekaran sehingga menjadi 8 kecamatan dan 69 kelurahan Kota Bitung dipimpin oleh seorang Walikota yang memiliki masa jabatan 5 tahun.[10]

10 Monografi Kota Bitung tahun 2015.



Tabel 3.2.1 Luas Kecamatan di Bitung Tahun 2015

Kecamatan/ District	Luas/ Area	%
1	2	3
Madidir	3.045,0	9,15
Matuari	3.610,0	10,85
Girian	516,6	1,55
Lembeh Selatan	2.353,0	7,07
Lembeh Utara	3.061,5	9,20
Aertembaga	2.610,6	7,84
Maesa	965,4	2,90
Ranowulu	17.117,0	51,43
Jumlah/ Total	33.279,1	100,00

Sumber: Bitung Dalam Angka, BPS. 2015.

3.2.6 Pelabuhan Bitung dan Jaringan Komunikasi

Sarana dan Prasarana. Sekarang ini, Bitung sudah menjadi suatu kota yang maju dengan pelabuhan samudera Bitung didalamnya. Kota ini disebut dengan banyak predikat, seperti kota serba dimensi, yakni kota pelabuhan, kota industri, kota perdagangan, kota pariwisata, kota "cakalang" (kota ikan), dan kota pusat pemerintahan. Kemajuan kota ini tidak bisa dilepaskan dari aspek historis yang menyertainya, bagaimana suku-suku bangsa dari berbagai latar belakang boleh datang bersatu dalam kebersamaan melahirkan Negeri Bitung dengan wajahnya seperti sekarang. Awalnya hanya sebuah daseng, kemudian berkembang menjadi satu pemukiman, menjadi pelabuhan nelayan, pelabuhan rakyat, sampai dalam kondisinya yang sekarang.

Salah satu faktor penting maju mundurnya suatu kota adalah adanya



pelabuhan. Pelabuhan Bitung menjadi penting bagi kota Bitung dan sekitarnya karena merupakan pintu masuk dan keluarnya barang-barang perdagangan. Untuk menunjang aktivitas kepelabuhanan maka dibutuhkan sarana-dan prasarana yang baik guna kelancaran, seperti dermaga, gudang, galangan kapal, kantor adminsitrasi pelabuhan, jalan dalam pelabuhan, perparkiran kendaraan, manajemen pelabuhan yang baik, dan jalan penghubung dalam dan luar kota. Sarana jalan juga penting didukung dengan jaringan transportasi yang baik, sehingga barang masuk maupun keluar terdistribusi dengan baik ke berbagai tujuan. Dari sini dapat diukur sejauhmana daya dukung pelabuhan yang saling berintegrasi dengan situasi dan kondisi sekitar luar pelabuhan. Tidak hanya itu saja, masyarakat sekitar juga turut berperan dalam menjaga keamanan dalam pengertian yang luas, termasuk hubungan antara pelabuhan dan masyarakat dalam hal tenaga kerja, baik administrasi, tenaga buruh bongkar muat barang, dan lainnya.

Pada tahun 1950 pembangunan pelabuhan Bitung dimulai dan diawali dengan pembangunan dermaga labuh dilanjutkan dengan perataan tanah dan penimbunan tanah rawa yang dibantu oleh alat-alat besar Pekerjaan Umum (PU) yang ditangani pelaksanaannya oleh perusahaan N.V. Biro Karpi pimpinan proyek Ir. H. Laoh. Tahun sebelumnya, 15 Desember 1949, saat persiapan pembangunan, sudah diangkat seorang pejabat, pengawas pelabuhan sekaligus juga sebagai pimpinan proyek untuk persiapan rencana pembangunan yang waktu itu diberikan kepercayaan kepada P. Semet.

Pada 1 Mei 1950 – 30 Juni 1952, pengawas pelabuhan digantikan oleh T.H Cool dengan jabatannya selaku Kepala Jawatan Pelabuhan yang sebelumnya hanya disebut pengawas pelabuhan. Kepala Jawatan Pelabuhan garis komandonya, dibawah Jawatan Pelabuhan, Departemen Perhubungan yang berpusat di Makassar, Sulawesi Selatan. Pada masa kepemiminan T.H Cool, pembangunan dermaga dilanjutkan, perataan tanah dan penimbunan rawa dilanjutkan termasuk pengukuran teknis penggunaan dermaga. Berikutnya mulai direncanakan lagi pembangunan

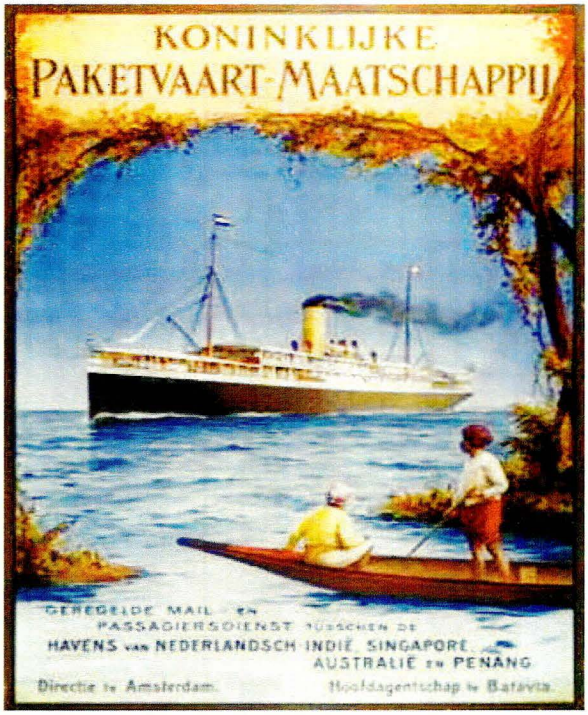




Gambar 3.2.8 Foto Rumah Dinas Syahbandar Bitung Tahun 1952
Sumber: Media. Kitlv.nl. code 141998

gudang yang kemudian disebut Gudang Tengah C dan Gudang D. Selesai pembangunan gudang dilanjutkan dengan bangunan-bangunan tempat sandaran kapal (Penuntun Singkat Pelabuhan Bitung, 1973).

Pada tahun 1952 pembangunan penampungan bak air tawar (*water reservoir*) di lokasi Aerprang dengan kapasitas 150 ton. Sampai tahun 1953 saat rencana peresmian yang akan dilakukan Presiden Republik Indonesia, Ir. Soekarno, fasilitas pelabuhan yang tersedia antara lain, gedung kantor-kantor urusan sementara, galangan kapal, bengkel kapal, gedung pertemuan (aula), gedung terminal penumpang termasuk rumah dinas pejabat. Namun disayangkan, Presiden tidak bisa memenuhi undangan, dan peresmian dilakukan oleh Ibu Negara Fatmawati Soekarno di tahun berikutnya (1954). Usai diresmikan pembangunan terutama dermaga tetap dilanjutkan, dari panjang 90 m tahun 1954, ditambah lagi menjadi 107 m tahap yang kedua, dan tahap



Gambar 3.2.9 Kapal Koninklijke Paketvaart Maatschaappij (KPM)
Sumber: Thesipstlist
http://www.theshipslist.com/ships/lines/kpm.shtml (diakses 30 Juli 2016)

ketiga menjadi 207m. Selanjutnya di tahun 1956 panjang dermaga 225m, 1957 mencapi 400 m. Begitupun pembangunan ditambah dan diperbesar disesuaikan dengan kapasitas yang dibutuhkan termasuk bak penampungan air, yang tadinya 150 ton menjadi 200 ton. Selain itu jalan-jalan dalam pelabuhan dan sekitar pelabuhan pun dikerjakan dan dibenahi, yang tadinya sebagian jalan berair, ditimbun dan diaspal. Begitupun dengan fasilitas lainnya.

Sesudah Indonesia merdeka, periode 1945 – 1950an, masalah perhubungan laut di Indonesai umumnya ditangani oleh Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) namun luasnya kepulauan Indonesia, termasuk daerah Sulawesi yang terdiri dari banyaknya pulau, belum mampu dilayani oleh perusahaan KPM. Sebelum Perang Dunia II KPM memiliki140 buah kapal. Usai Perang, KPM kehilangan ± 98 kapal.[11] Hal ini berarti ada

11 "Thesipstlist" http://www.theshipslist.com/ships/lines/kpm.shtml. (diakses, 29 Juli 2016).

route perjalanan sebelumnya yang tidak dapat dilayani lagi. Belum lagi desakan pemerintah Indonesia, setelah Indonesia merdeka ada usaha untuk menasionalkan perhubungan laut yang ditangani KPM. Selain KPM, di Sulawesi ada tujuh perusahaan pelayaran niaga yang ada pada periode ini,1 diantaranya yang berkedudukan di Manado. Selebihnya, 5 perusahaan pelayaran di Gorontalo, dan 1 di Makassar. Untuk Manado, perusahaan swasta pelayaran niaga N.V Nocemo berpusat di Manado. Maskapai ini berdiri tahun 1947 dan menjalankan 8 kapal niaga dengan trayek (*route*) pelayaran: Manado –Toli-toli, Manado Teluk Tomini dan sekitarnya, Manado – Sangihe dan Kepulauan Talaud, dan Manado – Maluku Utara.[12]

Untuk transportasi jalan, selain yang sudah dibangun, di tahun 1956-1965 ditambahkan lagi dengan 4 pos jalan lingkar dalam pelabuhan. Pembukaan jalan untuk jalan masuk Pos I diberi nama jalan Jakarta (sekarang menjadi jalan pintu keluar). Kemudian jalan Pos II diberi nama Jalan Semarang, Pos III Jalan Makassar, Pos IV Jalan Surabaya, dan Jalan menuju Aertembaga diberi nama Jalan Soedarso, kemudian Jalan kompleks perumahan pegawai pelabuhan diberi nama Jalan R.A Kartini. Selain jalan, dikerjakan juga *riol* atau got/parit di kiri dan kanan jalan untuk melindungi kerusakan jalan.

Untuk jalan-jalan darat yang menghubungkan Manado dan Bitung sekitarnya, keadaan pada umumnya di tahun 1950-an barulah teraspal dengan timbunan seadanya dan itupun pada jalan-jalan utama. Hubungan antara Sulawesi Utara, Tengah dan Selatan belum ada jalan darat yang memadai, maka jalan laut dengan kapal menjadi alternatif utama. Angkutan di masa itu masih dalam bentuk truk, bus-bus besar, dan orang bepergian secara massal atau konvoi. Kondisi seperti ini tentu mempengaruhi secara ekonomi bagi masyarakat pada umumnya, yang ekspor utama daerah ini adalah kopra. Untuk perhubungan lewat jalur telepon/telegraf masih terbatas di kota dan ibukota kabupaten. Untuk pelayanan Bitung-Sulawesi Utara, dilayani oleh perusahaan telepon/telegraf yang berkedudukan

12 Kementerian Penerangan Republik Indonesia, Propinsi Sulawesi. 1953. Hlm. 377-378.

di Makassar. Untuk perhubungan udara, justru lebih maju dengan menggunakan lapangan terbang yang dibuat masa pendudukan Jepang, seperti misalnya untuk perhubungan Manado dan Batavia, dan Manado dan Makassar dilayani 4x seminggu oleh Garuda Indonesia Airlines (GIA) dan atau kapal militer.[13]

Jalan-jalan darat yang menghubungkan Manado dan Bitung, dapat dilalui melewati Airmadidi, terus desa Paslaten, Tumaluntung, Lembean, Kaasar, Karegesan, Kaima, Treman, Kauditan, Tountalete, Kema, dan ke Bitung. Jalan-jalan desa lain belum begitu baik untuk angkutan. Hal ini berlangsung terus diselingi dengan pergolakan di daerah, peristiwa Permesta 1957-1961.[14]

Usai permesta, jalan-jalan darat mulai dibangun yang menghubungkan Manado-Bitung sampai tahun 1970. Selanjutnya untuk komunikasi pelayaran lewat udara, dibangun stasiun telekomunikasi pelayaran distrik navigasi wilayah VII (Maritim Mobile Service) yang melayani *point to point* antarstasiun radio yang terhubung dengan radio pantai penghubung Bitung (Mustafa, 1997: 30-31).

Perkembangan di tahun-tahun kemudian, 1970-1980-an, bahkan sampai sekarang adalah pembangunan yang ditujukan kepada penambahan-penambahan yang secara teknis masih dirasa kurang, seperti jaringan

13 *Ibid*. etzeq.

14 Gerakan Permesta adalah gerakan koreksi terhadap pemerintah pusat atas perimbangan pembangunan terutama di bidang ekonomi yang hanya berpusat di Jawa. Sejak tahun 1920-an ekspor utama paling bernilai adalah kopra. Pada tahun 1939 ekspor terbanyak 86% dari Manado dibanding dari Sulawesi Selatan dan sekitarnya hanya 57 %. Hal ini menunjukkan bahwa secara ekonomi Sulawesi Utara bergantung pada kopra yang merupakan sumber penghasilan utama bagi 70% penduduknya (Kondisi tahun 1950-an). Permesta di proklamirkan secara resmi di makassar, pada 2 Maret 1957. Daerah inti permesta adalah Sulawesi dan yang terutama Minahasa, di ujung Utara pulau Sulawesi Utara. Lebih jauh peristiwa pergolakan daerah atau Perang Semesta (Permesta) di daerah Sulawesi Utara dan sekitarnya, lihat: Barbara Silars Harvey. 1989. *Pemberontakan Setengah Hati.* Jakarta: Grafitipers (lebih khusus Bab II, hlm. 30-59); Phill M. Sulu. 2011. *Permesta: dalam Romantika, Kemelut dan Misteri.* Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.



listrik yang dilakukan oleh Perusahaan Listrik negara (PLN), jaringan pipa air tawar, rehabilitasi rumah dinas, kantor, pagar, dsb. (mustafa, 1997: 32). Begituun dengan panjang dermaga dari tahun ke tahun diperpanjang sesuai dengan kebutuhan. Tahun 1954-1957 panjang dermaga beton ditambah 423 meter ditambah dengan penambahan gudang A dan B. Tahun 1974-1978 penambahan dermaga beton sepanjang 150 meter. Tahun berikutnya 1978-1982 (102 meter); 1982-1983 penambahan dermaga lokal 60 meter. Dapat dikatakan sampai kini, penambahan panjang dermaga untuk pelabuhan samudera (internasional) dan penambahan pelabuhan lokal, dermaga pelabuhan perikanan, perluasan penumpukan lapangan peti kemas dan gudang-gundang serta terminal penumpang terus dilakukan. Khusus terminal penumpang sejak tahun 1988 dilakukan penambahan luas terminal 1.097 m2 yang peresmiannya dilakukan tahun 1990 (Pangemanan, 2012: 95-96). Apa yang telah dilakukan sebelumnya adalah peletak dasar historis untuk melangkah dalam pembangunan pelabuhan Bitung selanjutnya sebagai jawaban atas tantangan zaman yang berbeda.

Potensi Pelabuhan: Pelayaran, Perdagangan, Ekspor dan Import.

Pelabuhan Bitung merupakan salah satu pelabuhan yang diusahakan oleh Pemerintah, yang dalam hal ini diusahakan oleh PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero). Pengusahaan pelabuhan ini sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 59/1991 bahwa pengelolaan pelabuhan diwilayah Perusahaan Umum (Perum) IV yang dialihkan bentuknya dari Perum menjadi Persero. Di Sulawesi Utara, ada banyak pelabuhan dalam jangkauan wilayah PT Pelabuhan IV Persero yang pelabuhannya tidak diusahakan pemerintah, yaitu Pelabuhan Amurang, Pelabuhan Labuan Uki, Pelabuhan Belang, Pelabuhan Likupang, Pelabuhan Tahuna, Pelabuhan Siau, Pelabuhan Tagulangdang, Pelabuhan Melonguane, Pelabuhan Marore, pelabuhan Biaro, dan Pelabuhan Talaud.



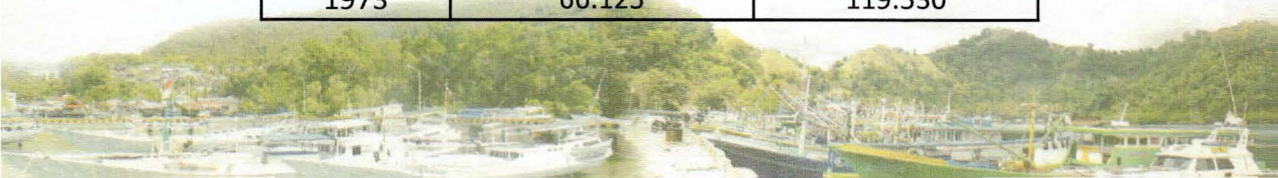


Gambar 3.2.10 Foto Panorama (keindahan) Pelabuhan Bitung
Sumber: PT Pelindo IV Cabang Bitung

Kondisi dan status pelabuhan juga turut mempengaruhi perkembangan suatu kota, sebagaimana perkembangan maju pesatnya kota Bitung yang sekarang. Setiap tahun jumlah kapal yang keluar masuk, bongkar muat barang dan turun naiknya penumpang mencapai ribuan jumlah penumpang, dan ton dalam barang. Pada periode tahun 1960-an s.d 1980, ekspor muat barang hanya tercatat 30 ton – 130-an ton, begitupula muatan antarpulau *interinsular,* terendah 37 ton dan tertinggi hampir mencapai 300 ton.

Tabel 3.2.2
Data Ekspor Pelabuhan Bitung dan Interinsular tahun 1968-1982

Tahun	Internasional Ekspor Muat (Ton)	Interinsular Muat (Ton)
1969	103.487	37.449
1970	74.912	46.267
1971	46.388	77.996
1972	85.959	91.262
1973	66.125	119.530



1974	43.122	135.735
1975	78.532	120.908
1976	80.354	180.679
1977	64.523	197.782
1978	58.930	235.479
1979	89.195	242.643
1980	137.047	234.813
1981	76.344	289.800
1982	30.625	170.100

Mustafa, 1997. hlm 33; Arsip Pelabuhan Bitung Tahun 1982

Selanjutnya untuk import, rentang jumlah terendah 50-an ton dan tertinggi 160-an ton. Begitupun dengan bongkar barang import interinsular atau antarpulau terendah 90-an ton, dan tertinggi hampir mencapai 900 ton. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3.2.3
Muatan Bongkar Import Internasional dan Interinsular
Tahun 1969-1982.

Tahun	Internasional Import (ton)	Interinsular Bongkar (ton)
1969	89.397	94.578
1970	160.061	115.013
1971	131.090	143.764
1972	117.062	151.969
1973	123.488	200.413
1974	121.611	287.158
1975	87.135	306.450
1976	140.080	330.314
1977	149.319	441.821
1978	165.767	528.749
1979	89.141	618.780
1980	145.728	798.672
1981	137.074	865.777
1982	53.837	411.280

Mustafa, 1997. *Ibid.* et.zeq.; Arsip Pelabuhan Bitung Tahun 1982



Barang-barang impor yang masuk dalam kurun waktu sesuai tabel di atas, antara lain: beras, semen, gula pasir, pupuk, bahan bangunan (besi dan sejenis), pupuk, hewan, aspal, seng, bulgur, hydro karbon, dan kendaraan bermotor. Untuk barang ekspor yang terutama adalah ikan dan kopra,[15] udang beku, kaolin, kopi, tapioka (tepung), minyak kelapa, rotan, arang, karet, bungkil, pala, barang campuran lainnya.

Tahun berikutnya, baik ekspor maupun impor peningkatannya lebih tajam lagi, dan negara-negara yang menjadi tujuan ekspor adalah Belanda, Korea, Amerika Serikat, Jerman, Jepang, Philipina, Cina, Taiwan. Untuk barang-barang yang masuk mulai bervariasi, bahkan untuk kopra datangnya dari Ternate, bukan melulu lagi dari Sulawesi Utara. Kayu dari Gorontalo, Sorong, Biak, dan Merauke, kayu olahan dari Balikpapan dan Samarinda, ikan selain dari Sulawesi Utara, untuk ekspor datang juga dari daerah Gorontalo, Sorong, Biak, Manokwari dan Jayapura. Untuk cengkeh dari Ternate dan jagung dari Gorontalo (Purba, 2015: 36).

15 Ekspor kopra mengalami kejayaan sejak tahun 1930-an s.d tahun 1950-an, sebelum peristiwa permesta. Pada tahun 1920-an, Tanah Minahasa, sudah menjadi daerah kelapa. Di era ini, hampir setiap rumah tangga memiliki kurang lebih 30-50 pohon kelapa. Daerah Tonsea (kabupaten Minahasa Utara sekarang) merupakan daerah yang paling banyak ditanami kelapa. Selain itu, tidak kalah juga daerah lain di Minahasa yang menanam kelapa, seperti di Manado, Amurang, Tondano, Ratahan dan Kawangkoan. Fenomena itu terjadi kurang lebih setengah abad ketika kelapa mulai dibudiyakan secara massal pada tahun 1870-an. Tahun 1850-an, Nicolaus Graafland seorang penginjil yang bekerja pada NZG melaporka banyaknya pohon kelapa yang ditanam sepanjang pantai Minahasa. Tahun 1885 Sidney J. Hickson, seorang naturalis berkebangsaan Inggris melakukan perjalanan ke Minahasa, Sangihe dan Talaud. Di Minahasa dia menyaksikan pohon kelapa yang sudah banyak ditanam, selain kopi, kakao, vanili, dan lainnya.



Tabel 3.2.4
Ekspor Import Internasional dan Bongkar Muat Barang Interinsular
Tahun 1999 – 2007

Tahun	Import (ton)	Ekspor (ton)	Bongkar (ton)	Muat (ton)
1999	59.698	299.552	1.685.238	681.154
2000	72.727	394.911	1.774.607	750.280
2001	51.796	232.936	2.082.263	957153
2002	144.722	531.420	2.201.114	720.883
2003	92.491	388.676	2.138.698	800.617
2004	10.615	387.995	2.485.324	815.359
2005	20.451	521.041	2.656.115	878.526
2006	57.180	412.191	2.310.395	803.014
2007	51.348	413.285	2.698.362	950.690

Sumber: Purba, 2015: 36; Arsip PT Pelindo IV. Cabang Bitung

Tabel 3.2.5
Bongkar Muat Barang Perdagangan Dalam Negeri Melalui Pelabuhan Bitung
Tahun 2001 – 2014 (TON)

TAHUN	2002	2003	2004	2005	2006	2007
BONGKAR	2201114	2138698	2485324	2656115	2310395	2698362
MUAT	720883	800617	815359	878526	803014	950690
JUMLAH	2921997	2939315	3300683	3534641	3113409	3649052

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
2767307	3223953	3349606	3037897	2964800	2813938	2334402
895668	966690	1022610	892549	820676	1049671	726300
3662995	4190643	4763324	3930446	3785476	3863609	3606702

Sumber : PT. (PERSERO) Pelindo IV Cabang Bitung



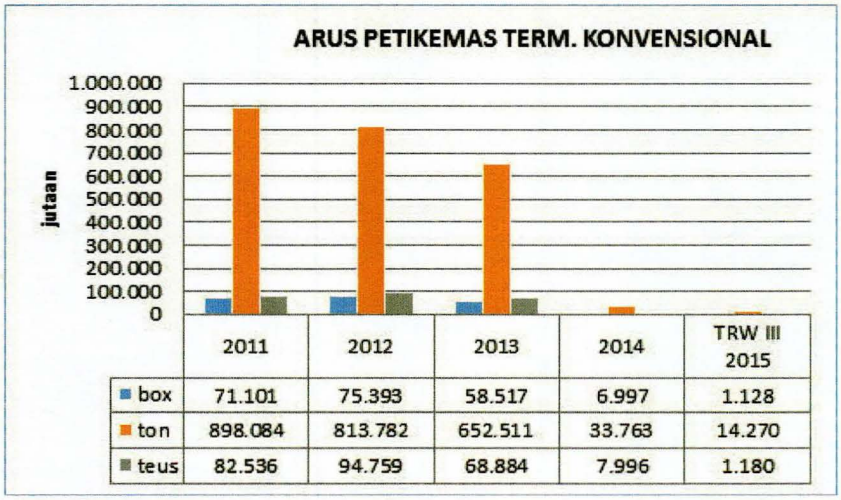
Tabel 3.2.6
Bongkar Muat BarangPerdagangan Luar Negeri
Melalui Pelabuhan Bitung Tahun 2002 – 2014

Tahun	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Impor	144722	92491	10615	20451	57180	51348
Ekspor	531420	388676	387995	521041	412191	413285
Jumlah	676142	481167	398610	541492	469371	464633

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
14489	12603	24818	16079,37	50739	63769	54320
293854	315052	366290	590754,85	473953	319568	339837
308343	327655	391108	756834,22	524692	383337	394157

Sumber: PT. Pelindo IV Cabang Bitung, 2016

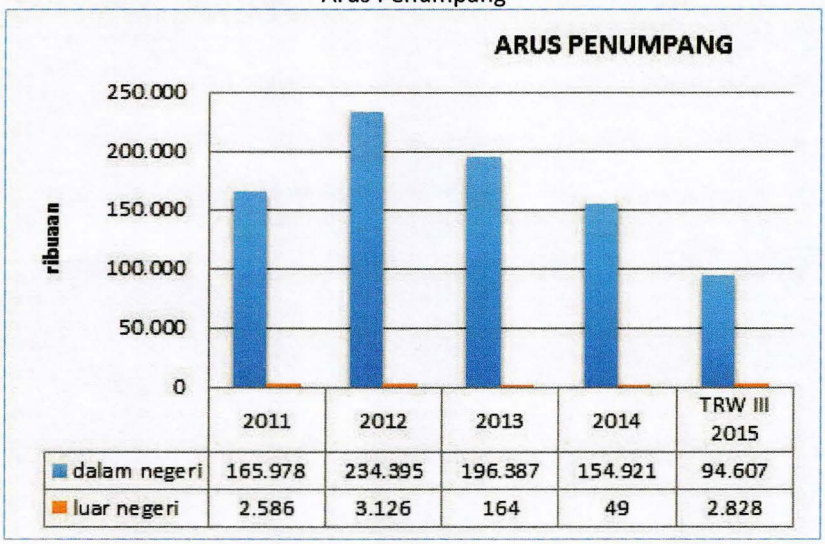
Bagan 3.2.1
Arus Peti Kemas di Terminal Konvensional



Sumber: Sumber: Kantor PT Pelindo Cabang Bitung, 2016



Grafik 3.2.2
Arus Penumpang



Sumber: Sumber: Kantor PT Pelindo Cabang Bitung, 2016

Tabel 3.2.7
Kunjungan Kapal Turis Sampai Triwulan III, 2015

No.	Nama Kapal	Ukuran		Bendera	Jumlah Penumpang	Keterangan Jadwal Kedatangan Kapal
		Panjang (M)	Gt			
1.	MV. Celedonian SKY	91	4.200	Bahamas	83	- 6 Peb 2015 - 1 Maret 2015
2.	MV. Octopus	113	9.932	Caiman Island	0	- 15 Peb 2015 (Diving)
3.	RMS. Queen Merry II	345	148.258	Bermuda	548	- 28 Peb 2015
4.	RMS. Arcadia	285	84.342	Bermuda	570	- 5 Maret 2015
5.	MV. L. Austral	143	10.944	French	150	- 9 Maret 2015
6.	MV. Le. Soleal	142	137.533	French	250	- 26 Nopember 2015

Sumber: Kantor PT Pelindo IV Cabang Bitung



Tabel 3.2.8

KOMODITI EKSPOR (2014-2015)

(TON)

NO	NEGARA TUJUAN	KOMODITI	VOLUME 2014	VOLUME 2015
I	BELANDA	1 CCNO	13,511	36
		2 CPKO	-	9,203
		3 RED PALM STEARN	8,326	6,211
		4 RED PKO	5,500	3
II	AMERIKA SERIKAT	1 RED CO/CCO	-	60
		2 CCNO	30	30
III	KOREA SELATAN	1 PKE	7,167	13,261
		2 BUNGKIL	48,450	8,715
		3 PFAD	6,300	1,000
		4 RED PALM OLEN	6,700	13,000
IV	CHINA	1 RED PALM OLEN	22,000	6,334
		2 CPKO	44,500	6,705
V	TAIWAN	1 BUNGKIL	-	2,700
VI	INDIA	1 BUNGKIL	8,900	11,600
		2 RED PALM OIL	13,400	-
VII	SINGAPURA	1 CCNO	-	3,002
		2 BARANG PROYEK	2,670	-
		3 PETIKEMAS 20" FULL	6	-
		4 PETIKEMAS 40" FULL	32	-

Tabel 9

KOMODITI IMPORT (2014-2015)

NO	NEGARA TUJUAN	KOMODITI	SATUAN	VOLUME 2014	VOLUME 2015
I	CHINA	1 ASPAL CURAH	TON	30	3,145
		2 BARANG CAMPURAN	M^3	3	5
		3 BARANG PROYEK	BOX	2,070	1
		4 PETIKEMAS 20" FULL	BOX	16	4
		5 PETIKEMAS 40" FULL	BOX	37	40
II	KOREA SELATAN	1 PIPA BESI	TON	-	1,641
III	MALAYSIA	1 ASPAL CURAH	TON	2,817	-
IV	SINGAPURA	1 COIL DAN SEJENISNYA	TON	5,817	5
		2 ASPAL DALAM DRUM	TON	1,069	1,097
		3 ASPAL CAIR	TON	-	2,707
V	VIETNAM	1 BERAS BULOG	TON	-	10
		2 COIL DAN SEJENISNYA	TON	-	4
		3 BARANG CAMPURAN	TON	6,000	-
		4 SEMEN	TON	14,000	-
VI	THAILAND	1 BESI COIL	TON	8,778	-

Sumber: PT Pelindo IV Cabang Bitung, 2016

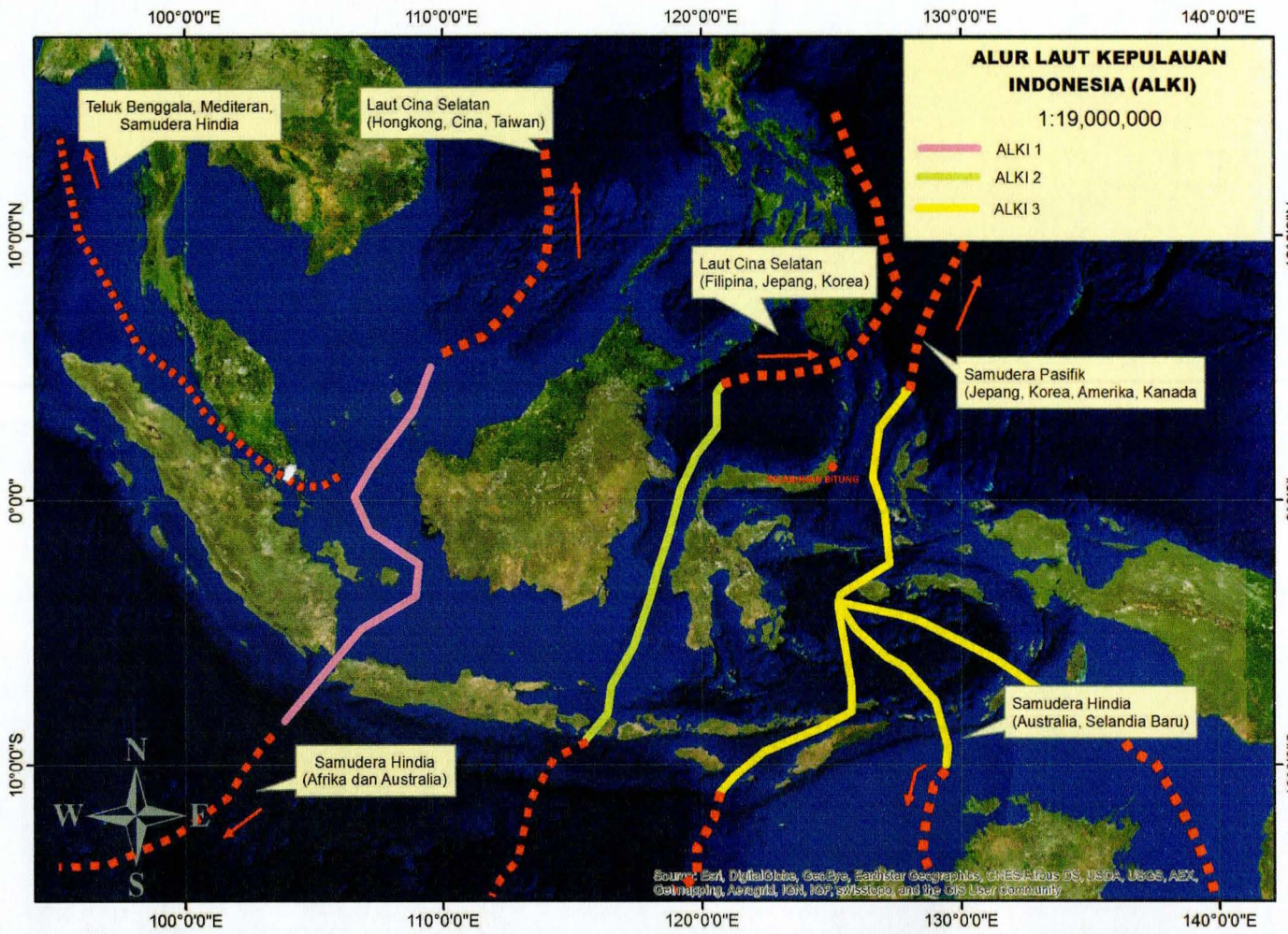
3.2.7 Bitung dan Kawasan Ekonomi Khusus

Menilik sejarah Kawasan Ekonomi Khusus yang kemudian disebut KEK, bagi bangsa Indonesia bukanlah hal yang baru. Namun terlepas baru tidaknya konsep KEK ini atau mencontoh pada negara-negara dunia yang lebih dahulu mengembangkan industri dengan KEK-nya, maka berdasarkan UU 39/2009, pasal 1, yang disebut Kawasan Ekonomi Khusus, adalah kawasan dengan batas tertentu dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu.

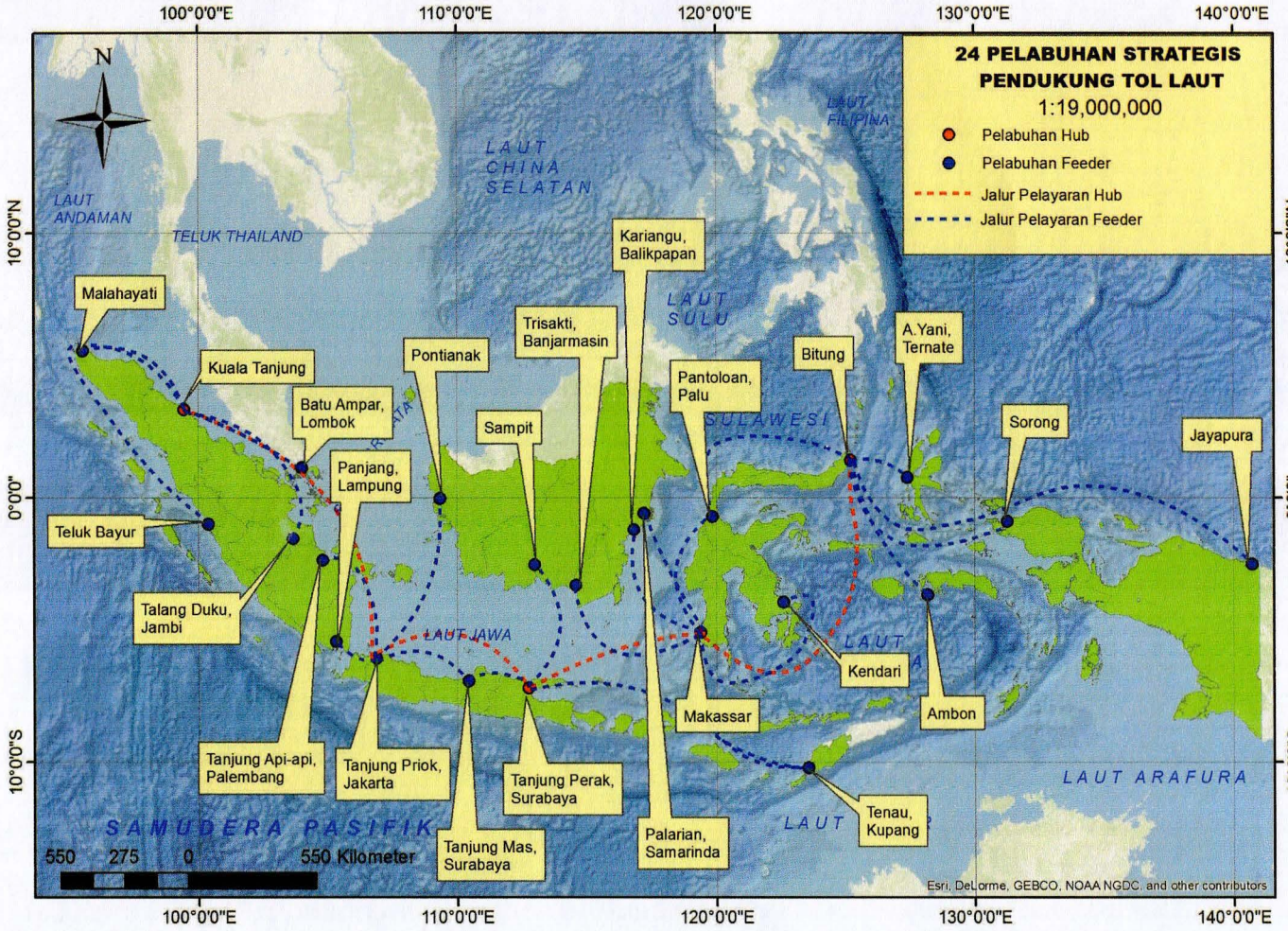
Untuk mengembangkan KEK maka suatu daerah harus memiliki keunggulan geoposisi sehingga geoekonomi dan gesostrategi dapat berfungsi meningkatkan kegiatan industri, eksport, import dan kegiatan ekonomi lainnya serta berdaya saing internasional.



Gambar 3.2.11 Peta Geoposisi dan Geostrategis Pelabuhan Bitung dalam Peta pelayaran Dunia
Sumber: adaptasi peta dunia, 2016



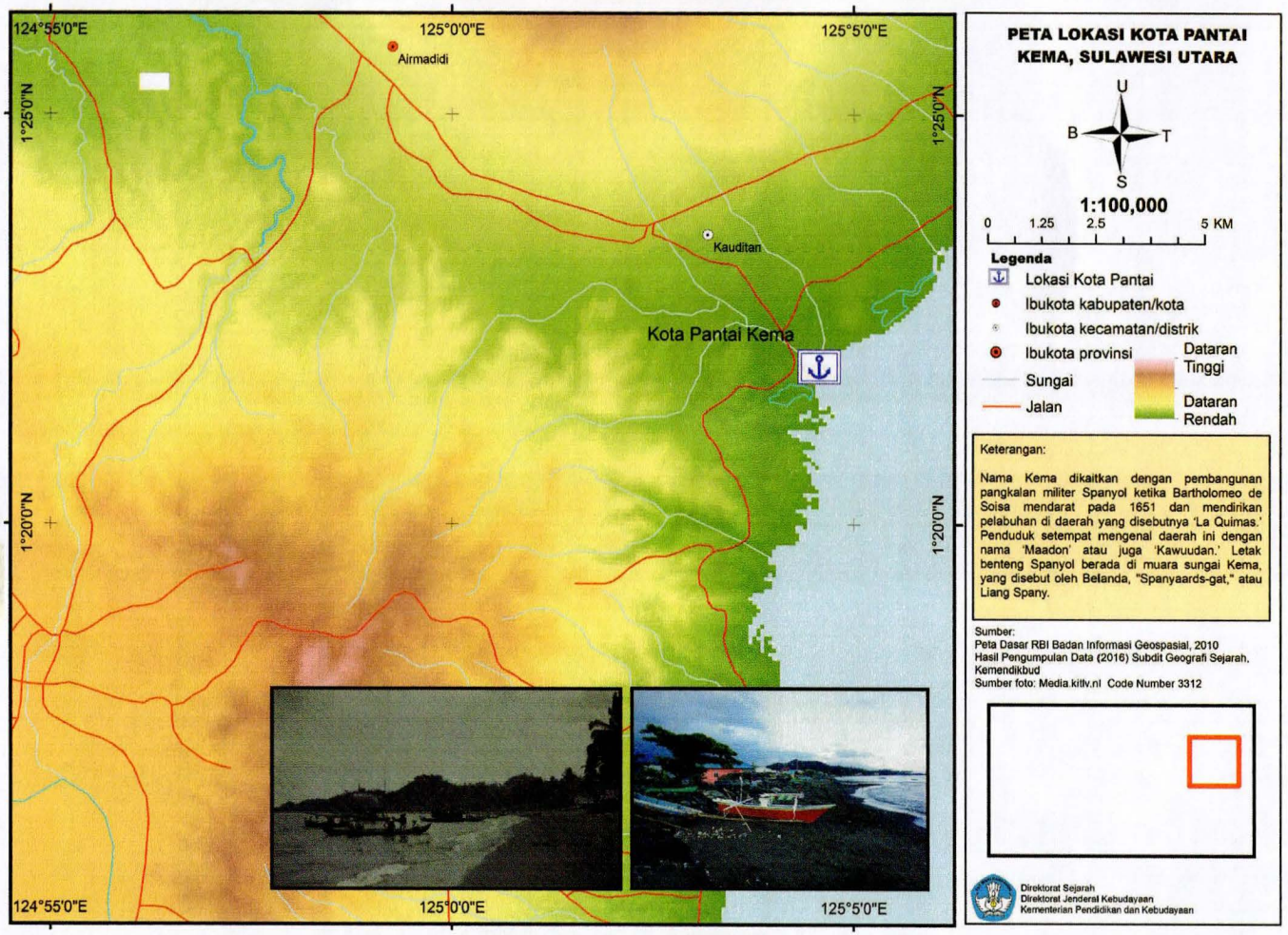
Gambar 3.2.12 Peta Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Bitung Termasuk dalam ALKI II, dan Terutama III
Sumber: Maritimblog.blogspot.com (diakses, 30 Juli 2016)



Gambar 3.2.13 Peta 24 Pelabuhan Tol Laut
Sumber:Pengolahan data Kantor Pelindo Cabang IV Bitung, 2016

Dalam gambar di atas, terlihat bagaimana menjadikan kota Bitung dan Kota Manado di Sulawesi Utara sebagai KABIMA, Kawasan Bitung dan Manado menjadi titik sentral daya tarik ekonomi dunia dengan program Kawasan Ekonomi Khusus. KEK hadir untuk menjadikan daerah Bitung Sulawesi Utara sebagai basis perdagangan Internasional. Dengan basis perdagangan internasional maka dari kota Bitung ini terjadinya percepatan ekonomi daerah diwilayah KEK yang nantinya dapat memicu terjadinya percepatan ekonomi secara nasional. Kota Bitung di Provinsi Sulawesi Utara menjadi titik sentral pengembangan dan pertumbuhan ekonomi Indonesia.





Gambar 3.3.1 Peta Posisi Kema dalam Peta Sulawesi
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

3.3.1. Toponim Kema

Kema dikenal sebagai suatu nama dengan berbagai kata/istilah yang menunjuk pada suatu lokasi yang sama, terkadang dalam penyebutan terdengar sama namun penulisannya berbeda. Ada yang menuliskan Kema sama dengan Quema, Quemas, Quimas – La Quimas, Quimar, Kemas, Kima, Kime, Kwima, Khaima, dan Kijama. Selain itu ada istilah-istilah lain yang juga mempunyai arti yang sama, yang pemaknaannya lebih luas lagi dan bersifat glosari atau masih perlu penjelasan, seperti Kawuudan, Maadon, Liang Maadon, *Spanjaardsgat*, *Kemas off Groote Oesterbergen*, dan *Utreght*. Namun begitu tidak semua istilah di atas ada penjelasannya, terkadang hanya sebagai suatu kata spontan yang ketika dicarikan arti dan maknanya tidak ditemukan, begitupun bagi penduduk setempat, tidak lagi mempunyai penjelasan tentang artinya. Terkadang hal itu dikarenakan kesalahan penulisan, ejaan ataupun lafal seseorang dilihat dari latarbelakang kesukubangsaannya. Sebagai contoh, kata Kijama dalam tulisan Graafland (1868) merujuk pada suatu tempat yang dekat dengan Bitung. Bitung sendiri ditulisnya Bitung Kitjil, ketika "mereka" (orang Bobontehu)[16] mendarat dengan perahu-perahu di Kijama (Graafland, 1868: 391. Hal seperti ini banyak terjadi, seperti tulisan Bajo, Badjo, Bajau, Batjau; Mindanao, Mangindano, Mangindanu; Manado, Menado, Manadu, Manandou, Manarow.

Kema sebagai suatu tempat tujuan, baik sengaja maupun tidak sengaja, mulai dikunjungi sejak permulaan abad ke-16. Hal ini erat

16 Babontehu dalam bahasa Tombulu-Minahasa disebut *wawo un tewu* artinya "terapung-apung di atas air"; *wawo*= di atas permukaan atau puncak; *tewu* = air atau laut atau danau. Kalimat ini maksudnya ditujukan pada satu pulau di depan kota Manado yaitu Pulau Manado Tua yang berada dilepas pantai kota Manado, dan dengan perahu rakyat mesin kecil *pelang* 45 menit dapat tiba di Pulau Manado Tua (sebelah Pulau Bunaken). Penduduknya disebut *touw wawo un tewuh* artinya orang di atas permukaan air (orang laut, orang air). Asal usul penduduk dari berbagai tempat seperti Bolaang-Mongondow, Siau, Tagulandang, Sangihe, dan sebagian kecil dari Minahasa. Palar, 2009. *Wajah Lama Minahasa.* Jakarta: Yayasan Gibon. hlm. 75-80. Lebih jauh mengenai apa dan bagaimana orang Babontehu, dapat dibaca A.L Waworuntu. 1891. *De Oude Geschiedenis der Minahasa,* yang dikutip Palar.

kaitannya dengan dua bangsa besar, Portugis dan Spanyol yang menguasai lautan pada periode itu, bahkan jauh sebelumnya kedua bangsa ini sudah bersaing di lautan. Nafsu kedua bangsa ini untuk menemukan jalan laut ke Asia (Asia Tengah, Timur dan Tenggara) ketika melihat barang-barang dan rempah-rempah yang dibawa para pedagang Arab dan India di pasaran Eropa. Dapat dipastikan, bahwa sebelum kedatangan bangsa-bangsa Eropa ke bagian Timur Indonesia, sebelumnya telah didahului oleh para pedagang dari Jazirah Arab dan India. Pada akhirnya, pada tahun 1498 Portugis berhasil menemukan jalan laut melewati Afrika Selatan ke India, dan sesudahnya, tahun 1510 Portugis dengan raja mudanya sudah menguasai Asia dan berkedudukan di Goa. Dari Goa inilah, Portugis kemudian merebut Malaka di tahun 1511, setahun kemudian, 1512 kapal-kapal Portugis sudah dapat berlayar masuk ke kepulauan Maluku Muskens, 1974: 50, 57).

Hasrat yang sama dilakukan Spanyol. Pada September 1519 – September 1522, Spanyol sudah melakukan pelayaran dari ujung selatan Amerika Latin dan Pasifik ke Filipina, selanjutnya melewati Nusa Tenggara Timur dan kembali ke Spanyol. Sejarah mencatat, bahwa inilah perjalanan awal mengelilingi dunia untuk kedua bangsa ini, dan babak baru sejarah dibidang politik dan kekuasaan, ekonomi dan perdagangan, dan penyebaran agama (Muskens, 1974).

Untuk meredakan persaingan di laut dan perebutan kekuasaan atas wilayah yang dituju, maka Paus Alexander VI pada tahun 1493-1494 membagi daerah kekuasaan dan pelayaran laut seluruh Asia kepada Portugis, kecuali daerah Filipina yang telah dikuasai Spanyol, dan daerah Amerika kepada Spanyol, kecuali Amerika Latin yang telah dikuasai Portugis. Pembagian dua dunia ini dikenal dengan perjanjian Tordesilas tahun 1494 yang memperkuat garis demarkasi kepausan, namun pada akhirnya kedua negara ini tidak mentaati perjanjian itu, sebaliknya, keduanya hanya berusaha dan sibuk memperebutkan, penguasaan sumber rempah-rempah daerah Maluku (Muskens, 1974: 52, 121). Sebaliknya Spanyol diberi kesempatan di daerah Sulawesi terutama perairan dan



daratan Minahasa dengan kondisi "iklim baik, tanahnya subur, dan tanpa muslim" (Wigboldus, 1987: 69). Namun kenyataannya tidak demikian, pada tahun 1606 ketika Spanyol berada di wilayah Sulawesi mereka menemukan bahwa banyak juga suku dan kerajaan-kerajaan Islam dan setengah Islam di sekitar wilayah ini. Minahasa sendiri bukanlah suatu daratan yang tidak berpenghuni, tetapi sudah berpemerintahan dengan penguasa-penguasa lokal yang terkadang harus berhadapan dengan sejumlah perompak yang umumnya berasal dari Mindanao di kawasan ini.

Dalam catatan Pater Ferdinan de Soledade O.F.M. yang dikutip van Kol (1903) bahwa Portugis akhirnya mendapat kedudukannya di Ternate dan menjalin kerjasama serta mengikat persahabatan dengan Sultan Ternate. Portugis diberikan kesempatan oleh Sultan Ternate untuk mendirikan benteng pada tahun 1552, dan hal ini dilakukan agar Sultan dan kerajaannya terlindung dari ancaman kesultanan Tidore, Bacan, dan Jailolo. Hal yang sama, ketika tibanya satu armada Spanyol di Tidore sebagai bagian dari armada Ferdinand Magelhaens. Dari kelompok yang baru tiba di Tidore ini, sebagiannya lagi memisahkan diri dan menuju ke pesisir Minahasa. Rombongan yang memisahkan diri ini berlabuh di daerah Kima (Kema), suatu pemukiman di pesisir pantai sekitar Manado. Ada dugaan berlabuhnya di muara Sungai Sario (tumpahan Sario),[17] sebagai tempat barter antara orang-orang Babontehu dengan Spanyol (Babontehu asal Pulau Manado Tua, yang sekarang berada di lepas pantai, di depan kota Manado), tetapi ada pula yang menyebutkan sekitar pantai Molas yaitu perkampungan Kima Bajo (yang sekarang). Keduanya memiliki kesamaan/ kemiripan nama dengan Kema di teluk Kema.

Dari dugaan kedua lokasi pesisir pantai ini, orang-orang Babontehu kemudian menjadi penunjuk jalan dan memperkenalkan kepada Spanyol adanya tempat berlabuh yang indah yakni di muara Sungai Wenang; Tumpahan

17 Lihat H.B Palar, 2009. Hlm. 122., lebih khusus *footnote* 7 kutipan dari tulisan A.C.J. Edeling dalam *Adatrechbundels* XVII Celebes, hlm. 9, "Tentang Minahasa".

Wenang (Riedel, 1869: 508; Wessels, 1935: 85) yang tidak jauh dari lokasi itu sebagai tempat membuat garam penduduk Wenang. Sikap bersahabat yang ditunjukkan oleh orang-orang Babontehu kepada Spanyol, motivasinya adalah supaya dapat diterima oleh penduduk Wenang. Terlepas dari kedua nama pantai yang disebut, namun dapat dipastikan hal itu terjadi di pesisir pantai Manado. Sampai kini, sepanjang pesisir pantai Manado, dari Muara Sungai Bahu-Malalayang sampai dengan pesisir pantai Molas-Tongkaina bahkan lebih jauh dari yang disebutkan, dapat dijadikan sebagai tempat berlabuh.

Pada tahun 1606, pantai Bulo dan Tateli di sebelah barat pelabuhan Manado, sering dijadikan tempat berlabuh kapal-kapal Spanyol (Passen, 2003: 2). Kedua pantai ini juga representatif dijadikan sebagai pelabuhan dengan tanjung Bulo-nya, dan di pesisir pantai dekat bebatuan, terdapat mata air tawar yang jernih jika air laut sedang surut. Di masa lampau, muara-muara sungai di kedua pantai ini menjadi daya tarik tersendiri untuk para pelaut singgah, namun kondisi sekarang ini, debet air sungai semakin kecil, bahkan di musim kemarau bisa kering.

Mengutip catatan pendeta Jacobus Montanus tahun 1674/1675 (Molsbergen, 1828: 41: Supit, 1986: 70-71) ketika berkunjung ke pesisir pantai Manado, sambil merekam cerita-cerita setempat tentang adanya suatu kerajaan, diperoleh keterangan bahwa, kata Kima dalam bahasa lokal (melayu Manado; ada yang menyebut dalam bahasa *alifuru* (kafir), Kima berarti *nyare,* Kima = *bia kima* atau *keong* (*een klip oester*=sebuah kerang; terumbu karang, tiram). Sebutan Kima dimaksud oleh Montanus adalah nama suatu pegunungan yang membentang dari utara ke selatan dan itu tertuju pada suatu tempat yaitu pantai Kema. Pada waktu itu, dugaan Montanus, bahwa dibelakang pegunungan itu ada sebuah kerajaan yang berkuasa, dan yang dimaksudnya adalah kerajaan Manado di Sulawesi Utara.[18]

18 Istilah Raja adalah istilah orang Eropa yang menunjuk pada penguasa tertinggi di atas kepala kampung (di Minahasa: U'kung Tu'ah = Hukum Tua) atas suatu wilayah yang lebih luas (U'kung Walak, Kepala Um Walak = kepala distrik) "Rey" (Spanyol); King (Inggris). Lihat Van Passen, 2003: 55. IIstilah Manado dan kerajaan Manado

Dijelaskan lebih jauh, bahwa Kima = *keong* besar, dan Kema yang dia maksud adalah suatu lokasi yang disebut oleh Spanyol dengan Quema (Molsbergen, 1928: 41) yang berarti "nyalah" "menyalahkan", hal ini kaitannya dengan kebakaran-kebakaran yang dilakukan oleh Spanyol. Sebaliknya, ada yang mengatakan bahwa dari laut seperti ada nyala-nyala api.

Kata "Kema" dan "Kima" dalam banyak literatur, termasuk catatan Molsbergen (1928) sering masih diberikan tanda tanya, bahkan tanda kurung [..] ketika menulis Kema atau Kima (Molsbergen, 1828: 20). Di daerah ini, Kema sering disebut Kima, tetapi tidak sebaliknya. Kima[19] juga selain menunjuk pada lokasi Kema sebagai tujuan dalam tulisan ini, oleh penduduk Kema ada hikayat kaitannya dengan penamaan Kema dari kata Kima = *bia*, tiram, *keong*, yang hidup di batu-batu karang.

Hikajatnya (yang empunya cerita) sebagai berkut:

"...pada suatu ketika, beberapa orang yang sedang mendayung di pantai, tiba-tiba kayu dayungnya seperti tersangkut sesuatu dan tidak bisa lagi digerakkan. Setelah diselidiki, ternyata kayu dayung tidak tersangkut

merupakan kekeliruan pejabat-pejabat Spanyol dan Kompeni. Semuanya didasarkan pada praduga yang keliru. Jacobus Montanus sendiri apriori jika di Manado ada Raja dan Kerajaan. Ia menjelaskan bahwa sepanjang pengetahuannya tidak ada bukti kuat bahwa di Manado ada jabatan Raja, yang mana di Minahasa tidak mengenal sistem kerajaan, dan tidak seorangpun dihormati sebagai Raja. Lihat, H.B Palar dan L.A. Anes, 1994. *Minahasa: Sejarah dan Derap Langkahnya Menuju Kemerdekaan Indonesia.* Manado: PT Tarcius Celebes. hlm.132.

19 Kima juga adalah satu nama desa/kelurahan suku Bajo yang ada di pesisir pantai Kecamatan Wori sebelumnya masuk wilayah kota Manado sampai tahun 2002, sesudahnya terjadi pemekaran pembentukan Kabupaten Minahasa Utara. Lihat, Ivan R.B Kaunang, dkk. 2005. *Sejarah Kabupaten Minahasa Utara: Suatu Perjalanan Panjang Yang Tidak Mengenal Lelah.* Sulut: Pustaka Gender, BKOW. Eksistensi Kampung Bajo di pesisir ini mulai terbentuk pemerintahan yang pertama tahun 1930-an. Kata Kima sendiri berasal dari "bia kima, sejenis tiram, keong besar" yang banyak terdapat di pantai Kima Bajo. Suku Bajo tersebar dan terkonsentrasi populasinya, selain di Kima Bajo, juga di Talawaan Bajo dan di Pulau Nain Kabupaten Minahasa Utara. Lihat Ivan R.B Kaunang, dkk., 2012. *Menemukenali Kearifan Lokal dalam Kaitannya dengan Watak dan Karakter Bangsa di Minahasa Utara.* Manado: Kepel Press. Khusus mengenai Kima Bajo, hlm. 85-200.



pada batu atau lainnya, tetapi "ditangkap" atau "dijepit" oleh "bia kima/ kime" sebesar "satu depa" lingkar tangan orang dewasa.

Lokasi pantai ini kemudian dinamakan Kema asal kata dari "bia kima" yang banyak terdapat di pantai kema ini. Penduduk lainnya, terutama mereka yang berasal dari suku Tonsea-Minahasa menyebut lokasi ini dengan "Kawuudan" yang memiliki makna "kokoh, kekuatan, benteng pertahanan". Ada juga yang menyebut "Maadon" yang menunjuk pada suatu lokasi dan nama negeri-negeri di pesisir dahulu atas dasar hubungan kekeluargaan, kekerabatan yang dekat dengan Minawerot Tonsea. Bert Supit (1986: 72-73) menuliskan:

"Maadon memang strategis. Tempat itu terletak disuatu teluk kecil yang diapit oleh suatu pegunungan yang menjorok ke laut, dengan tebing yang curam ke laut. Pantai yang indah dengan pasir putih menjadi pelabuhan yang ideal. Kira-kira dua kilometer dari garis pantai terbentang dari utara ke selatan Pegunungan Lembean yang bertemu dengan kedua bukit tersebut, sehingga menjadi benteng perlindungan yang baik. Dari Pegunungan Lembean mengalir sungai yang bersih dan sejuk".

Selain arti di atas, dalam ingatan penduduk Kema, mereka juga tahu bahwa nama Kema adalah lafalan dari Quema, Quemas, La Quimas sebagai suatu lokasi/tempat yang dinamai Spanyol. Bagi Spanyol, Kema tidak asing lagi, hal ini dapat dibuktikan dari penamaan Belanda terhadap lokasi ini yang disebut dengan "Spanjaardsgat", (Spanjaard = Spanyol; gat = lubang), jadi secara hurufiah, Spanjaardsgat berarti "lubang Spanyol", yang dapat diartikan muara sungai Spanyol, Liang Spanyol atau pelabuhan Spanyol; Liang Maadon (Molsbergen, 1986: 9).

Dalam laporan Pastor Blas Palomino pada 8 Juni 1619, negeri Kema disebut Las Quimas, hal ini ditulisnya dari perkunjungan missinya di desa-desa pedalaman Minahasa (desa Kale = Kali, Kaskasen = Kakaskasen, Tomum = Tomohon, Sarranson = Sarongsong, Tombarini = Tombariri, Tondano, Las Quemas = Kema). Selanjutnya dalam laporan-laporan VOC-Belanda (Kompeni), memory serah terima, Gubernur Jenderal Robertus Padtbrugge menuliskan *van de Kemas off groote Oesterbergen aff* yang artinya pegunungan kerang besar(Passen, 2003: 19-26; 65). Kemudian dalam Daghregister 22 Juli 1644, Kema ditulis dengan Quema yang mengacu pada istilah Spanyol.



3.3.2 Tinjauan Monografi Kema

Kema menurut tradisi lisan setempat adalah suatu lokasi yang jauh bagian dari wilayah walak Kauditan. Daerah ini mulai dibuka sebagai suatu pemukiman sejak tahun 1500-an di beberapa titik pesisir pantai. Diceritakan bahwa Kelong adalah lokasi awal sebagai tempat pemukiman tua di Kema. Di lokasi itu banyak tumbuh pohon pepaya sehingga penduduk setempat menyebutnya "kepaya". Pada suatu waktu, ketika penduduk berperahu sambil mendayung di pantai Kema, maka salah satu dayung seperti terjepit di antara bebatuan karang, ternyata setelah diselidiki, dayung tersebut dijepit oleh sebuah kerang-kerangan besar yang oleh penduduk setempat menyebutnya *bia kima,* sejak adanya peristiwa ini maka nama lokasi yang tadinya disebut "kepaya" mulai berubah menjadi "kima" bahkan dalam penyebutan disebut "kwima".

Kema sekarang ini merupakan salah satu kecamatan yang berada dalam wilayah pemerintahan Kabupaten Minahasa Utara Propinsi Sulawesi Utara. Kecamatan Kema merupakan kecamatan hasil pemekaran dari kecamatan Kauditan. Kecamatan Kema terletak dengan batas-batas wilayah sebagai berikut: Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Bitung Timur Kota Bitung; Sebelah Selatan berbatasan dengan kecamatan Kombi Kabupaten Minahasa; Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Kauditan; Sebelah Timur berbatasan dengan Laut Kema.

Sebagai Ibukota Kecamatan, Kema sekarang ini menjadi Kota Pelabuhan Ikan di belahan Minahasa Timur, yang memasok ikan untuk kawasan kecamatan-kecamatan yang ada di pesisir pantai timur Minahasa, seperti pantai Kema dan sekitarnya, Kombi dan Lembean Timur. Di samping itu, Kema sebagai salah satu daerah wisata dengan objek wisata pantai Firdaus, Batu Nona, Pantai Pasir Putih Lilang, rumah-rumah khas berciri arsitektur kolonial, Makam keramat di tanjung keramat, kuburan pendeta zending Lamert Lamers, sarkofagus waruga *tonaas* Xaverius Dotulong, dan



penjara tua (masyarakat menyebutnya penjara tua Portugis).

Kecamatan Kema terdiri dari 10 desa, yakni Makalisung, Waleo, Lilang, Lansot, Kema Tiga, Kema Dua, Kema Satu, Tontalete, Tontalete Rok-Rok, dan Waleo Dua. Luas wilayah Kecamatan Kema mengalami perubahan dari 133,87 km2 menjadi 120,96 km2 pada tahun 2013 dikarenakan adanya perubahan batas wilayah desa Tontalete Rok-Rok, yang berbatasan dengan Kota Bitung, serta baru selesainya penghitungan luas wilayah desa Waleo dan Waleo Dua. Desa dengan luas wilayah paling besar adalah Desa Waleo, yaitu seluas ± 25,57 km2, sedangkan desa yang luas wilayahnya paling kecil adalah Desa Kema Tiga, seluas ± 0,90 km2. Kecamatan Kema terletak di ketinggian ± 1 meter dari atas permukaan laut. Dilihat dari lokasi desa, terdapat empat desa yang berlokasi di lereng, satu desa di lembah, dan lima desa di hamparan. Dari sepuluh desa yang ada di Kecamatan Kema, delapan desa berbatasan langsung dengan laut/desa pesisir, dan dua desa tidak berbatasan langsung dengan laut/desa bukan pesisir.

Kecamatan Kema terbagi menjadi sepuluh desa. Kecamatan ini dikepalai oleh seorang camat dan masing-masing desa dipimpin oleh seorang kepala desa yang disebut Hukum Tua. Jumlah penduduk laki-laki di Kecamatan Kema lebih banyak dibandingkan penduduk perempuan, yakni 8. 701 orang laki-laki dan 8. 134 orang perempuan, dengan rasio jenis kelamin sebesar 106,97 yang berarti bahwa diantara 100 orang perempuan terdapat sekitar 106 orang laki-laki. Desa dengan jumlah penduduk paling banyak adalah Desa Kema Tiga, yakni sejumlah 4.561 jiwa, sedangkan yang paling sedikit penduduknya adalah Desa Lansot, yakni hanya sejumlah 468 orang.

Mayoritas penduduk di Kema beragama Kristen, dengan jumlah 8.815 penganut. Agama terbesar kedua adalah agama Islam dengan jumlah 6.368 penganut, dimana lebih dari setengahnya berasal dari desa Kema Tiga. Agama Katolik menjadi agama terbesar ketiga dengan jumlah penganut 763 orang.

Berdasarkan data dari Balai Penyuluhan Pertanian dan Kehutanan





Gambar 3.3.2 Foto Pelabuhan Tradisional Kema
Sumber: dokumen penulis, April 2016

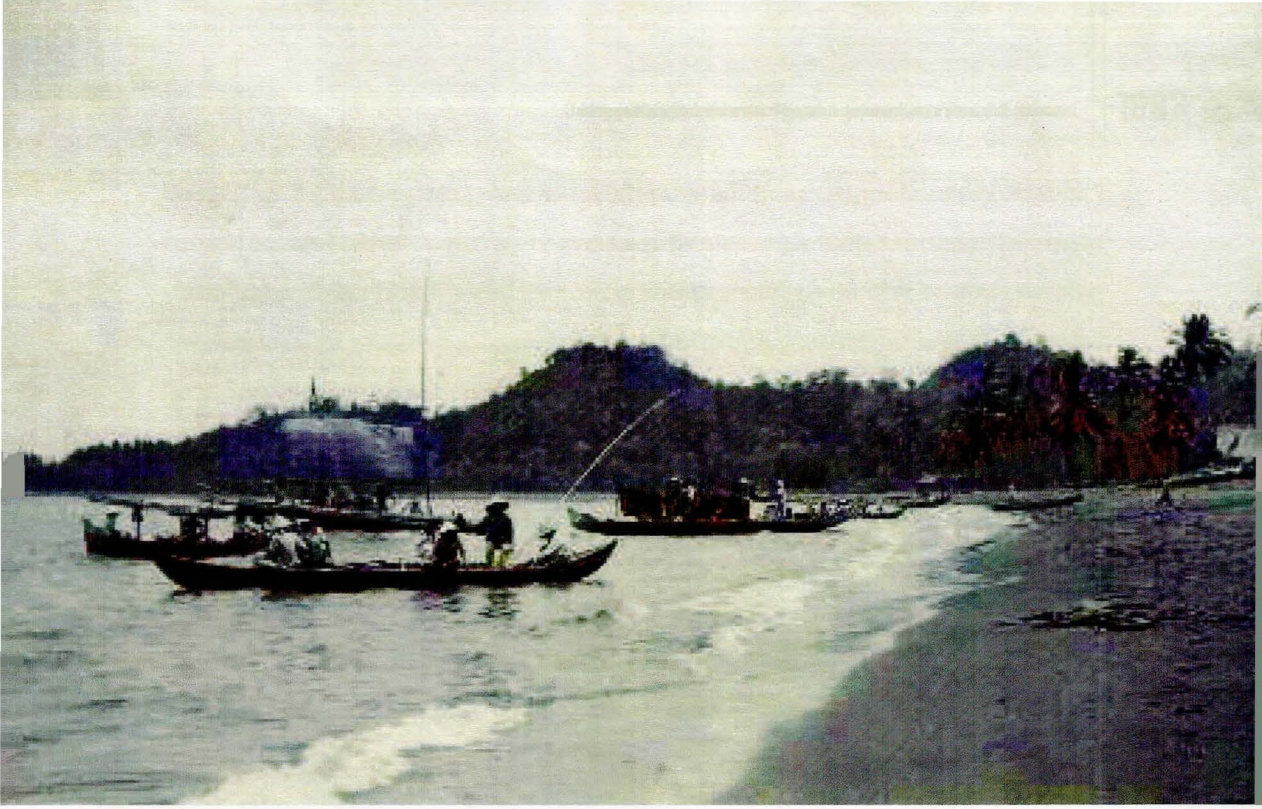
Kecamatan Kema, produksi padi sawah di tahun 2013 tercatat sebanyak 3.120, ton, dengan produktivitas sebesar 60 kwintal per hektar. Sedangkan padi ladang di tahun 2013 tercatat sebanyak 200 ton, dengan produktivitas sebesar 20 kwintal per hektar. Secara keseluruhan, produktivitas padi di Kecamatan Kema pada tahun 2013 menurun dibandingkan tahun 2012. Kema merupakan salah satu kecamatan di Minahasa Utara yang menggerakan sektor perikanan. Jumlah perahu/kapal yang dimiliki nelayan di Kema tercatat sebanyak 276 unit, terdiri dari 41 unit perahu tanpa motor, 168 unit perahu motor tempel, dan 67 unit kapal motor.[20]

3.3.3. Catatan Nicolaas Graafland Tentang Kema

Catatan-catatan tentang keadaan Kema berkaitan dengan suatu lokasi penting di zaman Portugis-Spanyol, masa kolonial VOC-Belanda

20 Kecamatan Kema dalam Angka, 2015. BPS. Kabupaten Minahasa Utara.





Gambar 3.3.3 Foto Pesisir dan Pendaratan Perahu di Kema, tahun 1931
Sumber: Media.kitlv.nl Code Number 3312

kaitan dengan kondisi alamnya yang kemudian menjadikan daya tarik tersendiri bagi banyak penguasa di periode abad ke-16 sampai permulaan abad ke-20, berikut catatannya.

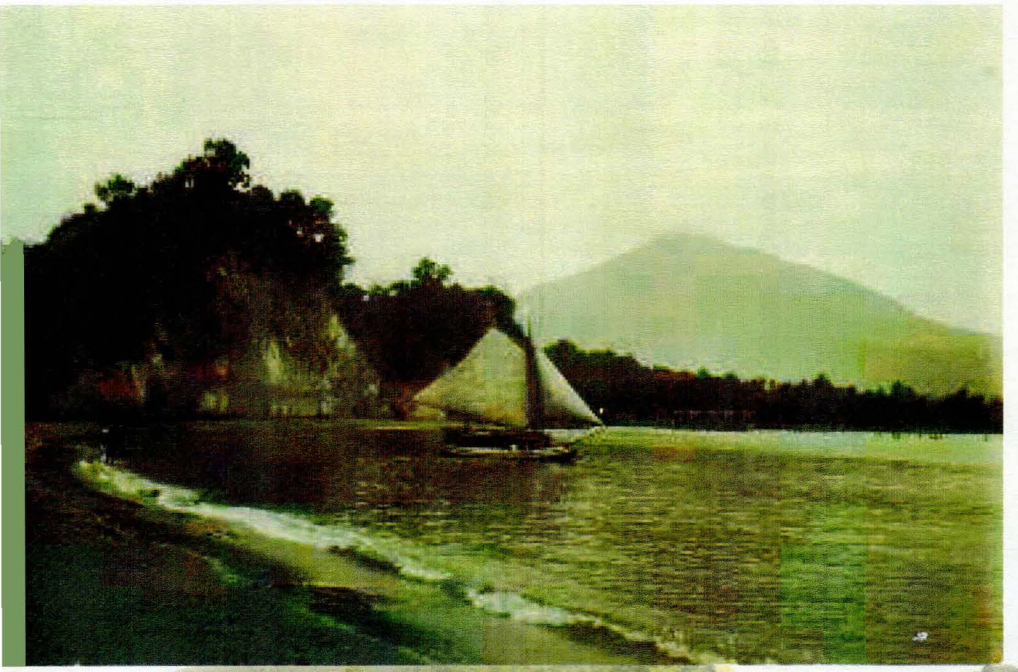
Nicolaas Graafland, baik sebagai seorang pendeta utusan zending maupun sebagai guru dan etnolog pada pertengahan abad ke-19 dalam catatan perjalanannya dilaporkan, bahwa ada tiga pelabuhan penting di tanah Minahasa bagi perdagangan di masa itu, bahkan jauh sebelumnya, yakni pelabuhan Manado, pelabuhan Amurang dan pelabuhan Kema. Masing-masing memiliki perannya sendiri. Jika dihubungkan dengan Manado sebagai suatu lokasi di Tumpahan Wenang (Muara Sungai Wenang), sebelum VOC berkuasa dan dipertuan di wilayah ini (perairan Sulawesi), maka silih berganti ketiga pelabuhan ini diperebutkan oleh portugis dan Spanyol, walaupun ada juga pelabuhan-pelabuhan tradisional lainnya, pesisir-pesisir pantai sepanjang ujung Utara pulau Sulawesi. Dapat



disebut dari pesisir Barat Minahasa, dan atau dari Selatan Minahasa ke arah Timur, menjadikan Kema sebagai titik pusat.

Bagi Graafland (1869: 428), Kema yang berada di pantai Timur Minahasa dengan Teluk Kema sangat mencolok dengan banyaknya tebing-tebing tinggi yang menjorok ke laut, dan sangat berbeda dengan Minahasa bagian barat dan utara yang memiliki dua jurang, yakni di Mandolang di antara Tateli dan Tanawangko, dan di mulut Teluk Amurang. Pantai Kema terdapat banyak endapan lumpur, dan dari jauh pasirnya terlihat putih kekuning-kuningan, dan setelah dekat, ternyata itu adalah pecahan-pecahan kecil batu karang. Beberapa jenis kerang masih termasuk langka dan bagus untuk menjadi hiasan. dari segi keamanan, topografi dengan tebing tinggi yang menjorok ke laut, baik untuk membendung kekuatan musuh yang kuat sekalipun.

Keindahan pantai Kema digambarkan seperti tersentak ketika orang berjalan-jalan ditepi pantai dengan hamparan pasir ketika memasuki pantai Kema. Pantai Kema di pagi hari sangat indah, udara dingin dengan hamparan pemandangan laut yang tenang, dan pemandangan darat dengan pepohonan,



Gambar 3.3.4 Foto Perahu Layar di Teluk Kema, 25 Agustus 1913
Sumber: Media.kitlv.nl Album Number 874





Gambar 3.3.5
Foto Kapal Uap di
Teluk Kema
tahun 1913
Sumber: Media.
kitlv.nl
Nomor Code 3819

bukit dan gunung yang mempesona, namun udara di siang hari terasa panas termasuk pandangan mata yang menyilaukan oleh sinar matahari. Pada musim angin barat, pelabuhan yang paling aman untuk berlindung bagi kapal-kapal adalah pelabuhan Kema, dibanding pelabuhan Manado, pelabuhan Tanawangko, dan pelabuhan Amurang. Pelabuhan Kema adalah pelabuhan kedua terbesar di Minahasa masa itu. Banyak kapal uap yang datang berlabuh di Kema dan kapal-kapal penangkap ikan paus. Ada juga kapal-kapal lainnya dengan berbagai tujuan untuk mengambil persediaan bahan makanan dan air sebagai bekal dalam pelayaran. Kapal-kapal perang Belanda sering juga labuh di pelabuhan Kema ini (Graafland, 1869: 470-474).

Selain hal baik di atas, ada juga hal yang tidak menguntungkan bagi kondisi pantai dan pelabuhan ini, yakni pada musim angin, khususnya angin barat dan musim hujan, pelabuhan ini menjadi tempat kapal berlindung, sebaliknya pada musim kemarau dan bertiupnya angin tenggara, pelabuhan Kema sangat baik untuk berlabuh karena lautnya yang tenang. Kondisi pantai pada musim kemarau terasa tidak baik bagi kesehatan, terutama jika air laut pasang, maka terdapat kolam-kolam kecil yang seringkali tempat berkembang biak nyamuk, demikian sebaliknya ketika surut kering maka sering ada bau yang menyengat dan mengganggu seluruh pemukiman (Graafland, 1869: 12).



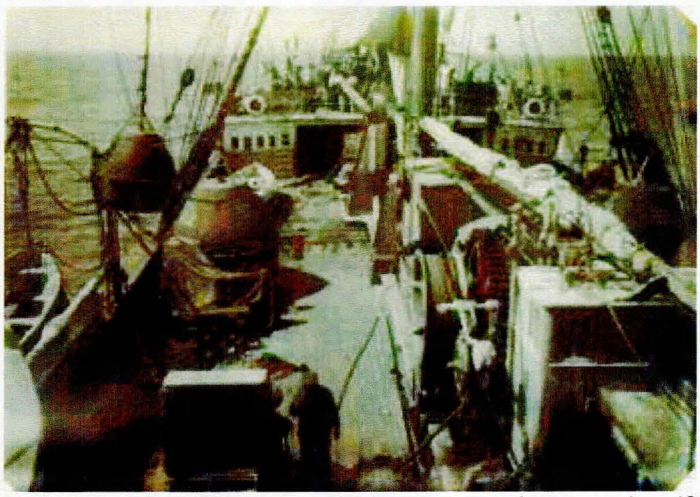
3.3.4. Kegiatan Perdagangan di Pelabuhan di Kema

Kema dalam sejarah Minahasa khususnya dan Sulawesi Utara pada umumnya memiliki peran penting dalam posisinya sebagai pelabuhan alam, selain pelabuhan Manado. Kema sebagai suatu lokasi memainkan peran pentingnya dalam periodikal sejarah sebagai salah satu pintu masuk utama ke Minahasa sejak zaman Spanyol. Meskipun Manado ditetapkan sebagai pusat pemerintahan, dan tempat pengumpulan hasil-hasil bumi dari pedalaman Minahasa, tetapi terkadang laut tidak bersahabat dengan adanya musim angin barat. Pelabuhan Manado menjadi tidak aman bagi pelayar dan kapal barang. Antara bulan Oktober dan April kapal-kapal menghindari laut depan pelabuhan Manado. Biasanya mereka akan terus ke pelabuhan Kema pada sebuah tempat di pantai Timur Minahasa, yang jaraknya sekitar 40 kilometer sebelah Timur Manado. Pada tahun 1890, Belanda bahkan merencanakan membangun jalan kereta api dari Manado sampai Kema karena pendapatan yang cukup tinggi yang didapatkan dari pelabuhan Kema dibanding dengan pemasukan ke pelabuhan Manado. Namun sayang hal itu dibatalkan karena alasan pengurangan anggaran negara.

> *"... Sampai pada tahun 1800, Kema telah dikenal sebagai tempat paling strategis, paling besar penduduknya, dan dianggap paling kaya dari 17 desa yang ada di Walak Tonsea. Memiliki 1300 keluarga pada awal abad ke-19, dalam setiap tahunnya dari sini dapat disetorkan rata-rata antara 200 sampai 300 last beras kepada Kompeni. Jumlah ini meliputi yang tertinggi dari seluruh 26 walak di Minahasa yang dikenakan setoran demikian. Walak Tondano sebetulnya adalah wilayah yang paling banyak menghasilkan beras. Akan tetapi karena walak yang satu ini sejak lama selalu menunjukkan sikap bermusuhan kepada Kompeni, maka kompeni tidak bisa memunggut lebih banyak komoditas itu dari tempat ini. Walak Kema boleh dikata telah mengisi seretnya pemasukan beras dari Tondano. Memiliki kepala seorang Kristen, Kema pada masa itu telah pula mempunyai sebuah gereja dan pendeta sendiri".*[21]

21 Informasi tentang Kema dan walak Tonse pada masa itu terdapat dalam: "Memorie conserneerende den tegenwoordigen staat van de Residentie Manado, overgegeeven,

Untuk menjaga agar pemasukan dan perdagangan berjalan lancar serta tidak terjadi penyeludupan barang, terutama barang-barang dagangan yang keluar dan tidak tercatat atau terjadinya pencurian barang, maka oleh pemerintah Belanda, tidak hanya pelabuhan Kema yang dijaga ketat tetapi juga pelabuhan Amurang. Hal ini terjadi karena apa yang diharapkan dari pendapatan di pelabuhan Manado tidak tercapai oleh karena banyak terjadi perampokan dan penyuludupan. Untuk meningkatkan perdagangan, maka pelabuhan Kema dan Amurang disiapkan penjagaan keamanan ± 300 pasukan yang didatangkan dari Ternate dengan 6 buah kora-kora yang mengawasi dan menguasai lautan. Di Kema sendiri disiapkan lebih dari setengah dari 300 pasukan itu, yakni di pantai Kema disiapkan 200 prajurit dengan 4 buah perahu kora-kora yang selalu siap bila terjadi serangan atau gangguan dari bajak laut Mindanao.[22]



Gambar 3.3.6 Foto Kapal Telegraf di Lepas Pantai Kema, Tahun 1914
Sumber: Media.kitlv.nl Code 874

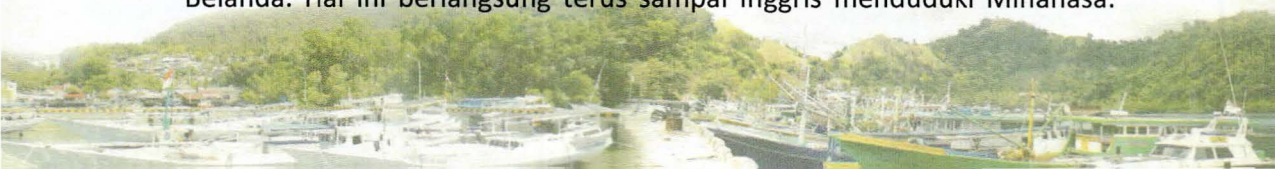
door den afgegaane Resident George Fredrik Durr, aan den aangekomene resident C. C. Predigers", 26 November 1803. (ANRI/BM 31), No. 65. dalam Raymond Mawikere, 1997. "Sekutu dalam Seteru: Gerakan Protes Kristen Minahasa & Latar Belakang Politik Kolonial Etis Akhir Abad XIX sampai dengan Awal Abad XX" (Tesis) Yogyakarta: Pascasarjana UGM. hlm. 114.

22 Soal Bajak Laut, lihat Adrian B Lapian. *Orang Laut Bajak laut Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX.* Jakarta: Komunitas Bambu, KITLV, ANRI, FIB UGM-UI. Lihat Bab IV- hlm. 117-170.

Pada tahun 1759 Residen Gread Rijnier de Cock menargetkan pemasukan hasil perdagangan sebesar 4000 ringgit yang tidak bisa dipenuhi ororitas pemerintah Belanda di pelabuhan Manado, maka tidak ada jalan lain, perlu dilakukan penguatan pos penjagaan di pelabuhan Amurang dan terutama Kema. Selain itu, tugas pos penjagaan pelabuhan Kema mengawasi pedagang-pedagang yang keluar masuk tanpa izin otoritas perdagangan pemerintah Belanda, serta berusaha dan mengatasi jika terjadi keributan di kalangan penduduk sehingga kegiatan pelayaran dan perdagangan berjalan dengan aman dan lancar (Molsbergen, 1928: 124-5).

Sebelumnya, di masa Spanyol berkuasa, di tahun 1651 Bartolomeo de Soisa membangun benteng di Kema. Sebagai sebuah lokasi benteng dan pelabuhan, maka bagi Spanyol pelabuhan Kema menjadi penting sebagai tempat pengiriman beras dan perbekalan lainnya untuk menunjang kedudukannya di Maluku. Berikutnya, ketika Belanda berkuasa di wilayah ini, maka pada tahun 1776 Belanda membangun dua post kecil semacam benteng (loji), yang satu di sekitar teluk Amurang (muara sungai), dan satunya lagi di muara sungai Kema. Untuk Kema, benteng (loji) itu dinamakan "Utregt" dan dilengkapi dengan seorang sersan, dua orang kopral, dua belas tenaga bantuan prajurit, 1 kanon dan penembaknya, dan lainnya. Untuk pos penjagaan Amurang hanya satu kopral, satu prajurit dan tenaga bantuan lainnya (Molsbergen, 1928: 134).

Loji adalah rumah besar atau gudang tempat penyimpanan hasil-hasil bumi yang diwajibkan kepada penduduk pribumi untuk diserahkan dan atau dibarter/dijual kepada pemerintah Belanda. Hasil-hasil bumi itu seperti beras, kayu, rotan, dan damar. Semua itu dilakukan berdasarkan perjanjian dengan kepala-kepala walak/distrik, kepala pemerintahan di Minahasa. Selain itu, penduduk Kema diwajibkan untuk menanam tanaman lain seperti kacang-kacangan, umbi-umbian, kacang merah (*brenebon*), kopi, serta memelihara ternak dan hasilnya diserahkan kepada pemerintah Belanda. Hal ini berlangsung terus sampai Inggris menduduki Minahasa.



Pemerintahan Inggris di bawah pemerintahan Residen Thomas Nelson tetap melanjutkan penyerahan wajib hasil bumi kepada pemerintah yang berkuasa sesuai dengan perjanjian 14 September 1810.

Pada tahun 1825 uang mulai diperkenalkan di Minahasa dan dapat digunakan sebagi alat pembayaran. Beberapa tempat yang menjadi kegiatan jual beli, seperti Manado, Tondano dan Kema, uang sudah digunakan. Dari sini pertumbuhan perdagangan mulai meningkat, bahkan pemeritah Belanda mengesampingkan para pedagang Cina dan mengalihkan peran itu kepada orang-orang Borgo. Hal ini dilakukan karena gangguan keamanan perdagangan laut semakin berkurang dan tidak ada banyak pekerjaan lagi yang dapat dilakukan oleh orang-orang Borgo, maka orang Borgo dialihkan menjadi pedagang perantara dari pribumi kepada pemerintah Belanda untuk pemasukan hasil-hasil bumi ke loji Kema. Tidak hanya itu, orang-orang Cina dilarang untuk melakukan perdagangan dengan penduduk pribumi di luar kota (Manus, dkk., 1987: 78).

Dalam perkembangan selanjutnya, orang-orang Borgolah yang memegang peran penting dalam perdagangan di pelabuhan Kema. Hasil-hasil pertanian yang mereka dapatkan sebagai perantara, seperti padi, beras, kopi, kacang-kacangan, dan ternak termasuk dalam bentuk daging mentah. Peran seperti ini tidak berlangsung lama, oleh karena kebiasaan mereka salah satunya adalah melaut sebagai nelayan yang sudah dilakukan sejak lama. Apalagi tempat tinggal mereka sangat dekat dengan laut. Sampai perginya Belanda, dan Indonesia merdeka, sistem perdagangan yang dilakukan di Kema akhirnya secara perlahan mulai diambil alih oleh mereka yang bertahan dibidang dagang dan bersama dengan penduduk pribumi setempat dan sekitarnya, tanpa disadari terbentuk sistem kegiatan perdagangan tradisional, yaitu:

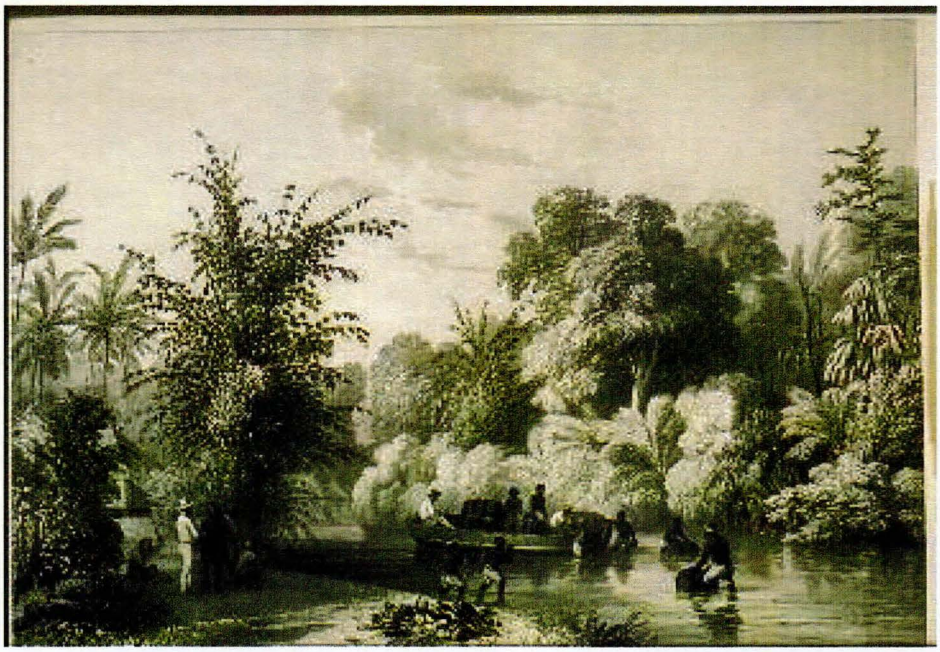
1. Dari ladang dan pedalaman Minahasa, bahan-bahan hasil bumi dibawa ke pasar tradisional Kema dan mereka ini disebut sebagai tibo, tibo-tibo atau petibo.



2. Hasil-hasil dari pelabuhan diangkut ke pasar desa, dan atau jika hasilnya cukup banyak, maka akan dibawa ke pasar-pasar desa terdekat lainnya dengan memanfaatkan hari-hari pasar, hari-hari besar perayaan, dan kegiatan ini disebut dengan pasar ron (pasar keliling).
3. Kegiatan tukar menukar barang atau barter, biasanya yang dilakukan adalah penukaran hewan, penukaran hewan dengan rumah, harta milik tanah, dan barang kebutuhan lainnya. Mereka yang berkecimpung dalam kegiatan pasar barter ini disebut belante atau blante (Manus, dkk., 1987: 8-9).

3.3.5. Orang Borgo di Kema

Toponim borgo berasal dari bahasa Belanda *burger, vrijburgers, vrijlieden* yang artinya "orang bebas" (ENI, 1917: 422-3). Dalam bahasa Spanyol disebut *burghers* yang memiliki makna yang sama. Di Minahasa disebut *Inlandsch Burgers.* Dalam KBBI kata *borgo* dari kata *burgur* yang artinya warga kota atau negara kota. Mereka biasanya menempati suatu tempat dan dipimpin oleh orang yang disebut *wijkmeester* (walikota).



Gambar 3.3.7
Foto Pengambilan Air Minum untuk Kapal di Sungai Kema, 1845
Sumber: koleksi Tropenmuseum

Di banyak tempat di Indonesia, apalagi jika kota itu dibangun oleh kolonial, maka pada umumnya sebagai kota benteng. Dalam catatan sejarah diketahui duakali benteng dibangun di Kema yang pertama oleh Spanyol dan yang kedua oleh kompeni Belanda. Tahun 1651 benteng Spanyol di Kema dibangun oleh Bartolomeo de Soisa. Selanjutnya, tahun 1776 Belanda membangun dua post kecil atau benteng di dekat muara sungai Kema dan diberi nama benteng "Utregt" serta dilengkapi dengan seorang sersan, dua orang kopral, dua belas tenaga bantuan, dan lainnya Molsbergen, 1928: 134). Biasanya, untuk perekrutan tenaga bantuan lainnya diambil dari orang-orang pribumi, penduduk setempat, para budak yang dimerdekakan (*mardjikers*) untuk dididik menjadi *soldado* (serdadu) dan tenaga bantuan keamanan lainnya. Mereka kemudian dipekerjakan sebagai *schutterijk* atau pasukan penjaga pantai, pasukan penembak.

Biasanya kota benteng itu dibangun di sekitar muara sungai sebagai cikal bakal tempat berlabuh yang kemudian menjadi pelabuhan. Sungai berfungsi sebagai jalur transportasi ke pedalaman selain jalan darat, dan laut yang terbuka bagi datangnya berbagai sukubangsa dan latar belakang identitas. Dari situ tumbuh pemukiman-pemukiman berdasarkan asal usul, kemudian kawin-mawin sebagai buah dari interaksi antarmanusia sebagai mahluk sosial, kemudian berkembang dengan percepatan jumlah penduduk yang lama kelamaan, yang tadinya sebagai pelabuhan pesisir, pelabuhan tradisional, akhirnya menjadi satu pelabuhan yang representatif. Kema misalnya, tadinya adalah sebuah pantai yang secara topografi memadai sebagai tempat labuh perahu nelayan yang kemudian berkembang sebagai suatu pelabuhan yag memainkan peran penting pada periode Portugis dan Spanyol di abad ke-16 dan 17 sampai kehadiran VOC-Belanda, dan bangsa-bangsa Eropa lainnya. Fasilitas benteng, biasanya dibangun *factory* atau gudang penampung hasil pertanian, sebuah pasanggarahan atau rumah besar sebagai tempat tinggal atau kantor bagi pembesar kolonial, dan kapel (gereja). Tidak hanya itu, pemukiman sekitar benteng diatur sedemikian



rupa sesuai dengan status sosialnya dan yang berkepentingan dengan perdagangan dimasa itu.

Kampung Kema misalnya, sebelum seperti sekarang ini, pada masa kolonial pemukimannya diatur menjadi pemukiman Letter A dan Letter B. Sekarang untuk pemukiman Letter A disebut desa Kema I dan Letter B desa Kema II. Dalam perkembangannya, di era kini, untuk wilayah benteng dan pelabuhan Kema, sudah terbagi atas tiga desa, yaitu desa Kema I, II, III. Untuk Kema 1 penduduknya lebih banyak orang Tonsea-Minahasa; Untuk Kema II banyak terdapat orang-orang keturunan bangsa Eropa yang disebut Borgo, di mana nama dan fam (family) mereka adalah nama-nama Eropa yang membedakannya dengan identitas atau nama-nama penduduk lokal, baik pribumi suku Tonsea Minahasa pada umumnya. Kema III kebanyakan penduduk yang datang kemudian, seperti suku Bugis Makassar, Ternate, Tidore, Tobelo, Bajo, Jawa, Arab, dan lainnya, walaupun sebagian ada yang memang sejak lama sudah generasi kedua atau ketiga, tinggal dan menetap di daerah ini.

Bangsa Eropa yang pertamakali berkunjung ke tanah Minahasa ialah orang Portugis tetapi mereka tidak tinggal lama, dan hanya datang untuk membeli beras. Minahasa pada zaman Portugis dan Spanyol dikenal sebagai daerah lumbung beras selain sumberdaya alam lainnya seperti tali ijuk (*gomutu*), dan damar. Kehadiran orang-orang Portugis dan Spanyol untuk berdagang di daerah ini diantar oleh orang-orang Ternate, Tidore dan Babontehu.

Spanyol adalah bangsa Eropa berikutnya yang berkenalan dengan Minahasa dan mereka disebut orang "kastela". Sebagian dari mereka adalah pelarian dari tawanan Portugis di Ternate, sebagiannya lagi adalah kelompok anak buah kapal yang memisahkan diri dalam perjalanan Magelhaes tahun 1519-1522.

Bangsa Eropa ketiga yang banyak memgambil sumberdaya alam di



daerah ini adalah VOC-Belanda. Hasil-hasil pertanian Minahasa, seperti kopi, pala, coklat, cengkeh, dsb. menjadikan mereka berlaku baik di daerah ini, sampai akhirnya membuat kontrak perjanjian persahabatan antara Minahasa Belanda 10 Januari 1679 *(korte dan lange Verklaring 10 Januari 1679)* (Taulu, 1955:14-15). Kontrak ini pun dapat terjadi karena gangguan Portugis dan terutama Spanyol usai Perang Minahasa Spanyol (1643/1644) yang kemudian Spanyol harus angkat kaki dari daerah ini. Namun begitu, baik Portugis maupun Spanyol masih saja selalu mengganggu daerah ini untuk mendapatkan bahan makanan bagi kebutuhan mereka di Ternate dan Tidore. Perjanjian ini sekaligus mengakhiri pengaruh Portugis, dan terutama Spanyol di Minahasa dan sekitarnya, dan mulailah babak baru sejarah kolonialisme di Sulawesi Utara.

Kehadiran bangsa-bangsa Eropa di dusun Kema mempengaruhi segala segi kehidupan masyarakat setempat. Hasil keturunan dari buah perkawinan duabangsa yang berbeda, antara laki-laki dan perempuan, baik dari pihak laki-laki Eropa dengan perempuan pribumi atau sebaliknya, akhirnya mendapat keturunan yang dikemudian hari disebut orang Borgo.

Di Minahasa orang-orang Borgo terdapat di beberapa tempat yang umumnya kota-kota pantai bekas pelabuhan di masa kolonial, seperti di kota Manado, Tanawangko, Amurang, Likupang, dan Kema. Menurut Masaud (1985), orang Borgo bukan hanya hasil dari keturunan antara penduduk pribumi (Minahasa) dengan bangsa asing tetapi ada juga yang diborgokan yang didasarkan pada peraturan pemerintah kolonial, terutama mereka yang berjasa pada pemerintah kolonial, seperti di bidang militer dan sipil sebagai pegawai administrasi (birokrat) kolonial, dan atau alasan lainnya.[23]

23 Alasan lainnya kemudian di Borgo-kan, seperti orang-orang Belanda yang melakukan pelanggaran kriminalitas dan dijatuhi hukuman penjara, dan setelah dibebaskan maka mereka diberikan kesempatan tinggal di daerah jajahan; Begitupun dengan pegawai oleh karena penyelewengan maka dipecat dan diberikan kesempatan tetap



Pada masa kolonial orang-orang Borgo ini memiliki status sosial dan kedudukan hukum yang lebih baik dari orang pribumi. Mereka tidak diwajibkan untuk kerja rodi (*herendienst)* kerja bakti, kerja desa (kerja *gemeente*), dibebaskan dari pembayaran pajak (*belasting*), hidupnya sebagaimana orang-orang Eropa lainnya, dan yang membedakannya adalah tugas utama mereka sebagai tentara sewaan, penjaga keamanan dari segala gangguan terhadap benteng dan lingkungannya, termasuk warga kota. Pekerjaan lainnya, ada yang menjadi nelayan, tukang kayu, tukang sepatu, pandai emas, tukang kaleng, dan penjahit pakaian (Manoppo, 1983: 114).

Selain hal-hal di atas yang menjadi keistimewaan orang Borgo di masa kolonial, beberapa aturan tercantum dalam Beslit 8 Februari 1818 No. 21 yang antara lain: Seluruh bumiputera baik Kristen maupun Islam dan keturunan mereka, bila telah mencapai umur 16 tahun (selambat-lambatnya 3 bulan) harus mendaftarkan diri dalam dinas *schuttery* (pasukan penembak) dan menjalankannya atau menjadi pembantu pemerintah Belanda. Mereka yang bebas dinas *shuttery* adalah mereka yang lemah dan mendapat bantuan hidup karena sakit-sakitan dan atau sebab lainnya. Apabila segala ketentuan dan aturan dilanggar, maka sangsi hukumannya adalah mereka wajib membayar 10-25 Gulden atau dengan tidak mendapat gaji selama 7 -12 tetapi tetap bekerja. Tidak hanya itu saja, sesuai dengan Ordonansi 8 Desember 1889 dalam Lembaran Negara No. 147, dijelaskan bahwa status keborgoan mereka dapat dicabut atau dihapus apabila mereka tinggal dan menetap diluar lingkungan kampung Borgo (benteng dan sekitarnya), maka statusnya dicabut, dan apabila ia kembali harus atas persetujuan *wijkmeester* (walikota; penguasa kota) yang berkuasa saat itu.

Bagi orang Eropa, kehadiran orang Borgo dijadikan sebagai alat

---

tinggal di daerah jajahan. Kmudian penduduk pribumi yang telah bersumpah setia sebagai pembantu penjaga keamanan atau menjadi pegawai Belanda. Lihat Manoppo Watupongoh, 1976/77. "Struktur Bahasa Melayu Manado" (Hasil Penelitian). Manado: Fakultas Sastra Unsrat. hlm 2-4.



pelindung terhadap gangguan-gangguan yang dapat dapat terjadi terhadap orang Eropa. Status sebagai Borgo ditandai dengan surat keterangan *beweijs* yang diberikan oleh Asisten Residen untuk daerah-daerah dibawah Afdeling, seperti Afdeling Manado, Afdeling Tondano, dan Afdeling Amurang. Bagaimana dengan status Borgo Kema?

Sebagaimana diketahui, pada masa Belanda terdapat dua jenis pemerintahan di Minahasa, baik yang dilaksanakan oleh pemerintahan kolonial maupun pemerintahan pribumi *(walak* = kepala *walak* = kepala distrik*)*. Sejak kehadiran VOC di Minahasa 1654, maka Belanda menempatkan seorang komandan (*commandanten),* dan *kepala perdagangan (onderkoopman*), seorang sersan dan sejumlah tenaga administrasi-birokrasi, dan lainnya. Hal ini berlangsung terus sampai masa pemerintahan Inggris, bahwa segala urusan pemerintahan berkantor pusat di Ternate, dan diatur oleh seorang Gubernur Jenderal, sedangkan di Minahasa ditempatkan seorang asisten residen, yang hirarkinya langsung dibawah residen Ternate (Manoppo, 1983: 9).

Pada 14 Juni 1824 keluar beslit Gubernur Jenderal Van der Capellen, No. 10 staadsblad 28a yang tadinya residen Manado dibawah residen Ternate, sekarang dengan beslit ini, Manado dijadikan residentie *(dari onderresidentie menjadi residentie)* dan kepala residen disebut residen van Manado. Setahun kemudian, tahun 1825 dilakukan reorganisasi pemerintahan, dimana semua daerah kepulauan sebelah utara yang sebelumnya dibawah kekuasaan Ternate dimasukkan dalam daerah kekuasaan residen van Manado. Reorganisasi pemerintahan ini berlangsung terus dalam usaha pembenahan demi lancarnya birokrasi oemerintahan kolonial di daerah, maka pada tahun 1856, dikeluarkan staasblad No. 28 maka Kema menjadi Afdeling yang sebelumnya onder-afdeling. Kema masuk dalam lima Afdeling masing-masing: 1) Afdeling Manado; 2) Afdeling Kema; 3) Afdeling Tondano; 4) Afdeling Amurang; dan 5) Afdeling Belang. Setiap



Afdeling dikepalai oleh seorang controleur. Untuk Afdeling Kema wilayahnya meliputi distrik Tonsea, distrik Klabat Atas, dan distrik Likupang (Manoppo, 1983: 10). Jika diamati, maka kedudukan Afdeling pada umumnya adalah di daerah pantai, pusat perdagangan dan perekonomian (karena adanya pelabuhan alamiah), dan pusat pemerintahan.

Dengan adanya reorganisasi pemerintahan di atas, maka *bewijs* Borgo untuk Kema, yang tadinya dikeluarkan oleh onderafdeling Minahasa, sekarang oleh kepala afdeling Kema. Selanjutnya, isi *bewijs* antara lain menerangkan status seseorang dalam golongan Eropa berdasarkan Ordonansi tahun 1883 pasal 1 No. 192 tentang pengangkatan tenaga bantuan militer dan penggunaan satu nama keluarga Eropa yang sah. Pasal-pasal lainnya menerangkan tentang keterkaitan orang-orang Borgo dengan orang Eropa, sedangkan pada pasal 274-275 BW mengatur keabsahan perkawinan campuran *dwi*-negara, terutama antara orang Belanda dan orang pribumi (Paulus, 1975: 74-89).

Dengan adanya ordonansi ini, maka semakin leluasalah orang-orang Borgo dalam pergaulan di kalangan Eropa. Awalnya, mereka tidak dimasukkan sebagai orang Eropa dan tidak juga disebut sebagai orang pribumi. Sebelum tahun 1888, status sosial orang Borgo sama halnya dengan status sosial peduduk lainnya yang dibedakan dari orang Belanda dan orang Eropa. Sebagai contoh, keadaan statistik penduduk Minahasa dan Manado pada tahun 1821, statistik umum dan yang berdasarkan agama. Statistik dibawah ini, sudah termasuk Borgo Kema sebagai bagian dari Minahasa.

Tabel 3.3.1
Keadaan Penduduk Minahasa dan Manado, Tahun 1821

NO	ASAL USUL	JUMLAH
1	Orang Belanda/Eropa	13
2	Orang Cina	231
3	Orang Bugis, Ternate dan Gorontalo beragama Islam	281



4	Budak-budak (Jawa, Ternate, dan Gorontalo)	499
5	Orang Borgo Kristen	11.516
6	Orang Minahasa (pribumi)	51.164
	Jumlah	63.704

Sumber: Kaunang, 1993: 56

Tabel 3.3.2
Keadaan Penduduk Manado dan Minahasa Tahun 1821
Berdasarkan Agama

NO	AGAMA DAN KEPERCAYAAN	JUMLAH
1	Bangsa Eropa	13
2	Bumi Putera Borgo Kristen	1.516
3	Bumi Putera dengan Kepercayaan khusus	51.164
4	Orang Cina/Budha	231
5	Bumi Putera Islam dan Bugis	281
6	Bumi Putera Kristen	2.532
7	Budak Budak dari Luar	499
	Jumlah Jiwa	56.236

Sumber: Laporan Prof. Dr. D.G.C Reinhardt,
dalam Taulu, 1977: 19; Kaunang, 1993: 57

Tabel 3.3.3
Keadaan Penduduk Manado dan Minahasa Tahun 1854

NO	ASAL USUL	JUMLAH
1	Bangsa Belanda/Eropa	60
2	Orang Cina	540
3	Orang Borgo Kristen	1. 999
4	Orang Borgo Islam	1. 323
5	Orang Minahasa Kristen	28. 017
6	Orang Minahasa Kafir	58. 646
7	Orang Minahasa Islam	976
	Budak-budak	314
	Jumlah Jiwa	91. 875

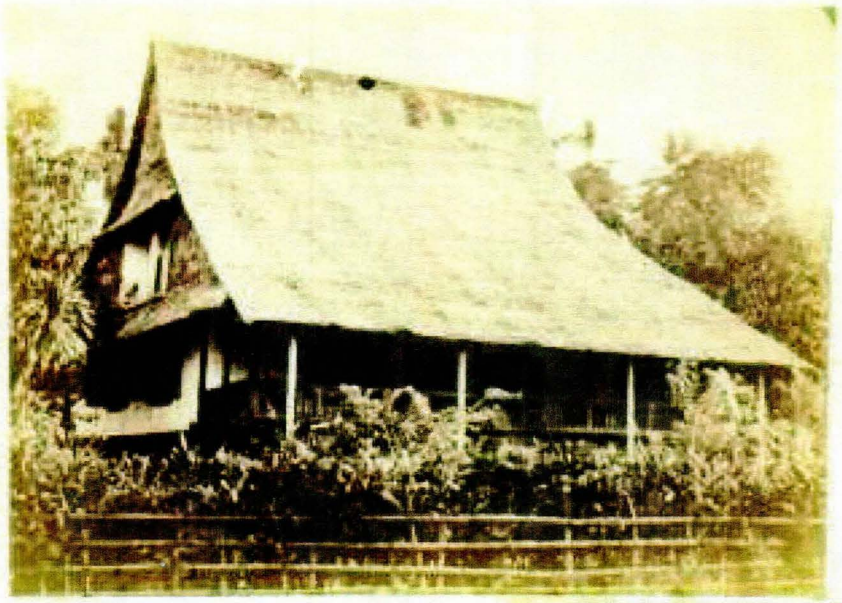
Sumber: Parengkuan, dkk., 1983. 59.



Dalam pembagian status sosial, status orang Borgo semakin jelas sebagai bagian dari bangsa Eropa, sebagaimana pembagian golongan penduduk pada tahun 1888 atas 3 golongan, sebagai berikut.

1. Golongan Eropa dan yang dipersamakan dengan Eropa
2. Golonga Timur Asing (Cina dan Arab)
3. Golongan Pribumi (Paulus, 1979).

Keistimewaan Borgo mulai hilang sejak dikeluarkannya Ordonansi tahun 1919 (Masaud, 1985: 71), dan semua hak dan status sosial atau menganggap lebih tinggi dari penduduk pribumi tidak berlaku lagi. Walaupun sudah dihapus hak istimewanya, mereka tetap melaksanaan tugas sebagaimana biasanya, dan hal ini secara berangsur mulai hilang sejak tahun 1930-an, terutama ketika mulai aktifnya Jepang di Asia sampai masuknya Jepang di Minahasa tahun 1942.



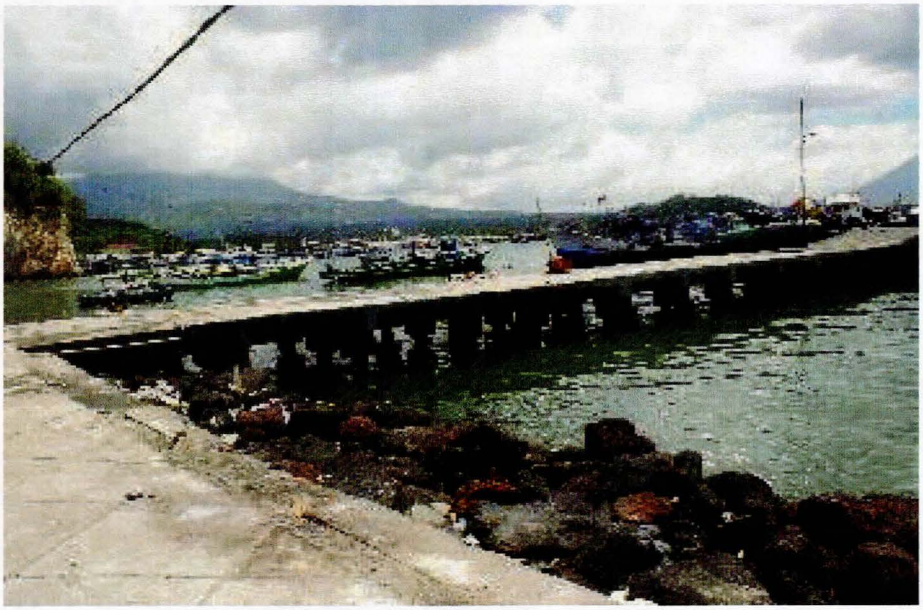
Gambar 3.3.8 Foto Rumah Kontroleur/Pengawas di Kema Tahun 1880
Sumber: Media.kitlv.nl Code 3819



Tabel 3.3.4
24 Daftar Nama-Nama Keluarga
Fam (*familiy*) Orang-orang Borgo di Kema

1	Adam	13	Huelman
2	Alexander	14	Lang
3	Anthoni	15	Marcus
4	Christoffel	16	Paulus
5	Coloway	17	Roho
6	Cornelesz	18	Roos
7	Davis	19	Symons
8	Driesen	20	Tapada
9	Engelen	21	Thomas
10	Filip	22	Van Diest
11	Geiler	23	Van Duim
12	Guillermo	24	Vurman

Sumber: Kumaat, 1997



Gambar 3.3.9 Foto Pelabuhan Kema di Desa Kema III
Sumber: Balai Arkeologi Manado, 2015



3.3.6. Kema Pintu Masuk Islam di Timur Minahasa

Menurut Haji Ismedjailani Assyaibah (Juni 2016) adalah seorang keturunan Yaman yang tinggal di Kema III, dikenal sebagai tokoh masyarakat, karena pernah juga menjabat sebagai pamong desa di tahun 1982 – 2002, desa Kema ini sebenarnya adalah desa Bhineka Tunggal Ika. Masyarakat yang hidup di desa ini secara turun-temurun datang dari berbagai tempat. Pada masa-masa awal sebelum bangsa-bagsa Eropa datang ke Kema pada periode abad ke-16 dan 17, sebenarnya orang-orang dari jazirah Arab kemungkinan sudah pernah singgah di lokasi ini, yakni se-abad sebelumnya. Dalam cerita orang-orang tua dulu, yang sudah datang dan tinggal di Kema sebeleum tahun 1930-an, nama Kema sebenarnya berasal dari bahasa Arab "khaima" yang berarti "indahnya pasir di sini". Disebut demikian, karena para musafir, para petualang, saudagar dan pedagang Islam, sering singgah dan datang berkemah di tepi pantai yang indah jika dipandang dari lautan. Demikianlah kemudian nama lokasi ini disebut "khaima".

Sejarah mencatat bahwa sejak permulaan abad ke-15, hubungan antara Ternate dan Gorontalo itu sudah terjadi, dan Kema merupakan salah satu jalur lintasan penting para pedagang dan saudagar Islam dari Ternate. Mereka yang datang, bukan hanya orang-orang Ternate, tetapi melalui Ternate mereka kemudian mengenal daerah Kema ini. Bukti-bukti adanya kehadiran orang-orang dari Jazirah Arab yang beragama Islam singgah atau menetap disini, adalah adanya kuburan-kuburan keramat di tajung keramat (sekarang) yang berangka tahun 1203 hijriah atau sekitar tahun 1700-an. Lokasi kuburan keramat ini oleh penduduk setempat, biasanya disebut "kuburan giri" kuburan di atas gunung, perkebunan/pegunungan Kelong. Disebut keramat karena yang meninggal biasanya dikenal sebagai ulama.

Walaupun Kema mayoritasnya beragama Kristen, namun khusus Kema III sekarang ini dikenal sebagai "kampung Islam" karena memang penduduk



Islam terbanyak jika dibanding dengan golongan yang lain. Selain itu, karena setengah dari jumlah keseluruhan 6.368 penduduk yang beragama Islam, 3000-an di antaranya ada di Kema III. Desa yang kecil seperti ini, terdapat 4 mesjid dengan kepadatan rumah-rumah penduduk yang mengapit mesjid. Mesjid tertua adalah mesjid Riadussalihin, dinamakan sesuai dengan nama ulamanya. Mesjid ini dibangun permanen sejak tahun 1930-an, sebelum tahun 1930-an masih dalam bentuk sederhana kayu-papan, dan berlokasi dekat dengan pantai. Lokasi mesjid sekarang sudah dipindahkan dari pesisir pantai karena abrasi; ke-2 mesjid Miftahhuljannah, ke-3 mesjid Nurhidayah Baru, ke-4 mesjid Nurhidayah Batu Nona.

Sebagai daerah pelabuhan dan lintasan jalur pelayaran dan perdagangan masa lampau, sangatlah wajar kalau penduduk Kema terutama desa Kema III penduduknya beragam asal-usulnya. Walaupun sekarang ini suku terbanyak adalah dari Bugis, tetapi sejak lama sudah hidup rukun dan damai orang-orang Arab, Gujarat, Oman, Bajo, Makassar, Buton, Sumatera, Jawa, Banjar, Ternate, Tidore, dan Gorontalo. Pada masa kolonial ada istilah kampung Bajo, namun suku ini di Kema tidak menempati lokasi khusus dan karena tersebar merata, maka istilah tersebut hilang. Justru, ulama-ulama penting dan dikenal di daerah ini, umumnya dari Arab dan Ternate, antara lain: Al Djufri (Asal Yaman datang sekitar tahun 1930-an), Mollahele (Arab), Assagaf asal keturunan Arab (tahun 1940-an), Riadusalihin asal Ternate (tahun 1930-an); Ulama Mohdar (Ternate), dll. Selanjutnya, di bidang pemerintahan, orang-orang yang pernah memegang jabatan penting, seperti di zaman *wijkmeester* ada nama Mangkialo, Abdulkadir Lakoro, kemudian zaman Jepang, ada Hassan Baco (sebagai *sunco*) di tahun 1950-an, masa Hukum Tua Muhammad Ombingo.

Dari beberapa nama yang disebut di atas, lebih khususnya nama-nama Ulama dan tahun kedatangan, ini hanyalah berdasarkan memory kolektif,

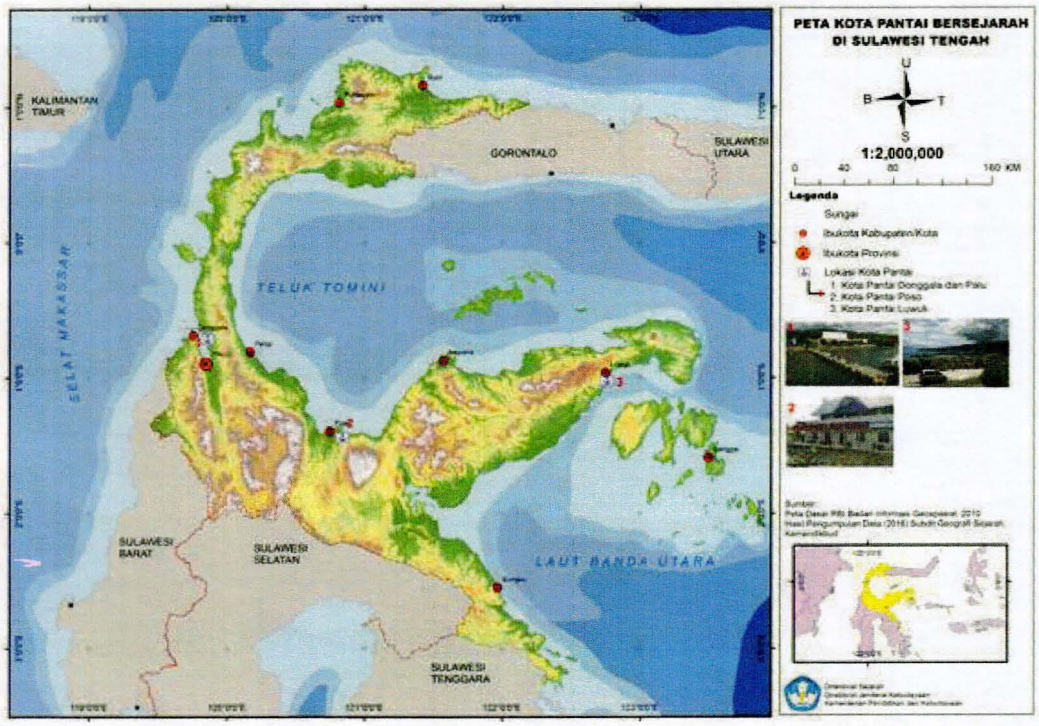


ingatan masyarakat, namun menurut informan jauh sebelum tahun-tahun tersebut, Islam sudah hadir di pantai Kema ini, hanya saja sumber tertulis yang representatif mengenai itu belum tersedia.



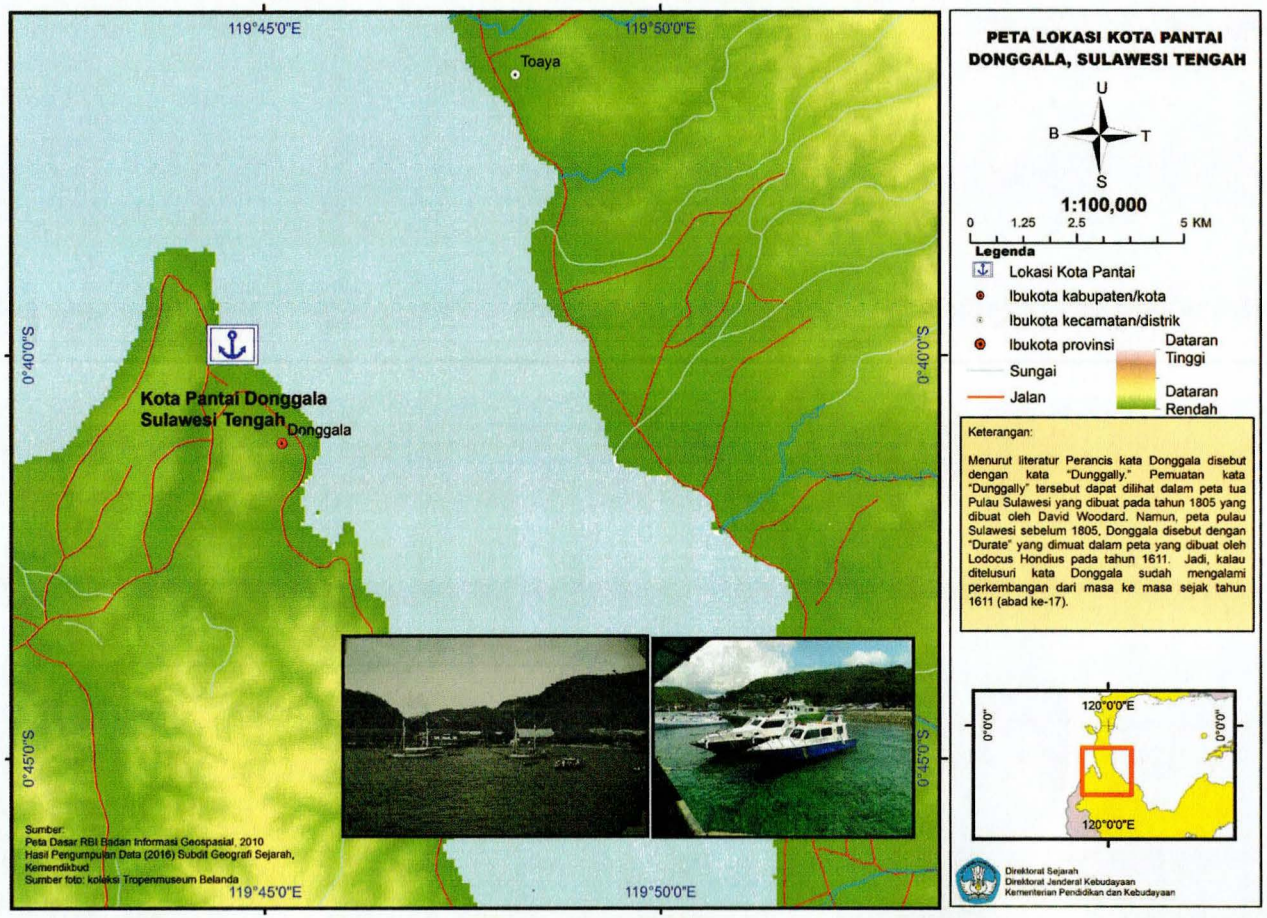
4

SULAWESI TENGAH



Gambar 4. Peta Sebaran Lokasi Kota Pantai di Sulawesi Tengah
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

4.1 DONGGALA



Gambar 4.1.1 Peta lokasi Kota Pelabuhan Donggala
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

4.1.1 DONGGALA SEBAGAI KOTA PANTAI

Donggala sekarang ini memiliki latar belakang sejarah penamaan (toponimi) dan morfologi yang unik sebagai sebuah Kota Pantai di Nusantara. Pelabuhan Donggala yang letaknya strategis di Selat Makassar sudah menjadi tujuan pelayaran dan perdagangan orang-orang Cina, Arab, Jawa, Melayu, Buton, dan Bugis Makassar. Interaksi masyarakat lokal dengan orang luar ini membentuk Kota Pantai Donggala menjadi dinamis. Studi mengenai Kota Pantai Donggala ini akan menjelaskan dan menguraikan beberapa hal, yakni: *Pertama*, Donggala sebagai sebuah kota pantai yang memiliki toponimi dan penyebutan yang berbeda-beda dari masyarakat luar Donggala dan juga penyebutan orang Donggala sendiri terhadap kotanya. *Kedua*, Donggala sebagai Kota pantai dalam jaringan Selat Makassar yang terhubungkan dengan jaringan pelayaran dan perdagangan Laut Sulawesi di bagian Utara dan Laut Jawa di bagian Selatan. *Ketiga*, Donggala sebagai sebuah pelabuhan niaga dan direbut oleh Kolonial Belanda hingga masa pendudukan Jepang. *Keempat*, Donggala pada masa Orde Lama dan Orde Baru hingga masa reformasi dan perpindahan pelabuhan dari Donggala ke Pantoloan dan percobaan untuk pemulihan pelabuhan kembali sebagai pelabuhan niaga.

4.1.2 TOPONIMI DONGGALA

Menurut literatur Perancis kata **Donggala** disebut dengan kata "**Dunggally**." Pemuatan kata "Dunggally" tersebut dapat dilihat dalam peta tua Pulau Sulawesi yang dibuat pada tahun **1805** yang dibuat oleh **David Woodard**. Namun, peta pulau Sulawesi sebelum 1805, Donggala disebut dengan "**Durate**" yang dimuat dalam peta yang dibuat oleh **Lodocus Hondius** pada tahun **1611**.[1] Jadi, kalau ditelusuri kata Donggala sudah mengalami

1 "*La Cartographie Neerlandaise de La Celebes, D'Apres Des Modeles Etrangers 1590-1670,*" dalam: E.C. Abendanon, *Expedition De La Celebes Centrale, Voyages Geologiques Et Geographiques A Travers La celebes Centrale 1909-1910* (Leyde: Librairie et Imprimerie Ci-Devant E.J. BRILL, 1918), hlm. 1457.



perkembangan dari masa ke masa sejak tahun 1611 (abad ke-17). Toponimi Donggala menurut (sumber lokal) Jamrin Abubakar menyatakan:

> *"Dari manakah asal mula nama Donggala yang kini dikenal sebagai kota? Lazimnya tempat permukiman atau kampung dalam kultur Kaili di Sulawesi Tengah suatu penamaan berasal dari nama pohon atau tumbuhan. Hipotesis tersebut juga dipercaya kalau Donggala merupakan jenis pohon khas lokal yang banyak tumbuh di kawasan pelabuhan tempo dulu yang kemudian jadi tambatan kapal asing dengan nama Kapten Don Nggolo. Kelak sebutan itu familiar dinamai Donggala."*[2]

Berdasarkan keterangan Jamarin Abubakar di atas, dapat dikatakan bahwa penyebutan Donggala menurut masyarakat setempat bersumber dari nama pohon Donggala yang tumbuh di wilayah ini. Menurut literatur Cina, Wilayah Donggala disebut dengan nama "*Tun Chia La*," sedangkan penyebutan orang luar terhadap Donggala seperti Don Nggolo, Dunggally, Durate, dan Tun Chia La berkaitan dengan persoalan penyebutan saja.

4.1.3 Jaringan Donggala

Posisi Donggala sebagai kota pantai di Selat Makassar sangat strategis yang menjadi penghubung jaringan ke bagian Utara dan jaringan ke bagian Selatan. Jaringan ke Utara menghubungkan kawasan ini ke Laut Sulawesi dan Laut Zulu di bahagian Negara Filipina Selatan hingga Cina. Sementara hubungan Donggala ke Selatan terhubung ke Makassar, Laut Jawa, Laut Flores, Singapura, negeri-negeri Melayu hingga Cina. Beberapa literature luar yang memberikan informasi awal tentang hubungan orang Kaili di Donggala dengan dunia luar sampai ke Eropa. Tulisan Mills, Henley mengenai *Fertility,* Kotilainen, Padtbrugge (Gubernur Maluku) tahun 1794, Domingo Navarette tahun 1657, John Dalton tahun 1828, Woodard tahun 1794, Valentijn, dan Collins yang telah menginformasikan keadaan Teluk Palu dan Donggala di Sulawesi Tengah. Sumber-sumber dalam negeri

2 Jamrin Abubakar, Perang Tenro & ASAL MULA DONGGALA (Kumpulan Cerita Rakyat),



berupa buku yang telah diterbitkan antara lain karya I Lagaligo, Amanna Gappa, Syakir Mahid dkk., Junarti, Lukman Nadjamuddin dkk., Masulun Lamarauna, dan Sairin serta Haliadi-Sadi yang telah menggunakan gabungan sumber-sumber lokal dengan arsip Belanda.

Masyarakat Donggala dan sekitar Teluk Palu telah memiliki jaringan perdagangan lokal dan internasional, jauh sebelum pemerintah kolonial Belanda menjajah Sulawesi Tengah. Perdagangan pribumi tidak terlepas dari ikatan niaga dan tekanan politik internasional, walaupun wilayah Teluk Palu termasuk Donggala tidak berada dalam kekuasaan langsung VOC maupun yang kemudian digantikan oleh pemerintah Kolonial Belanda. Menurut beberapa arsip bahwa wilayah Teluk Palu dan Donggala hanya dikunjungi beberapa kapal VOC sebelum tahun 1800. Kerajaan Banawa dan Palu kemudian menandatangani perjanjian dengan pemerintah kolonial Belanda pada tahun 1824. Selanjutnya pada tahun 1854, Belanda mengesahkan perjanjian dengan kerajaan di Pesisir Teluk Palu (Banawa, Palu dan Tawaeli). Meskipun demikian, pemerintah Belanda baru menempatkan perwakilannya seorang *Posthouder* bernama Martijn Muller di wilayah Teluk Palu (*Palosbaai*) sejak 7 Oktober 1891.[3]

Benar apa yang dinyatakan Sairin bahwa Masyarakat pesisir dan pedalaman mengantungkan hidupnya pada Alam dan sekitarnya. Sedangkan, masyarakat pesisir (laut) dan pedalaman (darat) adalah satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan antara satu dengan yang lainnya. Keduanya memiliki hubungan simbiosis yang sulit dipisahkan. Seperti, yang terjadi pada masyarakat pesisir dan pedalaman Teluk Palu dan Donggala terutama masyarakat Kaili. Selat Makassar menjadi bagian penting dalam kehidupan masyarakat pesisir dan pedalaman di Donggala dan Teluk Palu.

3 Henley. *Fertility, Food and Fever; Population, Economy and Environtment in North and Central Sulawesi, 1600-1930* (Leiden: KITLV Press, 2005), hlm. 231-232; *Regerings Almanak* 1893; Baca Juga: Sairin, Dunia Maritim Teluk Palu Masa Prakolonial, belum diterbitkan.



Selat Makassar dan Kota Pantai Donggala menjadi bagian penting dalam perdagangan internasional pada abad 15 hingga awal abad 19.

Sumber tertua Cina menyebut Donggala dengan nama *"Tun Chia La."* Buku ini menceritakan Donggala sebagai satu destinasi pelabuhan dagang penting di Nusantara. Kitab *"Shun Fêng Hsiang Fung"*[4] ditulis tahun 1430, masa Dinasti Ming, terutama sejak masa pemerintahan Kaisar Hung Wu (1368-1398). Pada masa Kaisar Yung Le (1402-1424), diterapkan kebijakan ekspansi maritim. Sekitar seratus tempat tujuan perjalanan kapal-kapal Cina. Kitab *"Shun Fêng Hsiang Fung"* menyebutkan bahwa Rute Barat terdapat lima rute cabang, rute Kwang Tung menuju Malaka dan rute Wu Yu, dekat Amoy menuju Tuban, Jaratan, Sukadana dan Lawe. Rute Timur memiliki dua rute cabang, yakni dari Chuan-Chou menuju Brunei dan Donggala.

Rute Chuan-Chou menuju Donggala, kapal-kapal Cina berangkat dari Chuan-Chou menuju Busuanga (di Filipina) menuju Sulu. Kemudian dari Sulu dilanjutkan ke *Ma-Li-Pen* Mountain (Tanjung Mangkalihat, Kalimantan Timur), selama 10 *Kêng* lagi ke arah 142,5 derajat Bujur Timur, kapal akan tiba di Teluk Palu. Selama perjalanan, para pelayar telah melihat (dari kejauhan) sebuah gugusan pegunungan yang bernama *Pi-Chia-San* atau *Pen Rack* Mountain (Bukit Sidole) di bagian Timur. Setelah itu kapal akan tiba di *Tung-Chia-La* (Donggala). *Tung-Chia-La* dikatakan sebagai ibukota negeri *Shan-mu,* sebuah nama yang tidak terdeteksi sekarang ini. Donggala menjadi transit untuk kemudian menuju Makassar sebagai rute terakhir jalur ini untuk kembali ke *Chuan-Chou* atau sekitar 24 jam, 1 *Kêng* sepadan dengan 2,4 jam.[5]

---

4 Mills. "Chinese Navigators in Insulinde about A.D 1.500", *Archipel Vol. 18, 1979,* hal. 69-93.

5 Sumber penting untuk melihat jalur dan perkembangan Kaili dibaca pada: catatan *Posthouder* bernama Martijn Muller di wilayah Teluk Palu (*Palosbaai*) sejak 7 Oktober 1891, dalam: Henley. *Fertility, Food and Fever; Population, Economy and Environtment in North and Central Sulawesi, 1600-1930* (Leiden: KITLV Press, 2005), hlm. 231-232; *Regerings Almanak* (RA) tahun 1893; Kotilainen, *When The Bones are Left; A Study of the Material Culture of Central Sulawesi* (Helsinki: The



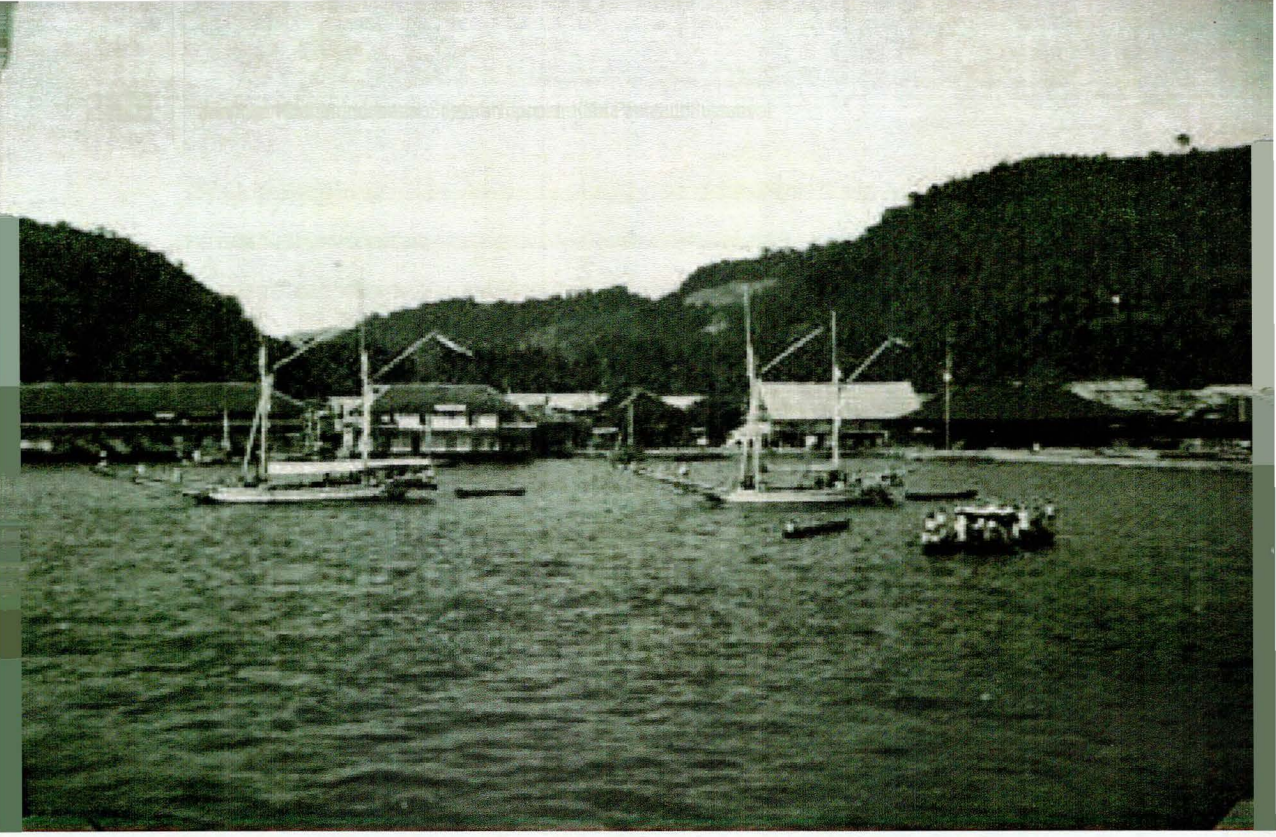
Valentijn menyatakan dalam catatannya berdasarkan laporan Serdadu VOC bahwa tanah di sekitar Palu cukup subur. Serdadu VOC itu juga tidak menyebutkan keberadaan wilayah pedalaman, seperti Napu, Bada dan Besoa, masa itu disebut sebagai daerah penghasil emas dan *fuya.* Di Bada dikenal dengan sebutan *"Ranta,"* sementara di Behoa disebut "Inodo," di Napu dikenal dengan sebutan *"Hampi,"* di Kulawi disebut dengan nama *"Kumpe."*[6] Woodard memberi komentar mengenai kain tenunan serta benang buatan Donggala, sedangkan di daerah pedalaman juga dikenal sebagai penghasil pakaian yang terbuat dari kulit kayu *(fuya).* Adapun pohon yang baik sebagai bahan untuk pembuatan *fuya,* yakni: *Umayo, Ambo, Tea, Impo, Bunta, Leboni, Kampendo, Nunu* dan *Wantja. Fuya* yang diproduksi, terutama di daerah pedalaman juga diekspor hingga ke Jawa dan pulau-pulau lainnya. *Fuya* juga dimanfaatkan sebagai tirai tidur (kelambu) dan kertas. Pada masa selanjutnya juga dimanfaatkan dalam industri pembuatan kapal.

Menurut cerita turun-temurun, di sebelah Barat terdapat permukiaman tua, tepatnya Ganti (dulu Pudjananti). Dahulu kala, permukiman yang kini jadi kota masih merupakan laut teluk. Konon, air laut sampai di Ganti, sehingga pelabuhan lama berada dalam teluk yang kini jaraknya 2 kilometer lebih dari Pelabuhan Donggala sekarang. Masyarakat Donggala dan Ganti sendiri mempercayai hal itu. Apalagi di Ganti juga ada tempat bernama *"Langgalopi"* yang dalam bahasa Bugis Donggala berarti "galangan perahu

Finnish Antropological Society, 1992), hlm. 47; Syakir Mahid, Dkk (Ed). *Sejarah Sosial Sulawesi Tengah* (Yogyakarta: Kerjasama Disbudpar Provinsi Sulawesi Tengah dengan Pusat Penelitian Sejarah, dan Pilar Media, 2009), hlm. 106; Reid. "Pluralisme dan Kemajuan Makassar Abad ke-17" dalam Roger Tol, dkk., (ed). *Kuasa dan Usaha di Masyarakat Sulawesi Selatan.* (Makassar: Inninawa dan KITLV, 2009); Masyuddin Masyuda. *Peranan Keramik Asing Khususnya di Lembah Palu Sulawesi Tengah* (Palu: Proyek Pengembangan Permuseuman Sulawesi Tengah, 1981); Mohammad Sairin, "Dunia Maritim Teluk Palu Masa Prakolonial," Jurnal Midden Celebes, Volume I, nomor 1 2012, hal. 5-24.

6 Haliadi, Tinggalan Artifact (*Heritage*) Sulteng Bukti Bangsa Beradab dalam Mendukung Pembangunan Budaya, Makalah dipresentasikan dalam Acara Sosialisasi Benda Cagar Budaya Oleh Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Donggala di Donggala, tanggal tanggal 23 Maret 2016.





Gambar 4.1.2 Potret Pelabuhan Donggala masa lalu
Sumber: Koleksi Tropenmuseum Belanda

atau kapal." Menurut data yang dipercayai oleh masyarakat lokal, di situlah kapal Sawerigading yang dikenal dalam *sure* I Lagaligo dari Tanah Luwu yang dikenal sebagai petualang dan penguasa lautan dengan ratusan armada setiap melakukan pelayaran ke berbagai kawasan, pernah berlabuh dan menyangga kapalnya di tempat itu untuk diperbaiki.

Setelah kedatangan Sawerigading di Ganti ia melanjutan pelayaran ke Kerajaan Bangga dan kemudian ke Sigi di Teluk Kaili yang kala itu, Lembah Palu juga masih berupa perairan laut teluk. Benar-tidaknya cerita ini, memang belum dapat dipastikan. Tapi yang jelas bila dihubung-hubungkan beberapa nama tokoh dan tempat yang disebutkan dalam kitab Bugis Kuno, I La Galigo menyebut nama Pudjananting sebagai salah satu wilayah Sawerigading dalam melakukan petualangan dimana I Lagaligo putra Sawerigading melakukan perkawinan dengan seorang wanita bernama Karaeng Tompo di Pudjananting. Ada pula disebutkan tentang nama Nyilina iyo yang di di Tanah Kaili atau



tepatnya di Kerajaan Sigi dikenal sebagai raja perempuan pertama di kerajaan itu. Cuma saja dalam kitab tersebut, Nyilina Iyo dimaksud adalah seorang laki-laki sebagai raja Sunrariaja. Pudjananti, merupakan salah satu dari tiga kerajaan tua di Sulteng se-zaman Majapahit dan Singasari, yakni Kerajaan Banggai (Benggawi) dan Sigi. Dalam tulisan almarhumah Andi Mas Ulun Parenrengi (13 Tokoh Sejarah Dalam Pemerintahan Kerajaan Banawa) yang belum diterbitkan, menjelaskan: Pudjananti mengalami masa kejayaan antara 1220-1485. Kemudian menjadi cikal-bakal terbentuknya Kerajaan Banawa Donggala dengan raja pertama, seorang perempuan, bernama I Badan Tassa Batari Bana, (1485-1552). Kedua juga perempuan; I Tassa Banawa (1552-1650), ketiga masih perempuan, I Toraya (1650-1698).

Bahkan kapal pedagang Portugis pernah menyerang bandar ini, untuk dikuasai, sehingga terjadi saling serang antara pihak kerajaan dengan Portugis tahun 1669 di masa pemerintahan raja La Bugia Pue Uva dan dapat mempertahankannya. Sebelumnya pedagang dari Gujarat (India), Arab dan Cina sudah sering mendatangi kota itu. Mereka membawa barang-barang untuk dijual dan sebaliknya membeli hasil bumi berupa: rotan, damar, kayu cendana, dan repah-rempah. Kemudian pedagang Gujarat tahun 1767 mulai memperkenalkan cara menenun kain sutra yang kini dikenal sarung Donggala yaitu pada masa pemerintahan raja Banawa I Sabida (1758-1800). Josep Condrad, misalnya seorang pengarang berkebangsaan Inggris kelahiran Polandia, menjadikan Donggala sebagai salah satu tempat penjelajahan Nusantara (1858-1924) dan sempat menjalin persahabatan dengan La Sabanawa I Sangalea Dg. Paloera, raja Banawa ke-7 (1845-1888).

Pemerintah Hindia Belanda yang akhirnya menguasai penuh bandar ini setelah sejak lama melakukan penaklukan dengan memaksa raja menandatangani berbagai perjanjian, salah satu cara penaklukan halus. Raja Banawa ke-VI, I Sandudongie, tahun 1824 terpaksa menandatangani kontrak dengan Pemerintah Belanda, demikian pula kerajaan-kerajaan



lain mengalami hal yang sama. Berbagai penekanan dan adudomba, dapat memuluskan Belanda membangun Kantor Doane dan berbagai fasilitas perkantoran. Memang fungsi pelabuhan bukan saja jadi nadi perekonomian, tapi juga menjadi area kebudayaan dan politis pergerakan perjuangan kemerdekaan. Sekedar contoh, ketika terjadi penolakan pendudukan Belanda yang diboncengi Sekutu (NICA), barisan Pemuda Indonesia Merdeka (PIM) melakukan penurunan bendera merah-putih-biru milik pemerintah Hindia Belanda di halaman Kantor Doane (Bea dan Cukai), Pelabuhan Donggala, 21 November 1945.

Selain itu, hubungan Donggala dengan dunia luar terutama wilayah Makassar yakni daerah Bugis Makassar disebutkan dalam Peta pelayaran "*Amanna Gappa*." Pada tahun 1676, Sultan Gowa mengundang para *matowa* (ketua) dan tokoh masyarakat yang dianggap berpengalaman dalam bidang pelayaran untuk berdiskusi. Mereka membicarakan aturan-aturan dan tata tertib yang harus dipatuhi dalam pelayaran dan perdagangan. Perundingan ini dipimpin oleh Amanna Gappa, Matowa Wajo, sehingga tradisi pelayaran yang lahir dari perundingan ini disebut hukum laut Amanna Gappa. Peraturan ini ditulis dengan bahasa Bugis yang terdiri dari 18 buku lontar dan dikenal dalam bahasa bugis sebagai "*Ade Alloping-Loping Bicarana Pabalue*", yang berarti "Aturan Pelayaran dan Perdagangan." Amana Gappa selalu berusaha untuk menghindarkan perpecahan dan persaingan di antara sesama sukunya yang hanya akan mengakibatkan kemunduran serta mendorong semangat persatuan di tengah berkuasanya kekuatan asing di lautan Nusantara. Amana Gappa mengambil inisiatif membuat satu sistem hukum pelayaran dan perdagangan dan membukukannya di dalam lontar-lontar. Ia menginsyafi sedalam-dalamnya arti pelayaran dan perdagangan bagi orang Wajo. Amana Gappa mengerti pelayaran dan perdagangan sebagai mata pencaharian yang pokok, dan tidak suka melihat persaingan di antara sesama sukunya yang hanya mengakibatkan kemunduran dan membuatnya mengambil inisiatif membuat satu sistem



hukum pelayaran dan perdagangan, kemudian membukukannya dalam bentuk kitab. Pada hukum laut yang terdiri yang terdiri dari 21 pasal ini, beberapa bagian sangat rinci menjelaskan mengenai ketentuan-ketentuan dalam pelayaran. Antara lain, cara berdagang dalam pelayaran, susunan birokrasi di kapal, syarat-syarat untuk menjadi nakhoda, pembagian petak dalam kapal, serta empat macam orang atau awak kapal : *sawi tetap* (kelasi tetap), *sawi loga* (kelasi bebas), *sawi manumpang* (kelasi menumpang), dan *tommanumpang* (orang yang menumpang kapal). Pada bagian perkara pertama Hukum *Amanna Gappa* menyebutkan bahwa pelayaran dari Makassar ke Kaili sewanya tujuh rial.[7]

Hubungan pelayaran kopra antara Donggala dengan dunia luar terutama Surabaya adalah destinasi yang paling sibuk untuk pelayaran dan perdagangan di Nusantara. Kopra Donggala di masa Orde Lama dan Orde Baru memilih destinasi penjualan tetap kopra ke Surabaya termasuk juga ke Tawao, Sabah Malaysia Timur. Perdagangan kopra inilah yang membuat Kota Pantai Donggala ramai dijadikan sebagai pelabuhan pantai yang paling sibuk di Indonesia Timur. Jaringan ini sesungguhnya telah berlangsung sejak zaman Kolonialisme Belanda karena Donggala adalah menjadi salah satu jaringan pelayaran KPM.[8]

Ada satu komunitas di Kampung Malambora tepatnya di Kampung Wani terdapat pelabuhan tradisional yang juga menjadi salah satu komunitas pelayar dan pedagang di Sulawesi Tengah. Mereka adalah pengusaha

---

7 Andi Zainal Abidin dan AS. Alama, Beberapa Catatan Tentang Kitab Hukum Pelayaran dan Perniagaan "Amanna Gappa," (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional dan Penerbit Binacipta, 1978), hal. 32; baca juga: OL. Tobing, Hukum Pelajaran dan Perdagangan Amanna Gappa (Makassar: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara, 1961), hal. 41 dan 45.

8 Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) (bahasa Inggris: Royal Packet Navigation Company; bahasa Indonesia: Perusahaan Pelayaran Kerajaan) adalah sebuah perusahaan pelayaran yang mempunyai kedudukan hukum di Amsterdam, namun kantor pusat operasinya berada di Batavia (kini disebut Jakarta) sejak zaman Hindia Belanda, perusahaan yang bergerak dalam bidang pelayaran ini beroperasi mulai dari tahun 1888.



Gambar 4.1.3
Kegiatan Bongkar Muat Kopra di Pelabuhan Donggala
Sumber: Koleksi Tropenmuseum Belanda

kopra dan juga pengusaha antar pulau. Pelabuhan Wani adalah Pelabuhan tradisional destinasi perdagangan komunitas Bugis, Arab di Palu Sulawesi Tengah. Ada tiga gelombang kedatangan orang Arab di Kota Palu. Ketiga gembombang memiliki ciri-ciri khusus yang dapat dikemukakan sebagai berikut, yaitu: **Gelombang pertama** (1) yang hanya terdiri 3 (tiga) orang, yaitu: Habib Ahmad bin Ahmad Al-Mahdali, Husein Ali Assegaf, dan Hasan bin Mahmud Al-Makarama. Mereka rupanya tidak datang dengan tujuan menyebarkan Agama Islam melainkan berdagang. Namun tuntutan nurani mereka sebagai pemeluk Islam yang taat menggiring mereka untuk menjadi penyebar Islam. Apalagi saat itu, di Wani telah berdiri sebuah Masjid Jami' yang ramai dikunjungi orang untuk menunaikan ibadah. Melalui masjid ini, ketiga orang tersebut berdakwah sambil berdagang di Wani. Metode dakwah yang mereka gunakan, yaitu metode mengumpulkan orang-



orang dalam masjid untuk mengkaji permasalahan yang terjadi di sekitar masyarakat di Wani dan sekitarnya. Ini dilakukan pada malam hari: pada malam senin, malam rabu, dan malam Jumat. Kegiatan ini sampai tahun 1980-an masih dilakukan.

Empat tahun kemudian (1858) datang **gelombang kedua (2)** Abdullah bin Hasan Al-Husni dan Jafar Al-Habsyi bersama beberapa orang temannya. Namun tidak diketahui lagi siapa mereka yang datang pada periode kedua ini. Gelombang kedua datang ke Wani awalnya, namun kemudian sebagian dari mereka memilih untuk tinggal di Donggala. Hal ini dibuktikan dengan adanya kenyataan bahwa pada tahun 1950-an hingga tahun 1960-an, orang Arab begitu nyata hadir dalam kehidupan ekonomi Kota Donggala. Sebut saja, Firma Badjamal yang merupakan perusahan yang bergerak dua bidang, yakni sebagai pengusaha pengekspor kopra, dan sebagai pengimpor barang-barang jadi, serta minyak tanah. Lebih khusus lagi adalah Hasan dan Husen Badjamal pemilik Firma Badjamal memiliki usaha masing-masing. Hasan Badjamal berusaha di bidang distribusi minyak tanah, solar, dan bensin. Selain itu juga, Hasan Badjamal menjadi satu-satunya distributor ban motor, dan mobil merk Dunlop. Usaha ini berjalan terus dipindahkannya pelabuhan Donggala ke Pantoloan pada tahun 1978.

Sementara itu juga, Husen Badjamal bergerak di bidang ekspor komoditi lokal, seperti rotan, damar, kopra dan lain-lain, sekaligus mengekspor barang-barang elektronik dan lain-lain dari Kota Singapura maupun Surabaya. Artinya, barang-barang komoditas dibawanya ke Singapura atau Surabaya, dan dari dua kota dagang tersebut Husen Badjamal membawa berbagai macam barang dagangan yang dapat dijual kembali di wilayah Donggala. Oleh karena itu, Husen Badjamal dikatakan sebagai distributor barang-barang kebutuhan masyarakat yang berasal dari dalam dan luar negeri. Namun sampai sekarang keturunan keduanya tidak ditemui lagi di kota tersebut. (3) **Gelombang ketiga** ini tidak datang bersamaan,



melainkan terdiri atas beberapa kelompok yang dimulai pada tahun 1890-1905. Gelombang kedatangan yang berikutnya lebih banyak, karena mereka mendengar bahwa pelabuhan Donggala dan Wani merupakan pusat perekonomian di Lembah Palu, khusus Pelabuhan Donggala dikenal sebagai pusat bongkar muat rempah-rempah. Gelombang ketiga sebagian besar adalah para pedagang sekaligus muballiq untuk menyebarkan Islam. Mereka kembali memilih Wani sebagai pusat kegiatan mereka. Walaupun demikian, Donggala dan Palu menjadi pusat aktivitas mereka setelah tahun 1890. Mereka mulai bersentuhan dengan Raja-Raja Palu.[9]

Tiga gelombang kedatangan orang Arab menandakan tiga hal penting, yaitu *pertama,* Teluk Palu pada dasarnya telah menjadi salah satu bagian penting jalur pelayaran dan perdagangan yang melalui Selat Makassar. Apalagi pada paruh kedua abad ke-19, beberapa pelabuhan kecil atau dalam kategorisasi *Konikling Paaketpart Maschavij* (PKM) disebut *Port Reede* (Pelabuhan Kecil) seperti Wani dan Donggala. *Kedua,* keberadaan pelabuhan-pelabuhan telah melahirkan kota-kota pesisir yang menjadi pusat-pusat perdagangan masyarakat. Masyarakat Islam sebagai salah satu komunitas masyarakat yang plural juga ikut menjadi penentu perkembangan sebuah kota.

Kota Donggala dengan pelabuhan Reede-nya telah menyebabkan kedatangan para pedagang dan Muballigh Arab ke Lembah Palu. *Ketiga,* peran ganda yang dilakoni oleh Orang Arab, yakni sebagai pedagang sekaligus sebagai muballigh. Sehingga mereka dapat diterima oleh penduduk Lembah Palu. Peran ganda seperti ini sangat memudahkan Orang Arab beradaptasi, dan berbaur dengan masyarakat lokal. Walaupun telah terjadi pembauran yang cukup lama, lebih dari satu abad, tetapi mereka tetap eksis dengan karakter budaya mereka sendiri. Oleh karena itu, memuculkan sebuah anggapan bahwa mereka ekslusif. Tulisan ini akan

9 Popy Pusadan, Orang Arab di Palu Sulawesi Tengah, Skripsi Sejarah FKIP UNTAD 2005., hlm. 85.



mencoba memaparkan tokoh Arab pertama di Lembah palu yang bernama Habib Ahmad bin Ahmad Al-Mahdali sebagai seorang tokoh Islam yang berkaitan dengan masjid di Malambora Wani Sulawesi Tengah. Kampung mereka ini yang masih kelihatan di Wani sebagai sebuah perkampungan saudagar Arab yang telah kawin mawin dengan orang Bugis-Makassar sehingga kampung ini hingga kini masih menggunakan bahasa Bugis.[10]

4.1.4 DONGGALA SEBAGAI PELABUHAN DAN KOTA KOLONIAL

Ada beberapa komoditi selain komoditi andalan berupa kopra yang berasal dari Donggala antara lain: rotan, kayu hitam, damar, ikan kering, teripang, telur burung maleo serta kain dari kulit kayu. Hasil hutan sebagai suatu komoditi khas Donggala seperti rotan, kayu hitam atau eboni, dan damar, sementara hasil laut dari daerah ini adalah ikan segar dan termasuk juga ikan kering.

Kampung-kampung yang menjadi penopang Kota Pantai Donggala adalah Kampung Labuan Bajo, Boya, Gunung Bale, Tanjung Perak atau Tanjung Batu, Kabonga besar dan kecil, termasuk Kampung Bone Oge. Donggala sebagai sebuah pelabuhan terdapat juga pelabuhan penyanggah yakni pelabuhan Wani dan Pelabuhan Pantoloan serta pelabuhan Loli. Pelabuhan Wani adalah pelabuhan tradisional yang sudah berjalan begitu lama dan di depannya ada Kampung Wani sebagai sebuah pemukiman kaum pedagang yang dihuni oleh orang-orang Bugis dan orang-orang Arab serta Gorontalo dan tentu saja masyarakat Lokal yakni masyarakat Kaili. Sementara itu pelabuhan Loli merupakan pelabuhan yang dikelola oleh swasta, sementara Pelabuhan Pantoloan dari masa ke masa mengalami perkembangan yang berarti karena pengelolaannya dilanksanakan oleh PT. Pelindo.

Tradisi pembuatan kapal lokal di Donggala juga ada dan tempat

10 Haliadi-Sadi, Sejarah Islam di Lembah Palu (Yogyakarta: Ombak, 2015), hlm. 130.



pembuatannnya di Kabonga Kecil dan di Tanjung Batu. Pada masa dulu, kapal-kapal yang dibuat adalah kapal-kapal yang hanya digerakkan oleh layar, namun sekarang ini telah membuat kapal yang lengkap dengan motorisasinya atau kapal yang bermesin. Pembuatan kapal di Donggala membutuhkan waktu proses pengerjaan dari awal hingga siap diturunkan selama 5 bulan. Tukang pembuatan perahu sebanyak enam (6) orang. Pada saat proses pengerjaan mereka membagi diri yang terdiri atas seorang ketua dan yang lainnya sebagai pekerja mengikuti perintah ketuannya. Ketua tim memiliki tugas yang cukup mudah memastikan kapal selesai sesuai dengan jadwal. Sedangkan proses pengerjaannya dibuat bersama dengan anggota yang lain. Saat proses pembuatan tidak ada gambar desain kapal, sehingga pembuatan murni "imajinasi" seorang tukang secara tradisional.

Sebelum pembuatan kapal, pemilik dan tukang selalu mengadaakan ritual atau upacara sebelum proses pembuatan dan saat kapal ini siap diturunkan. Mereka memanggil imam untuk membaca barsanji berdasarkan kepercayaan Agama Islam karena orang Donggala kebanyakan muslim. Pembacaan doa diharapkan supaya mereka memberikan keselamatan dan "pencerahan" saat proses pembuatan perahu. Ada istilah lunas dalam upacara adat sebelum proses pembuatan sehingga memberkati lunas. Lunas dianggap sebagai simbol penting dalam desain kapal, sehingga nantinya lunas menjadi acuan penting di dalam pembentukan kapal. Sementara, upacara adat setelah proses pembuatan biasanya ditujukan agar kapal tetap tangguh saat di laut, kapal membawa keselamatan bagi para awak kapal, dan kapal membawa rejeki bagi pemiliknya. Bahan baku kayu, ada yang berasal dari Donggala sendiri, namun ada juga yang harus didatangkan dari daerah lain (biasanya di datangkan dari kalimantan). Kayu ulin menjadi bahan utama yang banyak digunakan dalam pembuatan kapal di Donggala. Kapal-kapal yang dibuat di Donggala kebanyakan sudah dimotorisasi, kalau di masa yang lalu hanya menggunakan layar. Mesin kapal yang dibuat biasanya bermesin ganda dengan kekuatan mesin sebesar 25 PK. Setelah selesai, maka



masyarakat Donggala secara bergotong royong mendorong kapal hingga di laut yang dipimpin oleh seorang pemimpin penurunan kapal.

Kota Donggala merupakan Kota Kolonial yang berada dalam wilayah Kecamatan Banawa. Kota ini mempunyai luas wilayah seluas ± 9.950 Ha. dan berbatasan langsung dengan Selat Makassar dan Teluk Palu di sebelah Utara, Teluk Palu disebelah timur, Kota Palu di Sebelah Selatan, dan Gunung Gawalise di sebelah Barat. Gambaran ini dapat memberikan indikasi lebih lanjut bahwa kira-kira dua perempat atau seperdua wilayah Kota ini dikelilingi oleh pegunungan dan seperempat atau lebih dibatasi laut. Kota Donggala yang terletak pada suatu lembah di pesisir sebelah Barat Teluk Palu.[11] Masalah penduduk merupakan bagian penting dan tidak terpisahkan dari suatu Kota. Besar kecilnya suatu Kota tergantung pada jumlah penduduk yang mendiami wilayah Kota tersebut. Bertambahnya jumlah penduduk dipengaruhi oleh adanya kelahiran, kematian, dan emigrasi. Pertambahan penduduk akan menyebabkan terjadinya mobilitas geografis suatu Kota, dan di lain pihak akan merubah sifat homogenitas penduduk menjadi heterogenitas masyarakat Kota. Masyarakat yang heterogen telah menjadi ciri khas Kota Donggala yang terdiri atas komunitas etnis. Kelompok-kelompok etnis yang telah lama mendiami Kota Donggala adalah Etnis Kaili, Bugis, Makassar, Mandar, Minahasa, Banjar, Madura, Jawa, Arab, dan Cina.[12] Secara struktural, masyarakat Kota Donggala dapat dibagi berdasarkan jumlah penduduk menurut suku dapat disusun berurut yaitu Suku Kaili di posisi pertama, kemudian Mandar di posisi kedua. Setelah itu, ada suku Bugis di posisi ketiga, dan posisi keempat dihuni oleh orang Cina, sedangkan posisi kelima dan keenam ditempati oleh orang Jawa dan Madura.

Pada mulanya terbentuknya pemukiman di Donggala, kelompok etnis Kaili yang terbanyak jumlahnya. Namun telah banyak kelompok

11 Apipah, *Dinamika Muhammadiyah di Donggala (1934-1991)*, Skripsi pada Program Studi Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan UNTAD Palu, tidak diterbitkan, 2002, hlm. 24-25.

12 *Ibid*, hlm. 27.



etnis pendatang, sehingga komunitas Kaili semakin terdesak dan bergeser ke pinggiran-pinggiran Kota. Ini disebabkan oleh kurangnya pengetahuan tentang keterampilan sehingga harta milik mereka yang berada di pusat Kota dijual kepada para pendatang, karena mereka membutuhkan biaya hidup, maka tanah miliknya terpaksa dijual, kemudian mereka berpindah tempat ke pinggiran Kota. Jumlah penduduk Kecamatan Banawa (1991) adalah 50.509 jiwa yang terbagi atas 25.874 jiwa dan 24.835 jiwa perempuan. Kota Donggala dan sekitarnya mula-mula lahir karena di wilayah itu terletak sebuah pelabuhan laut kecil, yang pada zaman Hindia Belanda disebut *Rede Donggala.* Pelabuhan ini merupakan penopang perekonomian masyarakat Kota tersebut. Oleh karena itu, di Kota ini dihuni oleh masyarakat yang bekerja sebagai petani, nelayan pegawai Negeri, ABRI termasuk Polisi, dan sebagian kecil pedagang dan pekerja (buruh pelabuhan). Keadaan lingkungan hidup yang seperti itu menyebabkan penduduk memilih pekerjaan mencari ikan di laut, pedagang antar pulau dan antar daerah, bertani kelapa, serta sebagainya.[13]

Penduduk Kota Donggala memeluk agama Islam, Khatolik, Protestan, Hindu, dan Budha. Agama Islam merupakan agama mayoritas yang dianut masyarakat di Kota itu. Dengan demikian, terdapat perbedaan ideologi yang dikotomis di Kota Donggala. Dikotomisasi ideologi ini diamini sebagai sebuah perbedaan. Artinya mereka hidup berdampingan satu sama lain. Akan tetapi, peran pemeluk Islam sangat menentukan perkembangan sosial dan budaya masyarakat Kota Donggala. Hal ini dapat dilihat dari keberadaan dan perbedaan jumlah rumah ibadah yang ada di Kecamatan Banawa pada tahun 1991, yakni Masjid sebanyak 65 buah, Mushollah sebanyak 15 buah, Gereja sebanyak 10 buah, Wihara, dan Pura masing-masing sebanyak 1 buah.[14] Pada bagian lain juga terdapat komunitas orang Cina dan Mandar. Migrasi orang Bugis dan Mandar ikut memberi corak

13 *Ibid,* hlm. 28-29.

14 *Ibid,* hlm, 29-30.



baru dalam perkembangan Islam di Donggala. Salah satu contoh yang dapat diamati yakni lahir dan berkembangnya Muhammadiyah di Kota ini. Menurut Apipah bahwa Muhammadiyah adalah salah satu organisasi Islam terbesar dan tersebar di wilayah Indonesia yang mana menembus ke seluruh pelosok wilayah Nusantara dan penyebarannya tersebut telah sampai pula di Kabupaten Donggala, khusunya di Kecamatan Banawa. Bahkan juga menembus dunia Islam untuk mendirikan cabang-cabangnya.[15]

Pendudukan Jepang di Pulau Sulawesi dimulai dari wilayah bagian Utara yakni dari Filipina Selatan lalu menuju dan merangsek ke bagian Selatannya seperti di Kalimantan Timur, Nunukan lalu memasuki Samarinda dan Sulawesi Utara termasuk ke Sulawesi Tengah. Perjalanan atau invasi Jepang ke wilayah Donggala melalui bagian Utara yakni dari Filipina Selatan yang dilakukan oleh tentara pendudukan Angkatan Laut Jepang (*Kaigun*). Secara umum, dua kekuatan Jepang dalam Perang Dunia (PD) ke-2 waktu itu di Filipina Selatan yang memasuki Sulawesi Utara yakni menguasai Kota Manado dan tentara pendudukan Jepang yang menuju ke Kalimantan Timur. Dua kekuatan inilah yang menghantui daerah Donggala. Pada sisi bagian Barat dekat dengan Kalimantan Timur sedangkan Donggala bagian Pantai Timur Sulawesi Tengah dihantui oleh pendudukan Jepang yang datangnya dari Manado dan Gorontalo.

Pada bulan April 1942 pasukan Angkatan Laut Jepang tiba di Depan Kota Donggala dengan kapal penjelajah bersama beberapa kapal pemburu torpedo. Hal itu dilakukan karena Donggala menjadi kota penting dan strategis pada masa kekuasaan Hindia Belanda di Sulawesi Tengah. Jepang mengetahui persis bahwa ada pasukan Belanda yang berada di Kota Donggala dan Kota Palu yang dipimpin oleh Letnan Drs. H.J. Harberts yang bertahan di Kota Palu. Angkatan Laut dari Kapal maupun dari udara melakukan Pemboman kepada pesisir Kota Donggala sekaligus berfungsi sebagai mengurangi semangat pasukan Belanda yang ada di Kota Palu.

15 *Ibid*, hlm. 32.



Akibat pemboman tersebut, hampir seluruh fasilitas kota di sepanjang pantai Kota Donggala mengalami rusak berat. Kerusakan itu hingga kini masih dapat kita saksikan, namun karena perang permesta di Donggala turut menghancurkan bibir pantai Kota Donggala. Jadi, secara sistematis sulit melacak kerusakan yang dilakukan oleh pengeboman tentara Jepang dan pengeboman Permesta.[16]

Setelah Kota Donggala ditaklukan dan dikuasi oleh tentara pendudukan Jepang, mereka melanjutkan perjalanan dan mendarat di Kota Palu bersama 30 orang pasukan Angkatan Laut. Di Kota Palu, Jepang menemukan tentara Belanda yang sudah menyerah dan langsung diadakan serah terima kekuasaan dari Belanda kepada Jepang, sesudah serah terima kekuasaan dilakukan maka para bekas KNIL yang ditemukan, sebahagian dijadikan Polisi Jepang (biasa disebut: *JOMPO*), sebahagian diizinkan hidup secara sipil sebagai tahanan kota dan sebahagian lainnya menjadi petani. Kecuali orang-orang peranakan Belanda atau Indo Belanda, diangkut ke Kota Manado untuk jadi tawanan.[17]

Menjelang waktu yang tidak terlalu lama setelah pendaratan pasukan Angkatan Laut (*Kaigun*) Jepang di Kota Donggala dan Kota Palu, Kepala Polisi Kaisar Suco dari Makassar tiba di Kota Donggala yang bertindak mewakili Pemerintah Pendudukan Jepang menyerahkan urusan pemerintahan kepada raja-raja setempat yakni Raja Banawa dan Raja Tavaeli. Dalam banyak hal, keadaan dan situasi pemerintahan yang dikendalikan oleh para raja setempat berlangsung sampai bulan Juni 1942. Keadaan pemerintahan seperti itu hanya mengisi kekosongan sementara untuk kemudian Jepang mengeluarkan Undang-Undang Nomor 1 pada tanggal 7 Maret 1942 yang

16 Donggala pada tanggal 20 Juni 2006.

17 Sulaeman Mamar dkk., *Sejarah Sosial Daerah Sulawesi Tengah* (Wajah Kota Donggala dan Palu) (Jakarta: Depdikbud., 1984/1985), hlm. 81. Sutrisno Kutoyo, dkk, *Sejarah Daerah Sulawesi Tengah* (Palu: Pemda Propinsi Sulteng Dinas Kebudayaan dan Pariwisata, 2005), hlm. 197.



berisi mengenai ketentuan ketatanegaraan yang tidak bertentangan dengan pemerintah pendudukan militer Jepang.[18] Setelah itu petugas-petugas pemerintahan sipil Jepang yang berdatangan dari Kota Manado dan demikian juga petugas yang datang dari Makassar untuk ditempatkan di Kota Donggala dan Kota Palu termasuk Kota Poso. Konsekuensi kedatangan petugas tersebut, kekuasaan raja mulai dialihkan dan mulailah pengisian jabatan Kepala Pemerintahan yang ditinggalkan Belanda dengan diganti dan menggunakan istilah Bahasa Jepang. Pada jaman Hindia Belanda jabatan Asisten Residen diganti dengan *Bunken Kanrikan* yang biasa disingkat *Ken Kanrikan* dan jabatan *Kontroliur* serta *Gezaghebber* digantikan dengan Bunken Kanrikan. Kesemua jabatan-jabatan tertinggi seperti itu biasanya dipegang oleh orang Jepang, sedangkan raja-raja setempat tetap diakui sebagaimana di Kerajaan Jepang, hanya gelarnya diubah menjadi bahasa Jepang yaitu Raja diubah menjadi *Suco*. Pada masa pemerintahan pendudukan Jepang, petugas atau aparat pemerintahan yang dipegang oleh orang Indonesia tetap menduduki jabatannya dan melaksanakan tugasnya seperti biasa, tentu saja membatu aktifitas pemerintahan Jepang.

4.1.5 DONGGALA MASA ORDE LAMA DAN ORDE BARU

Kota Pantai Donggala pada masa Orde Lama tidak luput dari pergerakan daerah pada masa itu terutama Gerakan Permesta karena pada masa ini Kota Donggala dijadikan sebagai pusat pertahanan Republik Indonesia di daerah ini. Kemudian, pada masa Orde Baru Kota pantai Donggala berkembang seiring dengan pembangunan Republik Indonesia. Dalam perkembangan pesat Kota Pantai Donggala sebagai satu pelabuhan, namun dengan alasan pendangkalan maka pebuhan ini dipindahkan ke Pantoloan di Kota Palu.

---

18 Sutrisno Kutoyo, dkk, *Sejarah Daerah Sulawesi Tengah* (Palu: Pemda Propinsi Sulteng Dinas Kebudayaan dan Pariwisata, 2005), hlm. 197.



4.1.5.1 Donggala Masa Orde Lama

Pada masa Orde Lama, Kota Pantai Donggala merupakan bagian dari Kabupaten Donggala yang beribu kota di Palu. Pada tahun 1952, Kota Palu memiliki status wilayah sebagai Kota dalam Swatantra Donggala berdasarkan Undang-Undang nomor 29 tahun 1952. Pada Laporan Politik 1950 dinyatakan bahwa:

> "Sebagaimana dilaporkan pada bulan Juli yang lalu, bahwa beberapa kampung dalam distrik Parigi Utara dihasut supaya jangan membayar pajak dan jangan bekerja di jalan. Menurut pemeriksaan P. Tuan Magau, Djaksa dan Polisi hal ini tidak benar. Pokoknya yang disebabkan oleh karena saudara Mohammad Patimbang, Komisaris PSII Palu telah menguirim kabar ke kampung-kampung itu, bahwa ia akan membuat propaganda PSII dalam tempat-tempat tersebut, dengan memperdirikan cabang-cabangnya di sana. Dengan demikian ada sewaktu orang-orang kampung dengan bersenjata dan membawa makanan, pergi ke suatu tempat berkumpul, tetapi dengan bukan maksud bermufakat membuat perlawanan, melainkan membuat satu rumah (sebuah) untuk berkumpul menerima kedatangan komisaris PSII dari Palu. Pada tanggal 5 hari bulan laporan ini Tuan Kepala Distrik P. Latjado, tuan Jaksa bersesama saudara Mohammad Patimbang telah pergi ke kampung-kampung itu untuk memberi penerangan kepada rakyat tentang maksud dan pendirian PSII."[19]

Beberapa informasi yang dapat kita simpulkan dari laporan politik ini, laporan yang dimaksudkan antara lain: *Pertama,* Partai-partai di kota Palu telah melebarkan sayapnya ke daerah-daerah yang mengitari Kota palu sebagai Ibukota Kabupaten Donggala. *Kedua*, Pertentangan secara politik antara pengurus Partai dengan pihak pemerintah termasuk Polisi dan Jaksa sebagai kelengkapan pemerintahan pada saat itu. *Ketiga*, Pada kewedanaan Parigi terdapat kerjasama yang baik antara kepala Distrik, Jaksa dengan

19 Laporan Politik R.M. Pusadan selaku kepala daerah Sulawesi Tengah bulan Agustus 1950, dalam Arsip Propinsi Sulawesi, No. 222.

Pengurus PSII dari Palu yang bernama Mohammad Patimbang. *Keempat*, Sosialisasi Perkembangan politik secara umum telah berjalan dengan baik di Palu dan sekitarnya hingga Parigi. Palu sebagai bagian dari Kabupaten Donggala diarahkan pada pengembangan Lembah Palu sebagai suatu daerah *hinterland* dari Donggala atau justeru menjadikan Palu sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Donggala.

Buku "Tanah Kaili" yang diterbitkan oleh Djawatan Penerangan RI. Kabupaten Donggala pada tahun 1956 adalah sumber penting untuk melacak infrastruktur kota Donggala pada masa itu. Sekolah-sekolah agama juga ada di Donggala menurut laporan ini, sekolah yang dimaksud antara lain: Al Hidayah Al Islam dengan murid sebanyak 225 murid, Darul Dawah Wal Irsyad dengan murid sebanyak 50 orang murid, dua buah sekolah Islamijjah dengan murid sebanyak 125 orang siswa, Sedangkan sekolah rakyat sebanyak tiga yakni Sekolah Rakyat nomor 1, 2 dan 3 yang enam tahun. Keadaan sekolah yang membuat ramai Kota Donggala di masa Orde Lama. Selain itu, Koperasi Pegawai Donggala (KOPDA), koperasi buru, dan koperasi Perserikatan Membeli/Menjual Kopra (IMK) Donggala. Bahkan keadaan keuangan sejak tahun 1950 di Palu ibukota Sulawesi Tengah terah diperkenalkan koperasi rakyat oleh Letnan Solang. Dalam catatan Kepala Pemerintahan Negeri (KPN) Donggala, dikatakan bahwa:

> "Diduga bahwa pada bulan dimuka modal ini akan bertambah besar. Maksud koperasi rakyat ini supaja rakyat sendiri dengan keninsafan akan mendjalankan koperasi ini, tetapi pada pendapat saja sebaik2nya djika koperasi ini dapat dipimpin oleh seorang jang achli dalam urusan koperasi, walaupun didatangkan dari mana sadja (selaku *bedrijfsleider*), pemimpin mana akan bekerdja di bawah pengawasan Pemerintah."[20]

Jumlah uang yang dimaksudkan oleh KPN Donggala tersebut adalah uang yang dikumpulkan dari tiga distrik di bawah Onder Afdeling Donggala, yakni: Distrik Tawaeli Selatan sebesar f 72.000, Distrik Banawa Tengah

20 Laporan Politik Daerah Sulawesi Tengah Bulan September 1950, dalam: Arsip Propinsi Sulawesi, nomor registrasi: 222.

sebesar f 35.000, dan Distrik Sirenja sebesar f 30.000.[21] Keadaan ini yang memicu perkembangan infrastruktur Kota Donggala di Masa Orde Lama.

Pergolakan Permesta di masa Orde Lama, membuat Kota Donggala juga dijadikan sebagai salah satu basis pertahanan Republik Indonesia di Sulawesi Tengah. Permesta mengklaim bahwa Permesta memiliki wilayah kekuasaan hingga di Sulawesi Tengah. Wilayah Sulawesi Tengah termasuk Donggala sebagai kota adalah kabupaten keenam menurut perspektif Permesta yang berpusat di Kinilow Minahasa Sulawesi Utara.[22] Pada tanggal 2 Maret 1957 di Makassar diproklamirkan Permesta oleh Panglima TT-VII/ Wirabuana dan kemudian memilih basisnya di Sulawesi Utara, dimana waktu itu yang menjadi Komandan KDM-SUT waktu itu dipegang oleh Letkol. Inf. D.J. Somba mendukung gagasan-gagasan pemerintahan otonom mutlak dan luas dari Sumual sebagai cikal bakal lahirnya Permesta.

Pernyataan Saleh Lahalide dikuatkan oleh M. Djalil, mantan seorang Mandor di Pelabuhan Donggala bahwa pada tahun 1958, hari Jum'at pagi, Permesta mengebom Pelabuhan Donggala hingga meneggelamkan 4 (empat) buah kapal, yakni 3 (tiga) buah di Donggala dan salah satunya berada di Pelabuhan PKKD (Perusahaan Koperasi Kopra Donggala di Tanjung Batu. Kapal tersebut antara lain KMP GIRIRAJA, KMP MORO, KMP Nubuli di Pelabuhan Donggala, dan KMP Mutiara milik Perusahaan Jawatan Pelayaran di PKKD Tanjung Batu. Pesawat pembom tersebut dikemudikan oleh Lorens Alan Pope. Akibat dari adanya pemboman tersebut, masyarakat Donggala mengungsi ke Ganti. Kemudian pada harin itu juga, kira-kira pukul 14.00 sebuah Kapal Rusia yang berangkat dari Surabaya tujuan Palu hendak merapat, namun karena situasi yang kurang baik, maka kapal tersebut kembali ke Surabaya.[23]

---

21 Haliadi-Sadi, Nasionalisasi Koperasi di Sulawesi Tahun 1950-an: Ekonomi Menjadi (Tidak) Rasional, Makalah disampaikan dalam: *Workshop On The Economic Dekolonisasi Side Of Decolonisation* oleh Pusat Studi Sosial Asia Tenggara (PSSAT) UGM pada tanggal 18-19 Agustus 2004 di Yogyakarta.

22 R.Z. Leirissa, *PRRI Permesta Strategi Membangun Indonesia Tanpa Komunis* (Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 1991/1997), hal. 110-111.

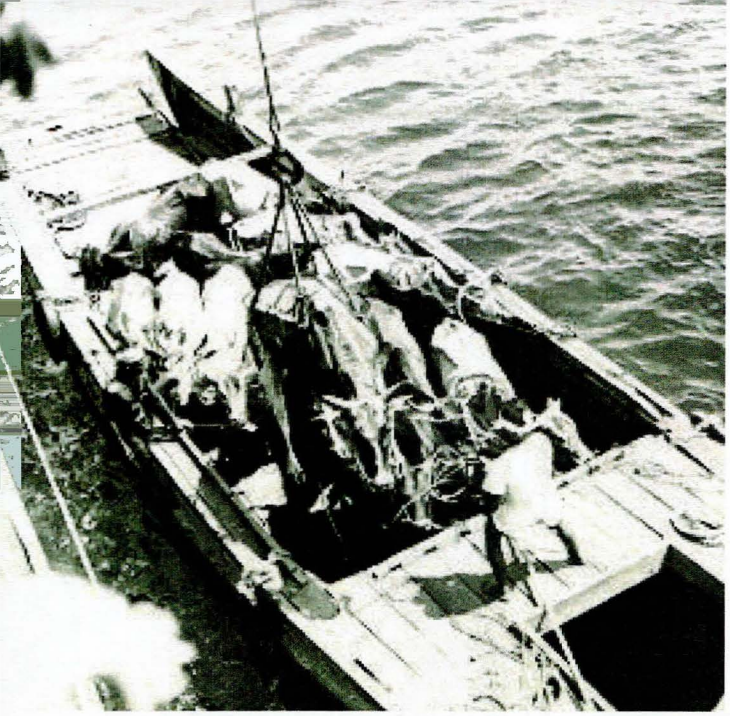
23 Hasil Wawancara dengan Bapak M. Djalil pada tanggal 8 Agustus 2006.

4.1.5.2 DONGGALA MASA ORDE BARU

Pada masa Orde Baru, Struktur ekonomi Kabupaten Donggala yang turut berperan penting dalam pengembangan masyarakat Kota Donggala sebagai Kota Pantai. Komoditas andalan sektor agrikultur Kabupaten Donggala adalah Pertanian Padi Sawah dan Ladang, sementara sektor manufaktur Kabupaten Donggala mengandalkan kayu sementara industri masih berpusat di Palu yakni sebanyak 12 industri, sementara di Donggala hanya empat industri saja. Sektor Jasa di Donggala yang signifikan adalah sub sektor jasa pelabuhan seperti rumah makan dan buruh. Struktur Ekonomi Kabupaten Donggala yang mempengaruhi wajah Kota Donggala pada tahun 1972. Pada awal tahun 1970-an Pelabuhan Donggala masih menjadi pemicu utama ramainya Kota Donggala sebagai Kota Pantai di Indonsia. Menurut sumber tahun 1972, barang komoditi dagang yang keluar dari Donggala antara lain Kopra, hewan terutama Sapi Donggala, Kayu, Rotan, Minyak Kelapa, dan Beras. Komoditi andalan Donggala pada saat ini adalah Kopra dan Kayu dengan rincian pada tahun 1972 Kopra yang keluar selama satu tahun dari januari hingga Desember berjumlah 13,967,615 ton dan kayu sebanyak 10,550,960 kubik, lalu kemudian menyusul Rotan dan Damar sebanyak 1,109,322 ton. Beras dan Minyak kelapa tidak terlalu signifikan karena beras sebesar 717.415 ton dan Minyak Kelapa sebesar 345,389 ton dan komoditi yang paling terbawah adalah Sapi Donggala hanya 281 ekor pada tahun 1971.[24] Aktifitas pengiriman dari daerah pedalaman Donggala ke Kota Donggala dan aktifitas Pelabuhannya menunjukkan aktifitas pelabuhan yang sangat dinamis.

Aktifitas pengiriman barang komoditas ke luar Donggala yang menggunakan hubungan laut ke Bagian Selatan maupun ke bagian Utara Selat Makassar pada tahun 1978 masih menunjukkan aktifitas yang dinamik dan sudah mulai menurun karena pelabuhan sudah dipindahkan

24 Sulawesi Tengah Dalam AngkaTahun 1972, Palu: Kantor Sensus dan Statistik, 1972, hal. 77.



Gambar 4.1.4 Bongkar muat sapi dari pelabuhan Donggala
Sumber: Koleksi Tropenmuseum Belanda

ke Pantoloan. Pada tahun 1978 Pengiriman Kopra ke luar daerah sebanyak 32,631,08 ton, sementara itu Pengiriman kopra dari Pelabuhan Pantoloan pada tahun 1978 sebanyak 24,103,58 ton.

Kota Pantai Donggala sebagai kota pelabuhan yang ramai di masa lalu, pada tahun 1975 ditinggalkan ke Pelabuhan Pantoloan walaupun waktu itu Pelabuhan Pantoloan masih menjadi wilayah Kabupaten Donggala. Pemindahan ini yang menjadi sebab surutnya pelabuhan Donggala sebagai pelabuhan niaga di Sulawesi Tengah. Pada akhirnya, Pelabuhan Donggala tinggal hanya sebagai pelabuhan kawasan sebagaimana dijelaskan di bawah ini:

> "Saat ini status Pelabuhan Donggala berada pada kasta terendah pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo. Klasifikasi pelabuhan dalam wilayah Pelabuhan Indonesia IV dibedakan menurut : a. Pelabuhan Utama, yaitu Pelabuhan Makassar ; b. Pelabuhan Kelas I (satu), yaitu Pelabuhan Balikpapan, Samarinda, Bitung, Ambon dan Sorong ; c. Pelabuhan Kelas II (dua), yaitu Jayapura, Tarakan, pantoloan, Ternate dan Kendari ; d. Pelabuhan Kelas III (tiga), yaitu Pelabuhan Nunukan, Parepare, Biak, Merauke dan Manokwari ; e. Pelabuhan Kelas IV (empat), yaitu Pelabuhan



Fakfak dan Gorontalo ; f. Unit Pelayanan Kepelabuhanan, yaitu UPK Sangatta dan UPK Bontang ; g. Pelabuhan Kawasan, yaitu Pelabuhan Paotere, Manado, Tolitoli, Donggala dan Bandanaira."[25]

Pelabuhan Pantoloan[26] sebagai salah satu pelabuhan di Kabupaten Donggala waktu itu dibangun pada tahun 1975. Hal itu dilakukan karena dinilai pelabuhan ini "memiliki prospek yang lebih baik untuk dikembangkan sebagai pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan dalam negeri dan luar negeri."[27] Saat ini aktivitas pelayaran penumpang masih berlangsung di Pantoloan, Kota Palu. Pelabuhan dengan luas daratan sekitar 10 hektare tersebut dibangun sejak 1975 dan diresmikan pada 1978. Sejak saat itulah Pelabuhan Pantoloan menjadi pusat aktivitas bongkar muat barang dan orang sementara pelabuhan Donggala dijadikan pelabuhan pelayaran rakyat. Pelabuhan Pantoloan dibangun karena arus perdagangan di Donggala dan Kota Palu terus meningkat sehingga perlu diimbangi dengan sarana dan prasarana memadai untuk kelancaran arus kapal, barang, penumpukan dan hewan. Terhitung sejak 1 Agustus 2015, PT Pelindo IV telah mendeklarasikan Pelabuhan Pantoloan sebagai pelabuhan terminal peti kemas.

Pemindahan itu terjadi pada tanggal 23 Pebruari 1982 Surat MENDAGRI Nomor 135/725/PUOD Perihal Pemindahan Ibu Kota Kabupaten Donggala apabila Palu telah menjadi Kota Madya. Kemudian pada tanggal 25 Pebruari 1986 Keputusan Bupati Kepala Daerah Kabupaten Dati II Donggala Nomor 650/29.73/Pem/1986 tentang Pemindahan Ibu Kota

25 "Kota Donggala Dalam Wisata Sejarah," Internet.

26 **Pantoloan Induk** adalah salah satu kelurahan di Kecamatan Tawaeli, Kota Palu, Sulawesi Tengah, Indonesia. Kelurahan Pantoloan Induk sebelumnya bernama Kelurahan Pantoloan, namun pada tahun 2012 Kelurahan Pantoloan dimekarkan menjadi dua kelurahan yaitu; Pantoloan Induk, dan Pantoloan Boya sebagai daerah pemekaran baru. Pantoloan Induk juga merupakan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) bersama Kelurahan Baiya dan Kelurahan Lambara di Kota Palu. Di Kelurahan ini pula terletak Pelabuhan Penumpang dan Barang "Pelabuhan Pantoloan".

27 Leaflet Pelabuhan Pantoloan PELINDO IV (Lokomotof Indonesia Timur).



Kabupaten Donggala antara lain disebutkan yang menjadi Calon Ibu Kota : Parigi, Dalaka dan Banawa. Isu pemindahan kembali dijalankan pada tahun 1990-an Ibu Kota Donggala dipindahkan dari Palu ke Banawa yakni pada tanggal 10 April 1995 ada memorandum nomor 16 tahun 1995 tentang pemindahan ibu kota Kabupaten Donggala dan pemekaran Kabupaten Donggala. Hal ini dilakukan Karen isu pemekaran Kabupaten Parigi Moutong dari Kabupaten Induk yakni Kabupaten Donggala. Pada tahun 1990-an ibukota Kabupaten Donggala dipindahkan ke Banawa dari Palu, Kota Donggala berfungsi sebagai Banawa ibukota dari Kabupaten Donggala dengan Bupati Sahabudin Labadjo (1994-1999) dan dilanjutkan oleh H.N. Bidja (1999-2004). H. Adam Ardjad Lamarauna (2004-2006) Drs. H. Habir Ponulele MM (2006-2010), Kasman Lassa (2015-2017).

Pertumbuhan ekonomi Kota Donggala di tahun 2010-an ini dapat dikatakan mengalami peningakatan. Secara realistis, pertumbuhan ekonomi akan meningkat seperti yang dapat dilihat di data BPS bahwa tingkat pertumbuhan ekonomi rata-rata selama 3 (tiga) tahun (2010 s/d 2012) terus mengalami peningkatan. Dimana pada tahun 2010 sebesar 7,54 %, tahun 2011 sebesar 8,81%, dan pada tahun 2012 naik lagi sebesar 8,95 %. Demikian juga bahwa Berdasar angka pertumbuhan mengalami peningkatan pada tahun 2012 sebesar Rp. 18.438.621 dibanding dengan pada 2 tahun sebelumnya, pada tahun 2010 jumlah pendapatan perkapita sebesar Rp 13.347.823 naik menjadi Rp 15.667.825 pada tahun 2011.[28]

4.1.6 KOTA DONGGALA VS KOTA BANAWA:

Kenangan Masa Lalu Sebuah Kesimpulan

Don Nggolo, Tun Chia La, Dunggally, dan *Donggala* serta *Banawa* adalah sebuah evolusi nama kota pantai di Kabupaten Donggala Sulawesi

28 Badan Pusat Statistik Kabupaten Donggala Tahun 2013.



Tengah. Nama *Don Nggolo* adalah seorang kapten kapal luar yang pernah berlabuh di wilayah Donggala. Sementara "Tun Chia La" merupakan nama yang diberikan oleh pedagang-pedagang Cina yang menjadikan Donggala sebagai salah satu tujuan perdagangan dan perniagaan. Dunggali adalah nama yang ditampilkan oleh Peta tua yang dibuat tahun 1805 oleh David Wodaard. Pada akhirnya, kata Donggala adalah nama pohon yang banyak tumbuh di wilayah Donggala, serta kata banawa adalah nama Raja yang pernah berkuasa di wilayah ini sebagai Raja di Kerajaan Banawa. Toponimi Donggala, mulai dari Don Nggolo hingga Donggala memperlihatkan bahwa interaksi Donggala dengan dunia luar turut mempengaruhi perubahan nama dan perubahan-perubahan status daerah ini sebagai sebuah Kota Pantai di Indonesia. Sementara itu, Kota Donggala sesungguhnya juga adalah Kota Banawa diambil dari nama Raja pertama yang bernama Tasa Banawa yang memerintah di Kerajaan Banawa tahun 1485 sehingga tahun 1552. Sekarang ini Kota Pantai Donggala dikenal sebagai Banawa sebagai ibukota pemerintahan Kabupaten Donggala yang ditetapkan sejak tahun 1995.

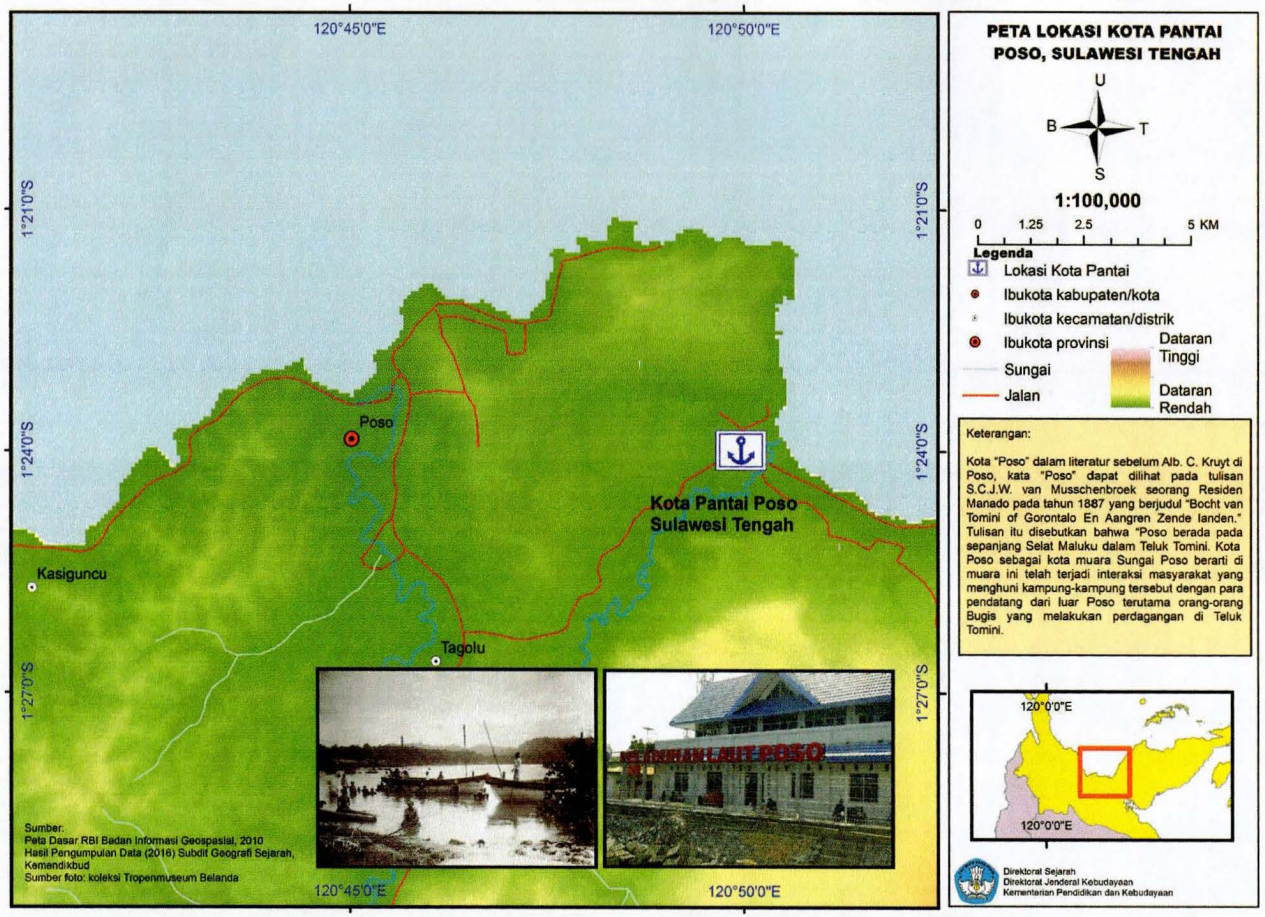
Masa keemasan perdagangan di Kota Donggala terjadi pada masa kolonial hingga tahun 1970-an. Sejak pedagang Cina hingga VOC melakukan kontak dagang di Donggala pada sekitar paruh tengah abad ke-18. Puncak perdagangan di Donggala tahun 1950-an adalah perdagangan kopra ke Surabaya dan booming di tahun 1970-an. Masa keemasan Kota Donggala sebagai kota pantai yang dinamis dan aktif di masa lalu, sekarang ini tinggal sebuah kenangan saja karena beberapa fasilitas umum yang dulunya ramai sekarang ini telah menjadi sunyi. Gudang Kopra dan kantor Yayasan Kopra tinggal menjadi gedung-gedung yang bisu. Gedung Perkatoran baru di Perbukitan Donggala hanya dikunjungi oleh pegawai pada saat jam kantor dan mereka kebanyakan tinggal di Kota Palu. Rumah-rumah orang Arab yang besar di depan Pelabuhan lama Donggala tinggal menjadi saksi bisu kebesaran masa lalu, sekarang ini tidak diperhatikan lagi, yang harusnya dijadikan sebagai benda Cagar Budaya yang dapat bernilai sejarah.



Surutnya Kota Donggala sebagai suatu pelabuhan besar di masa lalu terjadi ketika pelabuhan dipindahkan ke Pantoloan Kota Palu di tahun 1975. Pendangkalan dan ketidaknyamanan kapal yang berlabuh di Pelabuhan Kota Pantai Donggala adalah salah satu alasan dermaga ini dipindahkan ke Pantoloan. Seiring dengan pembangunan Kota Palu dalam 20 tahun terakhir membuat pelabuhan Pantoloan mengalami perkembangan yang begitu pesat. Tahun 2015, Pantoloan mendeklarasikan sebagai pelabuhan peti kemas sejalan dengan pelebaran-pelebaran wilayah pelabuhan.

Kota Donggala menjadi Kota Pelabuhan Pasar Ikan atau menjadi Kota Tua sebagai salah satu destinasi wisata di Sulawesi Tengah. Pelabuhan Tempat Pelelangan Ikan (TPI) di Kampung Labuan Bajo di Donggala yang aktif selama ini patut mendapatkan apresiasi yang penting. Kapal-kapal ikan yang berlabuh di TPI Labuan Bajo baik kapal dari donggala maupun kapal dari Sulawesi Barat dan bahkan Kalimantan Timur merupakan bukti objektif bahwa kawasan ini akan menjadi pelabuhan pembongkaran ikan. Demikian juga, Wajah Kota Donggala sebagai sebuah kota tua masih didukung oleh bangunan-bangunan tua yang menghiasi kota. Gedung bekas gudang kopra dan gedung Koperasi Kopra di pelabuhan lama Donggala merupakan bukti bahwa kota ini menyisakan benda cagar budaya yang perlu dilestarikan dan dikembangkan untuk kepentingan pariwisata.





Gambar 4.2.1 Peta Lokasi kota pantai Poso
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

4.2.1 SEBUAH KOTA KOLONIAL DI SULAWESI TENGAH

Apakah Kota Poso dibangun oleh Alb. C. Kruyt atau penduduk asli Poso? Melacak jawaban pertanyaan ini dengan pendekatan sejarah bukanlah suatu pekerjaan yang mudah. Mengikuti dokumen yang ditinggalkan Kruyt dan pemerintahan Kolonial Hindia Belanda di wilayah Poso, tentu saja yang membangun Kota Poso adalah A.C. Kruyt. Namun, mengikuti mitos maupun cerita tutur (*oral tradition*) yang berkembang selama ini dalam masyarakat Poso, kita tidak boleh menafikan adanya masyarakat yang telah hidup secara tradisional di wilayah Bonesompe di muara sungai Poso. Kuntowijoyo melihat kajian Kota harus mengacu pada perkembangan ekologi kota, transformasi sosial ekonomi, sistem sosial, problematika sosial, dan mobilitas sosial.[29] Bagi Kota Poso yang dibangun pada paruh terakhir abad ke-18 harus mengacuh kepada hubungan antara masyarakat secara struktural baik lembaga-lembaga masyarakat, maupun hubungan katergorikal antara etnis-etnis yang ada. Dengan demikian, A.C. Kruyt hanyalah salah satu dari kategori sosial yang harus dihubungkan dengan kategori sosial lainnya seperti masyarakat Kerajaan Poso dan komunitas lainnya di wilayah pesisir Mapane hingga muara sungai Poso, begitu juga kelompok-kelompok masyarakat di pedalaman seperti orang Lore, Pamona, Kaili di Poso pesisir, Mori, dan Bungku. [30]

4.2.2 GAMBARAN UMUM DAN PENDUDUK KOTA POSO

Wilayah Kabupaten Poso terbentang memanjang dari Tenggara ke Barat Daya dan melebar dari Barat ke Timur, terletak pada koordinat 0^0 06'56" - 3^0 37'41" Lintang Selatan dan 120^0 05'25" – $123^0$06'17" Bujur Timur Bagian paling Utara terdapat Kecamatan Una-Una dan Walea Kepulauan yang terdiri dari 7 Pulau besar terletak pada koordinat 0^0 06'56" Lintang

29 Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994), hlm. 55-61.

30 M. Masyhuda, *Monografi Daerah Sulawesi Tengah I* (Jakarta: Dep.Dik.Bud., 1977), hlm. 99.



Selatan. Wilayah bagian paling Selatan adalah Kecamatan Menui Kepulauan, terdiri dari 12 Pulau besar dan kecil yang berada pada koordinat 3°37'41" Lintang Selatan. Sedang di bagian Timur adalah Kecamatan Bungku Utara terletak pada koordinat 123° 06'17" Bujur Timur serta bagian paling Barat terdapat Kecamatan Lore Selatan yang terletak pada Koordinat 120° 05'25" Bujur Timur.

Secara administratif Kabupaten Poso terletak di wilayah Propinsi Sulawesi Tengah dengan luas wilayah lebih kurang 2.801 H atau 28.013,50 Km^2. Wilayah Kabupaten Poso dibatasi oleh batas alam yakni, kawasan pantai dan pegunungan/perbukitan dengan batas administrasi sebagai berikut: Sebelah Utara: berbatasan dengan Teluk Tomini dan Propinsi Sulawesi Utara (sekarang Propinsi Gorontalo), Sebelah Selatan: berbatasan dengan wilayah Sulawesi Selatan dan Sulawesi Tenggara, Sebelah Timur: Berbatasan dengan wilayah Kabupaten Banggai dan Teluk Tolo, Sebelah Barat: Berbatasan dengan wilayah Kabupaten Donggala (sekarang pemekara Kabupaten Parigi Moutong).

Kabupaten Poso bagian Utara dilalui oleh garis Khatulistiwa yang menurut pembagian *Koppen* daerah ini merupakan daerah A (iklim hujan tropis). Keadaan iklim di daerah ini hanya dikenal dua musim yaitu musim penghujan dan musim kemarau. Keadaan ini berkaitan dengan adanya angin Musim Barat yang disertai musim penghujan dan angin musim Timur disertai musim Kemarau. Suhu udara di suatu tempat antara lain ditentukan oleh tinggi rendahnya suatu tempat dari permukaan laut dan jaraknya dari tepi pantai. Secara umum berdasarkan pengamatan melalui stasiun Meteorologi dan Geofisikan Kasiguncu Poso, suhu udara maksimum rata-rat berkisar antara 31° C sampai 34° C dan suhu minimum berada antara 23°C sampai 25°C pada daerah pantai dan kepulauan diperkirakan sektar 26° C sedang pada daerah daratan tinggi dan pedalaman berkisar antara 18° C sampai 23° C.



Pada sensus tahun 1961 jumlah penduduk beberapa kampung di Kecamatan Poso yakni Kampung Kawua penduduknya berjumlah 700 jiwa terdiri atas laki-laki sebanyak 338 jiwa dan perempuan 362 jiwa, Kampung Sayo penduduknya berjumlah 1.204 jiwa terdiri atas laki-laki sebanyak 637 jiwa dan perempuan 567 jiwa, Kampung Minahasa pendudulknya berjumlah 2.232 jiwa terdiri atas laki-laki sebanyak 1.023 jiwa dan perempuan 1.209 jiwa, Kampung Lage pendudulknya berjumlah 1.738 jiwa terdiri atas laki-laki sebanyak 976 jiwa dan perempuan 762 jiwa, Kampung Tawongan pendudulknya berjumlah 1.815 jiwa terdiri atas laki-laki sebanyak 982 jiwa dan perempuan 833 jiwa, Kampung Gorontalo pendudulknya berjumlah 3.231 jiwa terdiri atas laki-laki sebanyak 1.664 jiwa dan perempuan 1.567 jiwa, Kampung Gebangrejo penduduknya berjumlah 1.103 jiwa terdiri atas laki-laki sebanyak 587 jiwa dan perempuan 516 jiwa, Kampung Kayamanya pendudulknya berjumlah 2.143 jiwa terdiri atas laki-laki sebanyak 1.141 jiwa dan perempuan 1.002 jiwa.[31]

4.2.3 POSO: Kota Kolonial dengan latar belakang Sungai Poso

Kota "Poso" dalam literatur sebelum Alb. C. Kruyt di Poso, kata "Poso" dapat dilihat pada tulisan S.C.J.W. van Musschenbroek seorang Residen Manado pada tahun 1887 yang berjudul "*Bocht van Tomini of Gorontalo En Aangren Zende landen*." Tulisan itu disebutkan bahwa "Poso berada pada sepanjang 105 ° di Selat Maluku dalam Teluk Tomini antara meridian Parigi (120° 10' O) ke Tanjung Flesako (124° 28' 5" O). [32] Demikian juga pada bulan Januari 1880 G.W. F, Moeth menulis artikel yang berjudul "*Brief Aan de Redactie Overt de Caart van De Bocht van Tomini*" juga menyebutkan keberadaan Kantor Pemerintahan Belanda di Parigi dan Poso.[33] Kedua

31 Masri Singarimbun dkk, Sensus Penduduk 1961 Penduduk Desa Sulawesi dan Maluku (Jakarta: PPSK UGM dan BPS, 1980), hlm. 205.

32 Ms. S.C.J.W. van Musschenbroek, " *Bocht van Tomini of Gorontalo en Aangrenzende Landen*," dalam: C.M. Kan dan N.W. Posthumus, *Aardistkundiq Genootschap Gevestijd te Amsterdam* (Amsterdam: C.L. Brinhuman, 1880), hlm. 13.

33 C. L. Brinkman, "*Brief Aan de Redactie Overt de Caart van De Bocht van Tomini*", dalam: *Ibid.*, hlm. 22.

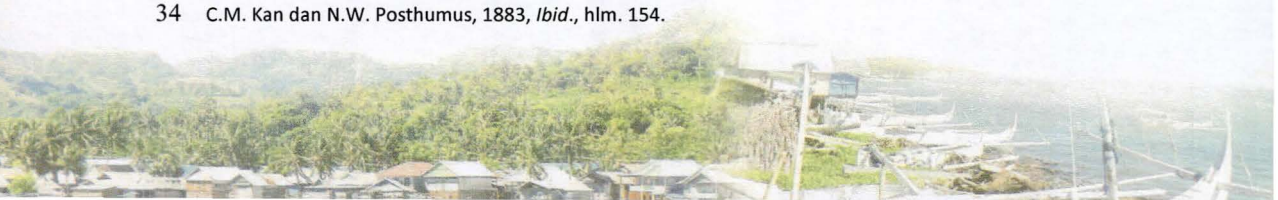


tulisan ini banyak menginformasikan keberadaan Kota Poso sebagai salah satu kota pantai di Teluk Tomini.

Selanjutnya dalam tulisan H. Von Rosenberg yang berjudul "*Het Meer van Poso op Midden Celebes*," pada tanggal 4 Juli 1883 disebutkan bahwa ada 55 kampung di sepanjang sungai dan sekeliling Danau Poso. Kampung-kampung tersebut masing-masing: Dagoe-Dagoe, Towonganni, Saifosse, Marari, Pototroo, Raletindoe, Kaloati, Batoe Aboe, Tomassa, Aboeki, Bangkowangi, Pamboela, Mondooe, sora, Kajoekoe, Hoewaloe, Nanassi, Kabengia, Batoenoeetjoe, Rorassi, Bilakowangi. Kemudian, kampung-kampung di sekeliling danau Poso antara lain Tapira, Dongara, Tofale, Tandoe Baoe, Peoera, Limba'ata, Roedina, Lamoesa, Poe'oembottoe, Tanjoeng Batoe, Tino'oe, Sipajole, Mentjea, Sabadjane, Tinboenga, Badabantjea, Saloemoge, Oewini, Tamoengkleboe, Tanandaoefa, Balinggi, Peladia, Atadoppi, Palende, pantagoedjoe, Poendengga, Pa'arinoea, Ejaki, Maliogoe, Moapi, , Pabombaroe, Tamoeng Koe Pebato, dan Imboe.[34] Kampung-Kampung ini yang telah mengembangkan Kota Poso sebagai salah satu kota di muara Sungai Poso. Kota Poso sebagai kota muara Sungai Poso berarti di muara ini telah terjadi interaksi masyarakat yang menghuni kampung-kampung tersebut dengan para pendatang dari luar Poso terutama orang-orang Bugis yang melakukan perdagangan di Teluk Tomini.

Hindia Belanda (HB) membagi daerah menjadi dua bagian utama yakni daerah yang dikontrol langsung (*Rechtsreeksbestuursgebied* atau *Governementslanden*) dan daerah yang tidak langsung dikontrol (*Zelfbestuurslandschappen* atau *Vorstelanden*). Daerah yang dikontrol langsung dibagi lagi menjadi *afdeelingen* dan sub bagiannya *onder afdeelingen*. *Afdelingen* dipimpin langsung oleh seorang Kontroleur Belanda tetapi yang memerintah dipegang oleh seorang Bupati. Bupati adalah seorang penguasa baru yang dibuat oleh Belanda untuk menggantikan konsep *Mokole dan*

34 C.M. Kan dan N.W. Posthumus, 1883, *Ibid.*, hlm. 154.





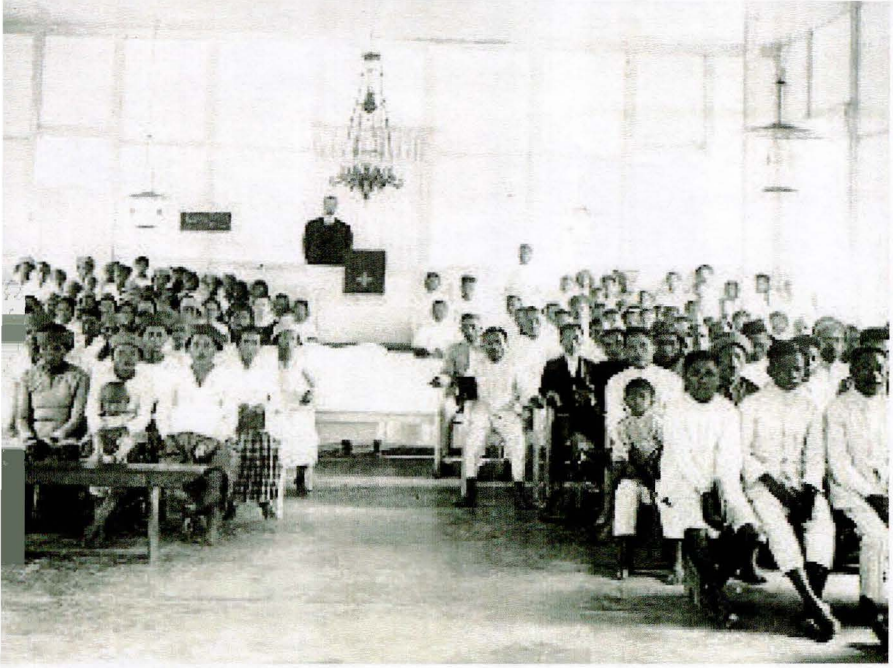
Gambar 4.2.2
Pejabat Pemerintahan Poso era Kolonial Belanda
Sumber: Koleksi Tropenmuseum Belanda

Kabosenya, sebagai penguasa tertinggi tradisional di wilayah Poso. Bupati inilah yang menguasai keseluruhan *Regentchaapen* (Kabupaten).[35]

Pada masa pendudukan Jepang juga diterapkan sistem pemerintahan ala Jepang. Kebijakan pemerintahan pendudukan Jepang dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 27 dan 28 Tanggal 5 Agustus 1942 yang mengatur sistem pemerintahan untuk menggantikan sistem pemerintahan Hindia Belanda. Berdasarkan Undang-Undang tersebut, *Residentie* digantikan dengan *Ken* yang dipimpin oleh seorang *Shuchokan* (dulu *Resident*), *Regentschap* diganti dengan *Ken* yang dipimpin oleh *Kencho* (dulu *Regent*/Bupati), *District* diganti menjadi *Gun* yang dipimpin oleh *Guncho* (dulu *Wedana*), dan *Onder District* diganti menjadi *Son* yang dipimpin oleh *Soncho* (dulu *Assisten Wedana*).[36] Sistem pemerintahan Barat yang diterapkan oleh Belanda dan Jepang memiliki perbedaan yang amat mendasar dengan sistem kekuasaan tradisional di tanah Poso. Sebagai contoh, Belanda dan Jepang kalau sudah menguasai wilayah berarti telah menguasai orang di wilayah tersebut, sedangkan kekuasaan pimpinan pribumi sebelum menguasai wilayah, orangnya dulu yang ditundukkan.

35 Heddy Shri Ahimsa Putra, "Hambatan Budaya Dalam Integrasi Politik: Sulawesi Selatan Pada Abd Ke-19," *Buletin Antropoplogi*, No. 16 tahun VII/1991, hlm. 37.

36 Aiko Kurasawa, *Mobilisasi dan Kontrol Studi Tentang Perubahan Sosial di Pedesaan Jawa 1942-1945* (Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia, 1993), hlm. 391.



Gambar 4.2.3
Suasana Gereja
di Poso
Sumber: Koleksi
Tropenmuseum
Belanda

Dalam satu literatur yang ditulis oleh G.W.W.C. Baron van Hoevell menyebutkan bahwa yang memerintah di wilayah ToLage atau Lanschap Poso adalah Taroa yang menguasai kampung-kampung Tabongan, Saiwose, Tomasa, Makoepa dan Toragi.[37] Demikian juga seorang yang bernama Garoeda atau Kabosenya Bengka yang menguasai wilayah kampung-kampung Bomba, Peloeboe, Tandobiaga, Tamoenggoe, Langadopi, Saladjaja, Petilotodji, Kasimoentjoe, Bembodja, Wana, Seromboe, Pembajoetoe, Wawongtolo, dan Pakanbohoenga.[38]

Kampung-kampung tradisional tersebut sebagai *rural* yang menjadi penopang munculnya Kota Poso sebagai *urban* dengan kata lain Kota kolonial atau tempatnya pemerintahan Hindia Belanda sejak 1905 hingga 1942 memberikan nuansa klasik. Kota Kolonial biasa ditandai oleh adanya gereja, rumah kontrolir, tangsi atau barak tentara, lapangan atau alun-alun, pasar, serta jalan yang sudah rapi yang ditumbuhi pohon-pohon sepanjang jalan serta parit. Pada tahun 1980-an dalam Kota Poso masih dapat melihat beberapa ciri Kota kolonial, namun pada tahun 2000-an telah hancur oleh adanya "*kerusuhan sosial*."

---

37 G.W.W.C. Baron van Hoevell, *Todjo, Posso, an Saoesoe* (Tanpa Tempat, Penerbit, dan tahun terbit), hlm. 29.

38 *Ibid.*

Membaca peta yang ditampilkan oleh Michiel Hegener pada tahun 1941 bekas-bekas peninggalan Belanda sebuah bandar niaga tempat singgahnya kapal KPM. Selain itu, rumah Asisten Residen Poso, kantor pemerintahan atau *Bestuurcantoor* (kantor pemerintahan), rumah Wim Warouw, rumah Letnan, rumah Huis Borstlap, Huis Sagumssky sebagai Rumah Kepala Distrik, dan Penjara atau Gevangenis.[39] Pada tahun 1905 J. Adriani telah membuat peta Landschap Poso yang terbagi kedalam lima Distrik, yakni: Distrik Lage, Distrik Pebato, Distrik Tentena, Distrik Ondae, dan Distrik Peo'oemboto.[40] Distrik Poe'oemboto berbatasan dengan distrik Ondae dan Tentena serta Onder Afdeling Malili, dan juga Onder Afdeeling Masamba serta Lanschap Lore. Distrik ini membawahi beberapa kampung yakni: Taipa, Bantjea, Bo'e, Pendolo, Pantjora, Majoa, Wajoera, Koro Bono, Tokilo, Pape, Barati, Singkona, Tindoli, dan Tolambo, serta hampir setengah Danau Poso.

Distrik Ondae berbatasan dengan Onder Afdeeling Mori, Distrik Tentena, dan Distrik Poe'oemboto. Distrik Ondae membawahi beberapa kampung, yakni Kampung Kelei, Kamba, Poleganjara, Taripa, dan Masewa. Distrik Tentena berbatasan dengan Distrik Lage, Lanschap Todjo, Distrik Tentena, Distrik Pebato, dan Landschap Lore. Distrik Tentena membawahi beberapa kampung yakni: Koekoe, Saodjo, Lane, Kasawidago, Kelei, Peoera, Doeloemai, Boetjempondoli, Posoenga, Poseangkowaa, dan Tentena. Tentena inilah yang nantinya menjadi pusat Zending yang dilakukan oleh Alb. C. Kruyt. Distrik Pebato berbatasan dengan Lanschap Lore hingga ke Tawaelia, Distrik Tentena, Distrik Lage, dan Teluk Tomini. Distrik Pebato membawahi beberapa Kampung, yakni: Sanio, Oesantoe, Pinedapa, Mapane, Kasogoencoe, Malitoe, Poentjoe, Banano, dan sepanjang sungai Poena. Distrik Lage inilah yang membawahi Kota Poso sekarang. Distrik lage berbatasan di sebelah Utara dengan teluk Tomini, wilayah Timur berbatasan

39 Michiel, Hegener, *Guerrilla In Mori Het Verzet Tegen de Japanners op Midden Celebes in de Tweende Wereldoorlog* (Amsterdam: Uitgeverij, 1990).

40 Lihat lampiran Peta dalam: N. Adriani, *Onze Zendingavelden III, POSO (midden Celebes) (Uitgegeven door den boekhandel van den Zendingsstudie-raad te Den Haag*, 1919)



dengan *landschap* Todjo, bagian barat berbatasan dengan distrik Pebato, dan bagian Selatan berbatasan dengan distrik Tentena. Distrik Lage membawahi beberapa kampung termasuk Kota Poso dan Muara Sungai Poso. Kampung-kampung yang dibawahi oleh Distrik Lage dari pinggir lait adalah Maboento, Tongko, Maliwoeko, Silantja, Tagoloe, Taliboe, Watoe Awoe, dan Pandiri.

Khusus untuk perkembangan kampung dan akan menjadi Kota tradisional di muara sungai Poso sejak tahun 1917 adalah kampung-kampung kampung Lage atau Lombugia, Kampung Sayo, Kampung Kawua, Kampung Minahasa atau kasintuwu, Kampung Cina atau Bonesompe, Kampung Arab atau Lawanga Kampung Gorontalo atau Bonesompe, Kampung Parigi atau Lawanga, dan Kampung Kayamanya.[41] Pada saat ini Poso dianggap sebagai distrik Poso Lage. Keberadaan kampung ini hingga tahun 1950-an dengan masing-masing kepala distrik bernama Kaleka Tonahi (1920-1930), Jumbo Tima (1930-1935), T. Guluda (1935-1943), P. Mantjoro (1943-1956), dan D. S. Abu (1956-1962).

4.2.4 POSO: Kota Pemerintahan

Republik Indonesia di tahun 1950, telah ada DPR Sementara yang beraku 1950-1956. DPRS ini memiliki kurang lebih 235 anggota yang terdiri atas bekas senat dan bekas anggota senat RI. Selain itu anggota DPRS juga masuk anggota Badan Pekerja Komite Nasional Indonesia dan anggota dewan Pertimbangan Agung RI yang berpusat di Yogyakarta. DPRS telah berhasil membicarakan 237 Rencana Undang-Undang (RUU) dengan menyetujui 167. Paling utama yang dilaksanakan adalah Undang-Undang nomor 7 tahun 1953 tentang pemilihan. Anggota-anggota Konstituante dan anggota Dewan Perwakilan Rakyat telah menyetujui 21 mosi, satu angket dan dua kali hak budget. Pada masa ini juga di Kabupaten Poso telah ada DPRD Sementara. Dalam kajian yang ditulis oleh The Liang Gie dinyatakan bahwa: "Dengan PP

41 Tanpa Pengarang, Sejarah Singkat Lahirnya Kota Poso (disampaikan pada HUT Kota Poso ke 106, 2 Maret 2001), hlm. 4.



1952/33(LN 1952/47, tln 262) "daerah" Sulawesi Tengah yang merupakan federasi swapraja-swapraja dibubarkan dan di wilayahnya dibentuk menjadi "daerah" Donggala dan "daerah" Poso. Kedua daerah ini tingkatannya disamakan dengan Kabupaten menurut UU 1948/22. Hal ini dianggap perlu agar kelak mudah dilakukan penyesuaian bilamana tercipta undang-undang pemerintahan daerah yang berlaku seragam untuk seluruh Indonesia. Jumlah anggota DPRD-nya masing-masing 20 orang, sedang Dewan pemerintahannya maksimal lima orang tidak termasuk KD (pasal 3)." [42]

Pada tahun 1950-an anggota DPRD Sementara Propinsi Sulawesi Tengah utusan dari wilayah Poso antara lain Bastari Laborahima dari Tojo Una-Una, Sungka Marunduh dari Morowali atau Kolonodale, J. Magido dari Poso, Lumentut dari Pemuda Poso, dan Monoarfa dari PNI, H. Husin dari Bungku, serta La Supu dari Ampana, juga E. Kansil dari Luwuk.[43] Ketua DPRD Sementara Kabupaten Poso waktu itu dijabat oleh J.F. Monoarfa yang tinggal di Kota Poso. DPRDS Kabupaten Poso dilantik pada tanggal 10 April 1953 Berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri nomor 8 tahun 1952 dan peraturan Pemerintah Nomor 33 tahun 1952. Sidang pertamanya pada tanggal 4 Mei 1953 hingga tanggal 8 Mei 1953 dengan agenda sidang peraturan pemilihan Ketua dan wakil ketua DPRDS, peraturan pemilihan anggota DPD, peraturan tata tertib, peraturan mengenai uang sidang, uang menginap, uang jalan, dan uang representasi.[44] Sidang kedua adalah menyelesaikan antara dua blok PNI dan Masyumi lawan PNI dan IPKI mengenai keanggotaan DPD yang berjumlah 4 atau 5 orang yang berlangsung di Kota Poso pada tahun 1953. Jadi, di masa Orde Lama, Poso telah berjalan sebagai ibu kota kabupaten yang dinamis.

Pasca berlakunya DPR Sementara, DPR Indonesia terbagi dua yang

42 The Liang Gie, *Pertumbuhan Pemerintahan Daerah di Negara Republik Indonesia Jilid II* (Yogyakarta: Liberty, 1994), hlm. 38.

43 Laporan Politik Sulawesi Tengah dan Surat Keputusan tentang Anggota DPRS Sulawesi Tengah, dalam: Arsip Propinsi Sulawesi, nomor registrasi 161 dan 222.

44 Arsip Propinsi Sulawesi, nomor registrasi 179.



terdiri dari dua DPR, yakni: DPR (Hasil Pemilu 1955) 1956-1959, dan DPR Peralihan 1959-1960. Anggota DPR waktu itu sebanyak 272 orang anggota. Keanggotaan itu antara lain 60 orang merupakan wakil dari Masyumi, 58 orang dari Partai Nasional Indonesia (PNI),[45] 47 orang anggota mewakili Nahdlatul Ulama (NU), 32 orang wakil dari Partai Komunis Indonesia (PKI) dan selebihnya adalah anggota-anggota dari partai-partai kecil. Jumlah fraksi waktu itu ada 18 fraksi. Pada masa ini telah diajukan 145 rancangan Undang-Undang dan 113 disetujui menjadi Undang-Undang. Mereka melakukan 8 mosi dan 8 interpelasi. DPR Pemilihan Umum berdasarkan UUD 1945 atau DPR Peralihan tahun 1959-1960 memberlakukan UUD 1945 dengan penetapan Presiden nomor 1 tahun 1959 bahwa DPR hasil Pemilu 1955 menjalankan tugas DPR berdasarkan UUD 1945. Lanjutan system konstittusi ini, selanjutnya membentuk DPR-GR masa deokrasi terpimpin. DPR Gotong Royong Demokrasi Terpimpin 1960-1966. DPR-GR didirikan dengan Penetapan Presiden nomor 4 tahun 1960 sebagai pengganti DPR Peralihan yang dibubarkan dengan Penetapan Presiden Nomor 3 tahun 1960. Kelemahan DPR-GR di bidang Legislatif adalah bahwa DPR-GR kurang sekali memakai hak inisiatifnya untuk mengajukan rancangan Undang-Undang. Demikian juga bahwa Presiden selalu memberikan campur tangan dalam soal pengadilan demi kepentingan revolusi. DPR Gotong Royong Demokrasi Pancasila 1966-1971. Demi menegakkan Orde Baru pasca gerakan 30 September Partai komunis Indonesia (G30S/PKI), DPR-GR mengalami perubahan baik mengenai keanggotaan maupun wewenangnya. Anggota PKI dikeluarkan sedangkan partai-partai politik lainnya menggunakan hak *recall*-nya untuk mengganti anggota yang dianggap tersangkut atau simpatisan PKI. Susunan keanggotaan DPR-GR berjunmlah 242 anggota. Pembagiannya adalah 102 adalah anggota dari partai politik antara lain 44 anggota PNI dan 36 anggota NU selebihnya anggota dari partai-partai kecil.

45 Buku yang membahas tuntas PNI dalam John Ingleson, *Jalan Ke Pengasingan Pergerakan Nasionalis Indonesia tahun 1927-1934* (Jakarta: LP3ES, 1981).



Selain itu terdapat 140 anggota Golkar termasuk ABRI. DPR-GR demokrasi Pancasila berhasil menyelesaikan 82 buah Undang-Undang yang paling penting adalah Undang-Undang nomor 15 tahun 1969 tentang pemilihan umum dan Undang-Undang nomor 16 tahun 1969 tentang susunan dan kedudukan MPR, DPR dan DPRD dengan menyelesaikan 7 buah resolusi, 9 buah pernyataan pendapat, dan satu buah angket. Di Kota Poso, pada masa DPRD-GR Kabupaten Poso dipimpin oleh B. L. Sallata sebagai *ex officio* Bupati pada waktu itu. Sedangkan, Pimpinan DPRD-GR Kabupaten Poso masa transisi antara lain J.M. Lengkong, dan Wakil Ketua antara lain J. Santo dan Yahya Mangun.[46]

Selanjutnya, pada DPR hasil Pemilu 1971 dan perkembangan Dewan Perwakilan Rakyat di daerah-daerah belum efektif sebagaimana DPR di Jakarta pusat. DPRD baru kelihatan berjalan dan dapat dilihat dalam perkembangan politik lokal adalah pada DPRD Sementara tahun 1950-an. DPRD Poso misalnya sudah kelihatan sudah membentuk DPRD Sementaranya pada waktu itu. Wilayah Poso diperjuangkan menjadi suatu kabupaten yang otonom dilakukan dalam tiga tahap pembentukan. *Pertama*, Hasil Muktamar Raja-Raja Sulawesi Tengah. *Kedua*, Wilayah Sulawesi Tengah dibagi menjadi dua bagian berdasarkan PP Nomor 33 tahun 1952, yakni: Daerah Poso dan Daerah Donggala. *Ketiga*, Pembentukan Daerah Tingkat II Kabupaten Poso yang otonom yang beribu kota di Kota Poso. Kabupaten Poso muncul sebagai Kabupaten yang otonom pada tahun 1952 ketika Kabupaten Sulawesi Tengah lepas dari Propinsi Sulawesi Utara Tengah. Hal itu sebagai akibat dari tuntutan Masyarakat Sulawesi Tengah untuk menjadi Propinsi yang otonom. Keadaan itu sebagai realisasi dari Surat Keputusan Gubernur Sudiro nomor 33 tanggal 25 Oktober 1951 dan kemudian diubah pada tanggal 30 April 1952 daerah Sulawesi Tengah dibagi dua daerah administratif yakni Kabupaten Poso dengan ibu kota di Poso dan Kabupaten Donggala dengan ibukota di Donggala. Berdasarkan pernyataan Gubernur

46 Wawancara Yahya Mangun tanggal 30 Mei 2004 di Poso.



Sulawesi Utara Tengah yang bdisyahkan dengan Surat Keputusan Nomor 118 tanggal 4 Maret 1952 maka R.M. Pusadan selaku Gubernur Sulawesi Tengah menyerahkan kekuasaannya kepada Abd. Latif Dg. Masikki sebagai Bupati Poso dan kepada Intje Naim sebagai Bupati Donggala. Menurut Peraturan Pemerintah nomor 33 tahun 1952 Abd. Latif Dg. Masikki di Kota Poso memerintah pada wilayah daerah tingkat II Poso dan wilayah daerah tingkat II Banggai. Berdasarkan aturan itu juga bahwa Kabupaten Poso meliputi wilayah-wilayah bekas kerajaan-kerajaan Poso, Lore, Mori, Una-Una, Bungku, Tojo, dan daerah Banggai.

Dengan demikian maka pelaksanaan pemerintahan di Kabupaten Poso pada tahun 1952 sudah ada pengalihan dari status Kerajaan menjadi Swapraja dari Kota Poso sebagai ibukota Kabupaten Poso. Pada masa awal kabupaten Poso terdiri atas lima swapraja, yakni: *Pertama*, Swapraja Poso: Distrik Poso-Lage, Distrik Pebato, Distrik Tentena, Distrik Pu'umboto, Distrik Onda'e. *Kedua*, Swapradja Lore: Distrik Napu, Distrik Besoa, dan Distrik Bada. *Ketiga*, Swapraja Bungku: Distrik Bungku, Distrik Wosu, Distrik Salabangka, Distrik Bahodopi, Distrik Bungku Utara, dan Onderdistrik Wana. *Keempat,* Swapraja Mori: Distrik Tomata, Distrik Sampalowo, Distrik Tinompo, dan Distrik Soyo. *Kelima*, Swapraja Una-Una: Distrik Una-Una, Distrik Togean dan Distrik Walea. *Keenam*, Swapraja Tojo: Distrik Uekuli, Distrik Ulubongka, dan Distrik Ampana.

Awal munculnya Kabupaten Poso dibentuk struktur birokrasi sebagai langkah awal pembentukan pemerintahan. Struktur tersebut terdiri atas tujuh urusan pemerintahan, yakni: Urusan Umum (Administrasi), Urusan Pemerintahan Umum, Urusan Pengairan sarana Jalan dan Gedung, Urusan Pertanian, Perikanan dan Kehutanan, Urusan Kehewanan, Urusan Pendidikan Pengajaran dan Kebudayaan, serta Urusan Kesehatan dalam Pemerintahan Kabupaten Poso. Sistem administrasi pemerintahan seperti ini yang menyebabkan Kota Poso sebagai sebuah ibukota pemerintahan.



Bupati Poso dari tahun ke Tahun yang tinggal di Kota Poso antara lain: Abdul Latif Daeng Masikki 1952-1954, Alimuddin Daeng Mattiro 1954-1956, Djafar Lapasere 1956-1957, S. Kabo 1957-1959, A. Wahab 1959-1960, Ngitung 1960-1962, Drs. B.L. Sallata 1962-1966, Drs. Galib Lasahido 1966-1973, Drs. R.P.M.H. Koeswandi 1973-1983, Soegijono 1984-1989, Drs. J.W. Sarapang (Pejabat) 15 Januari-Juni 1989, Arief Patanga 1989-1999, SH., H. Abdul Muin Pusadan 1999- 2004. Bupati Poso keempat bernama S. Kabo periode 1957-1959 seorang putera daerah dari Lore dari. Tokoh ini sebagai seorang anak raja Napu. Dia pernah menjabat sebagai Inspektur umum Pelaksana tugas Gubernur Muda yang membawahi: Deriktorat Ketataprajaan, Direktorat Pembinaan, dan Pengembangan derah, Direktorat keamanan, Dan Direktorat Politik pada masa pemerintahan M. Jasin. Setelah Bupati S. Kabo, Bupati Poso dijabat oleh A. Wahab 1959-1960, Ngitung 1960-1962. Drs. B.L. Sallata Bupati Poso periode 1962-1966. Dia pernah menduduki jabatan sebagai Direktorat ketataprajaan pada masa M. Jasin sebagai Gubernur Propinsi Sulawesi Tengah.[47] Pada periode jabatannya menjadi Ketua DPRD-GR Kabupaten Poso periode 1960-1964.

Ada seorang tokoh lokal dari Togean bernama Drs. Galib Lasahido sebagai Bupati Poso periode 1966-1973. Pada periode 1964-1966 beliau pernah menjadi Sekretaris Daerah Propinsi Sulawesi Tengah. Pada tahun 1981 hingga tahun 1986 menjabat sebagai Gubernur Propinsi Sulawesi Tengah. [48] Dia menerima Gubernur itu sebagai wujud kepercayaan rakyat dan pemerintah secara utuh akibat dari kesabaran, keihlasan, kejujuran, ketekunan dan ketakwaannya. Setelah itu Drs. R.P.M.H. Koeswandi sebagai Bupati Poso periode 1973-1983. Dia lahir di Madura Sumenep pada tanggal 23 April 1930. Dia berlatar belakang seorang militer yang mengikuti pendidikan umum di Jurusan Civic Hukum sarjana Muda di FKIS Ikip Manado di Poso. Dia beragama Kristen Protestan. Karir militernya dilalui

47 *Memori Gubernur Kepala daerah Propinsi Sulawesi Tengah 1971*, hlm. 25.

48 *36 tahun Sulawesi Tengah Sukseskan Gemabangdesa*, Hlm. Vi.



dari *Shinan Se in Joseisjo* di Singapura tahun 1943-1945 di masa Jepang kemudian menjadi Komandan Brigade Kian Santang Siliwangi Purwakarta Jawa Barat tahun 1945-1947. Karir militernya dilaluinya dengan tekun hingga menduduki Kasi V Korem 132 Tadulako tevens 1970-1973. Keaktifannya di Golkar sebagai sekretaris DPD Golkar Propinsi Sulawesi Tengah menarik dirinya ke dalam dinamika politik Sulawesi Tengah hingga menjadi Bupati Poso. Soegijono 1984-1989 mantan Komandan Kodim 1307 Poso. Setelah itu dijabat selanjutnya oleh Drs. J.W. Sarapang (Pejabat) 15 Januari-Juni 1989.

Bupati Arief Patanga periode 1989-1999 pada awalnya bekerja sebagai Kepala Seksi Hukum Pada kantor BKDH Tkt II Poso tahun 1972.[49] Arief Patangan lahir di Poso pada tanggal 16 Juni 1943. Beliau berasal dari lulusan Universitas Islam Indonesia Fakultas Hukum Perdata Yogyakarta pada tahun 1971. Pengalamannya di dunia Hukum dilaluinya dengan tekun dan penuh kepastian, dia mulai mengikuti latihan atau praktek kepengacaraan di Pengadilan yogyakarta sejak tahun 1970-an hingga Pelatihan *The Urban management studi Tour at the instituut For Housing and Urban Development Studies in Rotterdam* Belanda pada tahun 1996. Tokoh yang menyukai aerobik ini penuh dengan pengalaman birokratik dimulai dari Kepala Bagian Urusan DPRD Kabupaten Poso tahun 1972-1974 hingga menjadi Kepala BP7 kabupaten Poso tahun 1984-1987. Hingga akhirnya menjadi Bupati selama dua periode yakni periode 1984-1989 dan periode 1989 hingga tahun 1999.[50] Selanjutnya, H. Abdul Muin Pusadan Bupati ke-13 periode 1999-sekarang (2004), dia berlatar belakang seorang tenaga pengajar di Universitas Tadulako Palu. Pada periode tahun 1992-197, dia menjadi penasehat sekaligus anggota Fraksi Karya Pembangunan di DPRD Propinsi Sulawesi Tengah. Dia adalah tokoh Islam yang lahir di Bungku pada tanggal 12 Agustus 1945.[51]

---

49 *Memori Pelaksanaan Tugas Bupati Kepala Daerah Tingkat II Poso Masa Bakti 1994-1999* (Poso: 1999)

50 *Ibid.*

51 *Memori DPRD Propinsi Sulawesi Tengah 1997* (Palu: DPRD Propinsi Sulteng, 1997), hlm. 217.



Melihat komposisi perkembangan Ketua DPRD yang menjabat selama beberapa periode dari tahun 1963 hingga tahun 1999 kelihatannya dapat dikategorisasikan ke dalam dua hal, yakni: tokoh sipil hanya tiga orang saja dengan satu orang pejabat sementara (Pjs), sedangkan dari Tentara Nasional Indonesia atau Polisi Republik Indonesia (TNI/Polri) sebanyak lima orang. Pertama kali DPRD-GR Poso diketuai oleh Bupati B.L. Sallata *ex officio*, kemudian tokoh sipil yang kedua adalah Drs. Abd. Malik Syahadat pejabat sementara (Pjs) menggantikan Letkol Inf. Said Fuadi Ketua DPRD Kabupaten Poso periode tahun 1988-1989. Selanjutnya tokoh sipil yang ketiga adalah Drs. H. Akram Kamaruddin pada periode 1999-2004. Drs. Akram Kamaruddin didampingi oleh dua tokoh penting dari PPP Munim Liputo dan tokoh dari PDI-P Herry Sarumpaet. Kedua wakil Ketua DPRD ini adalah berlatar belakang sebagai pengusaha. Munim Liputo adalah seorang pengusaha Islam sedangkan Herry Sarumpaet adalah pengusaha Kristen.

Tokoh-tokoh militer yang menjadi Ketua DPRD Kabupaten Poso antara lain Johni Maximilian Lengkong sebagai seorang Polisi Ketua DPRD-GR Kabupaten Poso. Wakil ketua pada masa ini antara lain Drs. Sawidago Wounde dan Yahya Mangun. Sawidago Wounde lahir di Kolonodale pada tanggal 26 oktober 1940. Pengalamannya sebagai seorang pendidik dan seorang yang bergelut di organisasi GMKI, PNI dan Golkar menjadikan dia sebagai orang ulet dalam posisinya sebagai wakil ketua DPRD Kabupaten Poso periode 1971-1977. Menyusul Roessali Ketua DPRD Periode 1971-1977 didampingi oleh wakil masing-masing Arief Patanga dan DS.H.G. Posundu. Posundu adalah tokoh GKST yang terkenal di Kabupaten Poso Golongan Karya adalah Organisasi yang membentuk dirinya sebagai seorang politisi ulung yang mengantarkannya ke DPRD Kabupaten Poso periode 1977-1982. Demikian juga Periode DPRD Kabupaten Poso 1982-1987 tetap masih dijabat oleh Roesalli dengan didampingi oleh Hans Gunsu Posundu dan Eduard Palit. Selanjutnya almarhum Said Fuadi periode 1987, kemudian berturut-tutut Miradj Safa periode 1987-1992 dan Mulyadi periode DPRD



1997-1999. Miradj Safa merupakan seorang militer. Mulyadi adalah seorang tokoh militer dari Akabri Darat. Dia dibantu oleh dua orang tokoh Islam Akram Kamaruddin yang banyak aktif di Al Khairat dan tokoh Kristen Paul Rantelangi yang banyak aktif di GKST. Akram Kamaruddin pernah menjabat sebagai Kepala SMA Al Khairat Poso sejak tahun 1985. Sedangkan, Paul Rantelangi sejak tahun 1968 sudah menjadi pengurus, Badan Pengawas Keuangan dan Pembangunan GKST Kabupaten Poso. Keseluruhan pejabat ini memilih tinggal di Kota Poso walaupun Kota Poso masih dapat dikatakan belum maju seperti sekarang dan tahun 1957-an kota ini diperebutkan oleh Pemuda Poso dengan Permesta yang berkedudukn di Sulawesi Utara.

4.2.5 DINAMIKA KOTA POSO DAN PELABUHAN POSO

Sebelum perang dunia ke-2 wilayah Propinsi Sulawesi belum ada kantor yang mengurus koperasi secara khusus, namun indikasi tentang gerakan Koperasi sudah ada di Minahasa sebagai perkumpulan koperasi kredit yang pengawasannya ditangani langsung boleh A.V.B di Manado. Sesudah NICA mendarat di wilayah Sulawesi dan melakukan/membangun pemerintahan dibentuklah Dinas CBH yang dimasa NIT menjelma menjadi Djawatan Koperasi dan Perniagaan Dalam Negeri (KPDN). Walaupun dalam KPDN telah bada ada perkataan "koperasi" namun yang dipentingkan dalam jawatan ini adalah masalah perdagangan. Pada akhir tahun 1949 terdapat 118 buah koperasi menjadi 907 buah pada tahun 1952 dan 19 diantaranya sudah berbadan hukum dan selebihnya sedang dalam pengurusan dan penyelidikan badan hukum. Pada waktu negara kesatuan terbentuk, tugas jawatan KPDN dibagi menjadi tiga jawatan khusus, yakni: Djawatan Perdagangan, Djawatan Organisasi Usaha Rakyat, dan Djawatan Koperasi. Jawatan Koperasi waktu itu kurang mendapat perhatian yang berarti di Sulawesi. Pegawainya hanya empat orang lalu kemudian tinggal dua orang karena dua lainnya memilih bekerja di tempat lain. Pada tahun 1951, pegawai koperasi secara keseluruhan sebanyak kurang lebih 50



orang dan kebanyakan dari tenaga administrasi. Kantor koperasi sudah terformasi dalam delapan kota di Sulawesi. Pada tahun 1952 baru dibuka kantor-kantor koperasi di semua kabupaten terutama di Kota Palu dan Poso daerah Sulawesi Tengah, Bau-Bau di wilayah Sulawesi Tenggara dan Watampone Bone Sulawesi Selatan.

Kota Pantai Poso telah mulai dinamis pada tahun 1970-an untuk pembangunan Kabupaten Poso. Progres perkembangan kota dikatakan oleh Bupati Poso Drs. Galib Lasahido dan dibenarkan juga oleh Camat Poso Kota Bapak Pius Tonimba BA., bahwa: Khusus untuk pembangunan Kota Poso sedang disiapkan penyusunan rencana tata ruang kota. Tahap pertama telah dikonsepkan *out line plan* Kota Poso yang merupakan rencana pembagian pembangunan tanah dalam kota. Untuk penyusunan master plan kota akan diusahan secara bertahansesuai kemampuan tenaga yang ada dengan pedoman dari Departemen Dalam Negeri dan departemen P.U.T.L.[52] Hal ini sejalan dengan perkembangan Kebijakan pengurusan perkopraan di Kabupaten Poso bahwa setiap pengumpul kopra/akumulator kopra harus terdaftar dan mendapat persetujuan dari Perwakilan Badan Perusahaan Kopra Provinsi Sulawesi Tengah di Palu. Akumulator Kopra di kabupaten Poso yang terdaftar hingga tahun 1973 antara lain 57 akumulator yang terdiri atas 26 akumulator Pribumi dan 31 akumulator non pribumi di Kabupaten Poso. Pada masa ini, pembangunan jalan-jalan di Kota Poso juga telah dilakukan terutama pengerasan jalan-jalan di dalam kota Poso. Selain itu, kota Poso sebagai ibu kota telah dihubungkan dengan jalan yang baru dibangun antara lain jalan ke tentena bahkan dari tentena hingga Tonusu, demikian juga dari tentena ke Bomba-Taripa, kolonodale hingga Bungku terutama pengerasan jalan supaya hubungan daerah-daerah dengan ibukota dapat berjalan lancar.

Data statistik 1978 dikatakan bahwa jumlah kapal yang keluar masuk di Pebuhan Poso sebagai suatu destinasi hubungan Poso dengan dunia luar sudah dapat dikatakan besar pada waktu itu. Jumlah kapal yang masuk

52 Progres-report Bupati Kepala daerah Kabupaten Poso tahuh 1973/1974, (Poso, 1973: Kantor Bupati), hlm. 39.





Gambar 4.2.4 Para pekerja di Pelabuhan Poso
Sumber: Koleksi Tropenmuseum Belanda

pada tahun 1978 sebanyak 957 kapal, sedangkan yang keluar sebanyak 954 kapal. Pada waktu ini, Perlabuhan Poso menjadi pelabuhan terbanyak ketiga di Sulawesi Tengah setelah Pelabuhan Tolitoli dengan jumlah kapal yang masuk sebanyak 1.676 kapal, lalu Pelabuhan Luwuk yang memiliki jumlah kapal yang masuk sebanyak 1.734. Sementara pelabuhan di bawah Poso adalah pelabuhan Ampana sebanyak 346 kapal pada tahun yang sama. Sedangkan pelabuhan Donggala hanya 268 kapal saja.[53] Dinamika Kota Pantai Poso dilihat dari perspektif destinasi kapal di Pelabuhan tersebut memberikan makna bahwa Kota Poso menjadi kota ketiga yang teramai melalui perhubungan laut di Sulawesi Tengah.

Sementara pada tahun 1978, lalu lintas barang keluar dari Pelabuhan Poso ke dunia luar antara lain: Beras, Terigu, Gula Pasir, Garam, Ikan Asin, Kopra, Bungkil, Minyak Kelapa, Rotan, Damar, Kayu Gergaji, Kayu Hitam,

53 K. Bangun, BSc., Sulawesi Tengah Dalam Angka (Palu: Kantor Sensus dan Statistik Daerah, 1979), hlm. 273.

Kayu Lunak, Pasir, Cenkeh, dan General Cargo. Pengeluaran kopra dari Pelabuhan Poso mengindikasikan bahwa aktifitas perkelapaan masyarakat di Poso menjadi komodirti unggulan di Kabupaten Poso. Pengeluaran Kopra pada tahun 1975 sebanyak 4.647.12 Ton yang menurun di tahun 1978 sebanyak 2.473.80 ton. Sementara komoditi andalan lainnya adalah komoditi rotan yang tercatat pada tahun 1975 sebesar 524.44 ton, 1976 sebesar 2.174.60 ton, dan pada tahun 1977 sebesar 1.374.20 ton hingga tahun 1978 sebanyak 1.545.00 ton. Data tersebut hanya yang keluar dari pelabuhan Poso saja sedangkan data untuk Kabupaten Poso secara keseluruhan pada tahun 1975 sebesar 11.414.00 ton dan meningkat di tahun 1977 sebanyak 12.145.90 ton.[54]

4.2.6 POSO: Kota Kolonial hingga Kabupaten Poso

Kota pantai Poso dibangun oleh Albert Cristian Kruyt yang datang pada tahun 1892 sebagai kota yang aktif dalam perdagangan pantai di muara Sungai Poso di Kampung Bone Sompe. Kemudian di awal abad ke-20, Kota Pantai ini dibangun atas rancangan arsitek Kolonial Belanda yang bernama Sagumski, sehingga Kota Poso yang terbelah oleh Sungai Poso menjadi kota yang bagus. Bagus dalam artian memiliki pelabuhan, memiliki fasilitas umum seperti Gereja, Masjid, jalan-jalan yang teratur terutama Jembatan Poso yang menghubungkan belahan sungai Poso. Namun Kota pantai Poso sebagai rancangan kolonial dihubungkan secara tradisional oleh Sungai Poso dengan kampung-kampung penyangganya di sepanjang Sungai dan sekeliling Danau Poso.

Kota pantai Poso awalnya merupakan sebuah kota muara sungai di kampung Bone Sompe sebagai suatu tempat transaksi pedagang Bugis dengan masyarakat setempat dari kampung-kampung kecil di sepanjang sungai Poso dan Danau Poso. Kampung-kampung tersebut antara lain Kampung Dagoe-Dagoe, Towonganni, Saifosse, Marari, sampai kampung

54 Ibid., hlm. 277.



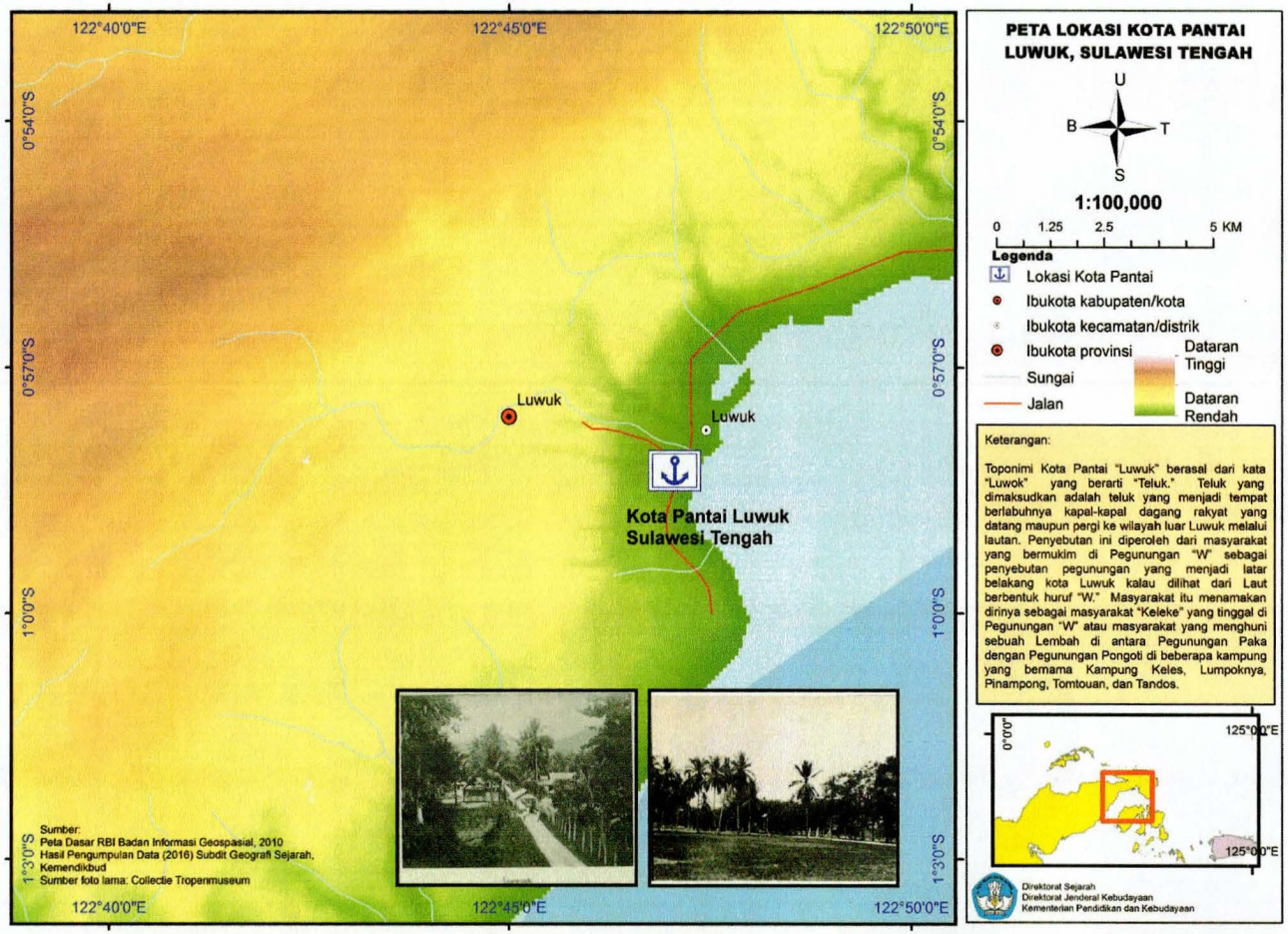
Bilakowangi. Termasuk juga kampung di sekeliling danau Poso antara lain Tapira, Dongara, Tofale, Tandoe Baoe, hingga kampung Tamoeng Koe Pebato, dan Imboe. Melalui Sungai mereka melakukan jual beli secara tradisional dengan pedagang dari luar terutama Bugis.

Perdagangan ini yang memicu perkembangan perdagangan hingga dibangunnya pelabuhan di Poso Kota sebagai dermaga yang menghubungkan kota ini dengan kota-kota kecil hingga kota besar di Indonesia. lalu lintas barang keluar dari Pelabuhan Poso ke dunia luar antara lain: Beras, Terigu, Gula Pasir, Garam, Ikan Asin, Kopra, Bungkil, Minyak Kelapa, Rotan, Damar, Kayu Gergaji, Kayu Hitam, Kayu Lunak, Pasir, Cenkeh, dan General Cargo. Penjualan kopra sebagai bahan dagangan dari Pelabuhan Poso mengindikasikan bahwa aktifitas perkelapaan masyarakat di Poso menjadi komoditi unggulan di Kabupaten Poso. Pada tahun 1975 perdagangan kopra di Pelabuhan Poso mencapai 4.647.12 Ton lebih untuk dijual ke Surabaya.

Pada masa Orde Lama, Kota pantai Poso menjadi basis perjuangan di Sulawesi Tengah dalam rangka pembentukan Provinsi Sulawesi Tengah oleh Kelompok Gerakan Pemuda Sulawesi Tengah (GPST) yang dipimpin oleh Assa Bungkundapu. Kota pantai Poso diperebutkan oleh GPST di satu pihak dengan Gerakan PRRI/Permesta di pihak lain. Namun, di tahun 1958, kota ini direbut oleh GPST untuk kemudian diwujudkan menjadi ibu kota Provinsi Sulawesi Tengah yang baru terbentuk tahun 1964 yang nantinya kemudian dipindahkan ke Palu. Kota pantai Poso berkembang menjadi sebuah ibu kota Kabupaten Poso sejak terbentuknya tahun 1953 hingga kini. Kota pantai Poso menjadi semacam miniatur Indonesia terlihat dari nama-nama jalan di dalam Kota Poso yang terdiri atas nama-nama pulau di seluruh Indonesia seperti jalan Pulau Jawa, Jalan Pulau Sumatera, Jalan Pulau kalimantan dan lain sebagainya. Menciptakan keragaman di Kota Pantai Poso sebagai sebuah kota di Sulawesi Tengah.



4.3. LUWUK



Gambar 4.3.1 Peta Lokasi kota pantai Luwuk
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

4.3.1 Sebuah Kota Cantik di Sulawesi Tengah

Kota Pantai Luwuk di Provinsi Sulawesi Tengah sebagai sebuah ibukota Kabupaten Banggai yang memiliki pemandangan indah dan calon Ibukota Provinsi Sulawesi Timur.[55] Pembahasan kajian ini diarahkan pada: *Pertama*, Toponimi Luwuk dari Kata Luwok yang berasal dari Bahasa setempat yakni bahasa masyarakat Keleke sebagai pemilik peradaban kota ini. *Kedua*, Morfologi Kampung Kota Pantai di Luwuk dengan melihat terbentuknya masyarakat kampung-kampung awal di Kota Luwuk sebagai sebuah kota di Teluk Luwuk. *Ketiga*, Banggai dan Luwuk pada masa Belanda dan Jepang sebagai konsekuensi logis Kota Pantai Luwuk dalam melakukan interaksi dengan dunia luar terutama pada masa kolonialisme dan imperialism Belanda sejak tahun 1906 hingga tahun 1942 dan pendudukan Jepang di Luwuk tahun 1942 hingga 1945. *Keempat*, Luwuk 1950-an, Perebutan Permesta dengan GPST Luwuk, sebagai buah dari gerakan lokal otonomi daerah dari Sulawesi Utara yang melibatkan wilayah Sulawesi Tengah dan ternyata tokoh-tokoh pemuda melakukan penolakan. *Kelima*, Kota Pantai Luwuk dan Daerah Penyanggahnya merupakan konsekuensi kekinian untuk berkembang di masa depan. Lima hal ini yang akan diuraikan dalam sejarah Kota Pantai Luwuk dengan pendekatan toponimi sebagai salah satu Kota Pantai di Sulawesi Tengah.

4.3.2 Toponim Kota Pantai Luwuk

Toponimi Kota Pantai "Luwuk" berasal dari kata "Luwok"[56] yang berarti "Teluk." Teluk yang dimaksudkan adalah teluk yang menjadi tempat berlabuhnya kapal-kapal dagang rakyat yang datang maupun pergi ke wilayah luar Luwuk melalui lautan. Penyebutan ini diperoleh dari masyarakat

55 Sewaktu penelitian di Luwuk selama tiga hari, politisi setempat sedang berjung untuk pembentukan Provinsi Sulawesi Timur dengan ibu kota Luwuk sebagai Daerah Otonomi Baru (DOB)dari provinsi Sulawesi Tengah.

56 Luwok atau Huk secara etimologi berarti "teluk." Nama Luwuk disepakati oleh suku-suku yang menghuni wilayah Luwuk yakni: Saluan, kaleke, mankin Piala, Balantak, Lamala, Andio, Peling, dan Banggai.



yang bermukim di Pegunungan "W" sebagai penyebutan pegunungan yang menjadi latar belakang kota Luwuk kalau dilihat dari Laut berbentuk huruf "W." Masyarakat itu menamakan dirinya sebagai masyarakat "Keleke" yang tinggal di Pegunungan "W" atau masyarakat yang menghuni sebuah Lembah di antara Pegunungan Paka dengan Pegunungan Pongoti di beberapa kampung yang bernama Kampung Keles, Lumpoknya, Pinampong, Tomtouan, dan Tandos. Dari Lembah Pegunungan "W" tersebut mengalir sungai yang bernama Sungai Keleke. Sungai Keleke selain mengalirkan air dari pegunungan ke Laut juga menjadi jalur perjalanan masyarakat Keleke untuk berkebun di hamparan kaki Gunung "W' dan melaut di sepanjang pantai termasuk teluk Luwuk. Aktifitas perkebunan dan aktifitas melaut masyarakat Keleke ini yang membuat Kota pantai Luwuk menjadi ramai didatangi oleh saudagar-saudagar Bugis, Makassar, Buton, Raha (Muna), Gorontalo, Cina, Portugis, Spanyol, Belanda, Arab, Turki dan lain sebagainya.[57]

Letak Kota Pantai Luwuk berada pada posisi 0^0 sampai dengan 20^0 Lintang Selatan, dan 122 Bujur Timur sampai dengan 123 Bujur Barat. Luas wilayah Luwuk adalah sebesar 132,59 km bujursangkar. Wilayah ini memiliki latar belakang dua buah Pegunungan Paka dan Pegunungan Pongoti yang biasa dikenal oleh orang Luwuk sebagai Gunung "W" tersebut. Keadaan tanah di wilayah ini terdiri atas tanah formasi kwarter yang terdiri atas pasir liat dan kapur kerang yang dominan terdapat di Pantai Selatan Kota Luwuk. Sementara itu, tanah formasi tersiar yang terdiri atas tanah neoin mendominasi daerah pegunungan Paka dan Pongoti di wilayah Keleke dan Mangkin Piala. Tanah tersebut dijadikan perkebunan karena dikenai oleh curah hujan rata-rata berkisar antara 955 mm sampai dengan 1.723 mm pertahun. Sementara hembusan angin memiliki aras dan sifat yang khas untuk waktu tertentu, seperti Bulan Maret dan Mei bertiup angina Timur, sementara pada bulan Juni dan Juli bertiup angin Barat, antara Agustus

57 Haryanto Djalumang, *Sejarah Kota Luwuk: City History Luwuk* (Luwuk: Yayasan LP3M Insan Cita bekerjasama dengan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten banggai, 2013), hlm. 33.





Gambar 4.3.2
Morfologi kampung Luwuk
Sumber: Koleksi Tropenmuseum Belanda

hingga Oktober bertiup angin Selatan, pada akhirnya pada bulan Nopember hingga Desember bertiup angin Tenggara yang menciptakan musim kemarau. Tiupan angin tersebut yang mengadaptasikan datang dan perginya kapal di Kota Pantai Luwuk.

Menurut sumber setempat, tradisi berkebun dan melaut masyarakat Keleke tersebut diperkirakan berlangsung antara tahun 1700-1860 Masehi. Pada waktu itu, dipercayai bahwa ada seorang pimpinan tradisional yang membentuk persekutuan Keleke yang disebut dengan gelar *Mianututui Sulaa* berarti "yang benar dan yang utama" antara tahun 1700 hingga 1770 yang berasal dari keluarga keturunan yang memiliki gelar yang tertinggi (*Mangkin Piala)*. Pada masa paling awal pimpinan tradisional Mianututui Bosanyo Sulaa (1700-1770), kemudian oleh Mianututui Bosanyo Sulu (1770-1810). Wilayah *Mianu Keleke* terdiri atas lima kampong utama, yakni: Kampung Mianu Pinampong, Mangkin Piala, Tombang, Lumpoknyo, dan Tandos. Pemimpin tradisional berada di ibu kota satu kesatuan teritorial ini yang bernama



"Pahyosan."[58] Pahyosan sebagai pimpinan dari kepemimpinan tradisional ini berlangsung sejak abad ke-18 hingga awal abad ke-20.

Hubungan masyarakat Keleke dengan dunia masyarakat luar terjadi pada tahun 1665 yakni datangnya seorang mubalik Islam yang mengislamkan masyarakat Keleke. Hal ini dibuktikan dengan sebuah kuburan tua yang menggunakan ukiran Bahasa Arab yang dipercai berasal dari daerah Lolantang. Kemudian dilanjutkan oleh Imam Djalis pada tahun 1735 Masehi yang memperkenalkan ajaran Agama Islam di wilayah Keleke. Imam Djalis memperkenalkan ajaran Agama Islam dengan membaiat masyarakat memeluk Agama Islam. Selanjutnya, mengajarkan tata cara melaksanakan ibadah Shalat, kemudian tata cara mengkhitan secara Muslim dan membaca Al Qur'an serta cara memandikan mayit secara Islam. Beliau juga memperkenalkan tata cara pemerintahan menurut Islam untuk menggantikan sistem pemerintahan tradisional hingga pada masa sekarang ini, masyarakat Keleke mulai terbuka kepada masyarakat luar Kota Pantai Luwuk.

4.3.3 Morfologi Kampung di Luwuk

Kota Pantai Luwuk secara morfologi terbangun dari kampung-kampung awal, yakni: Kampung Asam Jawa (1901), Soho (1926), Dongkalan (1925), Simpong (1930), Maahas (1930), Bungin (1911), Kampung Baru (1940), Hanga-Hanga (1950), Lumpoknyo (1953), Tontouan (1979). Kampung pertama yang menjadi penopang pelabuhan Luwok adalah Kampung Asam Jawa yang dipimpin oleh seorang Kepala kampung yang bernama Toansi Pauh. Pada tahun 1901 didukung oleh tokoh-tokoh adat Keleke, masing-masing bernama Kai Mabulang, Kai Mabuhain, Kai Anahan,

58 Adapun pemimpin tradisional dari Kesatuan Hidup Keleke, masing-masing antara lain: *Mianututui* (yang nyata dan yang utama), *Bosanyo* (yang besar), *Daka'nyo* (yang besar, tapi di bawah bosanyo), *Tonggol* (Kepala Suku yang memerintah), *Langkai-Langkai* (orang-orang yang dituakan dalam masyarakat), dan *Mianu Kopian* (orang yang baik, pembawa damai dalam masyarakat).



Kai Talla, Kai Masang, Kai Djafili, Kai Daud, dalam wilayah Kampung Asam Jawa telah dibangun dusun dengan batas-batas: Mangkio dan Pepelon Subuhon (Bagian Barat), Kolopisok, Dongkalan, Kayu Ketapang (Sebelah Selatan), Sungai Keleke (Sebelah Utara dan Sebelah Timur). Pimpinan kampung-kampung awal di Asam Jawa antara lain Tiadja memimpin di Tandos, Ndoa memimpin Lumpo'nyo, Podung memimpin Keles, Mabing memimpin Boyou. Dusun di Asam Jawa adalah Pepelon-Subuhon di Asrama Polres dan Lapangan Persibal sekarang di Kota Luwuk, Mangkio-Kolopisok di Pertokoan sekarang di Kota Luwuk, Kendati, Supak serta Bowu.

Kampung Kedua setelah Asam Jawa adalah Kampung Soho yang dibangun pada bulan Desember 1926. Musyawarah Adat oleh Ketua-Ketua adat Keleke di Kampung Asam Jawa memutuskan untuk membangun Kampung Baru yang bernama Kampung Soho dengan Kepala kampungnya bernama Anahan. Pertemuan tersebut dihadiri oleh Kai Anahan, Kai Toansi Pauh, Kai Malabang Laiti, Kai Lengkas, Kai Aimang, Kai Talla, Kai Djafili, Kai Masang, Kai Adele, Kai Ngadimin, Kai Ndoa, Kai Tiadja, Kai Sirajuddin Datu Adam, Kai Tatu Sibay. Mereka melakukan pengukuhan terhadap Kepala Kampung Baru yang bernama Kampung Soho dengan Pimpinan Anahan. Nama-nama Dusun di Kampung Soho antara lain: Dusun Kandati sebagai pusat pemerintahan, Dusun Subuhun Pepelon di wilayah Pekuburan, Asrama Polres, dan Lapangan Persibal sekarang ini di Kota Luwuk, Dusun Kolopisok di Pusat Pertokoan Kota Luwuk, Dusun Gusali Bungin di Pasar Tua, dan Dusun Supak di Toko Obat Sehat Alkhaerat. Kemudian Kepala Desa dilanjutkan oleh Kepala Desa Soho yang bernama Dake Anahan dengan membuka beberapa desa baru antara lain: Desa Dongkalan tahun 1963, Desa Simpong tahun 1963, Desa Bungin tahun 1964, Desa Maahas tahun 1965, Desa Hanga-Hanga tahun 1978, Desa Lumpoknyo tahun 1978, dan Desa Tontouan tahun 1979. Sebahagian wilayah Soho dimekarkan menjadi kampung Bungin dan menyerahkan wilayahnya kepada warga masyarakat yang berasal dari Gorontalo. Setelah Kepala Desa Dake Anahan dilanjutkan



oleh Rusdin Lengkas (1978-1979), lalu kemudian La Bohari (1979-1981), selanjutnya pada tahun 1981 Desa Soho naik statusnya menjadi Kelurahan Soho dengan lurah pertamanya bernama Ibrahim Datu Adam (1980-1984).[59]

4.3.4 Luwuk di masa Belandan dan Jepang

Pada awal abad ke-20 (baca: tahun 1908) Hindia Belanda membagi daerah di Indonesia menjadi dua bagian utama yakni daerah yang dikontrol langsung (*Rechtsreeksbestuursgebied* atau *Governementslanden*) dan daerah yang tidak langsung dikontrol (*Zelfbestuurslandschappen* atau *Vorstelanden*). Daerah yang dikontrol langsung dibagi lagi menjadi *afdeelingen* dan sub bagiannya *onder afdeelingen*. Daerah Sulawesi Tengah termasuk Banggai Kepulauan masuk dalam wilayah Gubernur Makassar yang terdiri atas *Afdeling Oost Celebes* dan *Afdeling of Midden Celebes*, meliputi *onder afdeling-onder afdeling*. Pada waktu ini, *onder afdeling* Kolonodale dan *onder afdeling (oa)* Banggai masuk dalam wilayah *Afdeling Oost Celebes* dengan ibukota di Bau-Bau di Pulau Buton.[60]

Pada masa kolonial ini, Luwuk menjadi kota Pelabuhan perdagangan Kopra yang dikirim keluar daerah. Hal ini dibuktikan dengan adanya perkebunan kelapa yang ada di Bahotokong. Di Bohotokong, tanah-tanah perkebunan dalam skala yang luas hanyalah dimiliki oleh segelintir orang, dan itu telah dimulai dan diwarisi sejak penguasa Hindia Belanda menginjakkan kakinya di wilayah Bunta dimana Bohotokong merupakan salah satu bagian darinya. Diperkirakan pada sekitar tahun 1890 pemerintah Hindia Belanda mulai membuka perkebunan kelapa di desa ini. Perkebunan Hindia Belanda

---

59 Lurah selanjutnya masing-masing antara lain: Arifin Masang (1984-1988), Rusli Lengkas (1988-1990), Rianto Lanipi (1990-1992), Djadi T. Mabing (1992-1994), Burhaman Rauntu (1994-1998), Rahma Djibran (1998-1999), Usmar Mangantjo (1999-2000), M. Ikhsan Panrely (2000-2002), Hj. Maspa Djalumang (2002-2007), Fatimah Boften (2007-2010), Risnandar Mahiwa (2010-2011). Kemudian dimekarkan menjadi dua Kelurahan, yakni: Kelurahan Keleke dengan lurah Hj. Ima Rahim (2012) dan Kelurahan Soho dengan plt. Lurahnya Hj. Sriwahyuningsih (2013).

60 Haliadi-Sadi, TRANSFORMASI SEJARAH BANGGAI: Ruptur Peradaban dan Kebudayaan yang Menikung, Makalah disampaikan pada Seminar dengan Tema: "Refleksi Satu Abad Runtuhnya Peradaban Banggai, Fase Awal Kebangkitan, di Banggai pada tanggal 15 Agustus 2008, hlm.



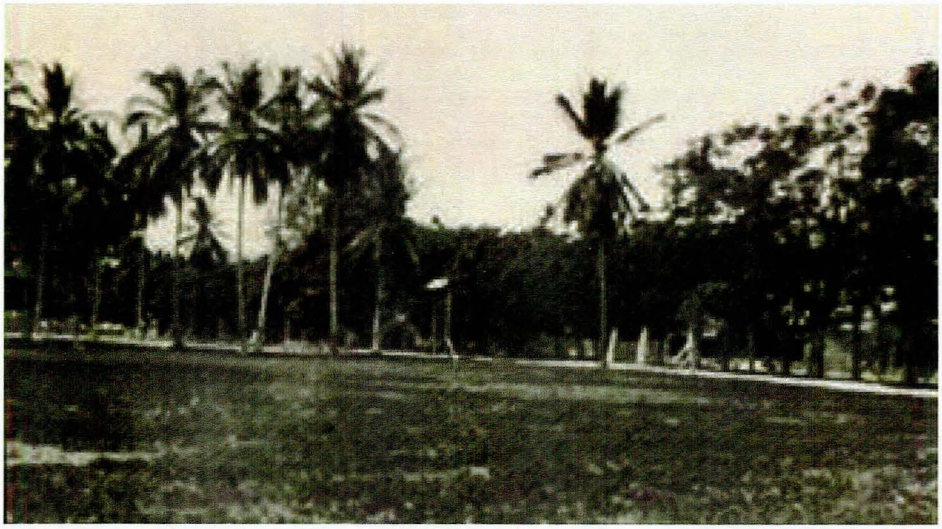
terdebut yang kemudian dikenal dengan istilah Onderneming dengan luasan sebelumnya ± 400 ha. Sehubungan dengan kemerdekaan Indonesia (sepeninggal Belanda), onderneming tersebut berada dalam penguasaan 3 (tiga) orang bekas kepercayaan sebagai kuasa onderneming. Mereka ini masing-masing Ong Soen Hie, Toi Gen Ken, dan Sio Tje (Heni Lalong). Oleh karena itu kawasan onderneming Belanda tersebut dibagi menjadi 3 (tiga) yaitu Kelapa Onderneming Bohotokang (KOB) dengan kuasa Toi Gen Ken, Kelapa Onderneming Lompongan (KOL) dengan kuasa Sio Tje (Heni Lalong) dan Kelapa Onderneming Away (KOA) dengan kuasa usaha Ong Soen Hie.[61]

Melalui SK Dirjen Agraria No. 59/HGU/1968, ketiga kuasa bekas perkebunan Belanda tersebut kemudian diberikan Hak Guna Usaha (HGU) untuk mengusahakan perkebunan eks-onderneming dalam jangka waktu selama 12 tahun. Oleh karena tanah tersebut sebagian telah menjadi pemukiman, pembangunan sarana dan prasarana sosial, serta berbagai peruntukan lainnya maka ketiganya hanya mendapatkan izin hak penguasaan masing- masing : Toi Gen Ken untuk Kelapa Onderneming Bohotokong (KOB) seluas 83 ha., Sio Tje (Heni Lalong) untuk Kelapa Onderneming Lompongan (KOL) seluas 110 ha, Ong Soen Hie untuk Kelapa Onderneming Away (KOA) seluas 85 ha. Sebelum berakhir masa HGU-nya ketiga lokasi eks-onderneming kemudian dipegang oleh ahli waris masing-masing yaitu : TK. Mandagi mengelola kebun Onderneming Bohotokong (KOB), Rudi Rahardja untuk kebun Onderneming Lompongan (KOL) dan Budi Tumewu mengelola kebun Onderneming Away (KOA). Ditangan mereka ketiga perkebunan ini menjadi terlantar atau tidak terurus lagi sejak beberapa tahun terakhir sebelum berakhirnya HGU dan hingga beberapa tahun kemudian setelah berakhirnya Hak Guna Usaha (HGU) tahun 1980. Menurut beberapa orang penduduk Bohotokong, perkebunan tersebut sudah menjadi hutan yang di tumbuhi pohon-pohon besar bahkan dengan mudah dapat dijumpai pohon

61 Haliadi-sadi, REFORMASI DI TINGKAT LOKAL SULAWESI TENGAH (Kasus di Banggai Kepulauan dan Parigi Moutong), disampaikan pada FGD di Banggai, 20 Maret 2010.



berdiameter lebih dari 50 cm. Penduduk setempat dapat dengan mudah mencari rotan untuk keperluan sehari-hari mereka dilahan perkebunan yang sudah terlantar dan tidak terpelihara ini. Perkebunan kelapa ini berlangsung sejak jaman Kolonial Belanda hingga Indonesia merdeka dan kelapa ini ditampung di Kota Luwuk untuk kemudian dipasarkan ke Jawa atau ke Bitung Sulawesi Utara. Aktifitas Onderneming ini diketahui juga oleh penguasa lokal atau Raja Banggai pada saat dia berkuasa di Kerajaan Banggai pada masanya.



Gambar 4.3.3 Perkebunan Kelapa di Luwuk
Sumber: Koleksi Tropenmuseum Belanda

Pada tahun 1908, Raja Banggai yang bernama H. Abdurrahman menandatangani Pernyataan Pendek (*Korte Verklaring*) sebagai bukti tunduknya Kerajaan kepada kekuasaan Hindia Belanda (HB) di wilayah Banggai. Kepala Kampung Asam Jawa di Kota Luwuk yang bernama Toansi Pauh diperintahkan oleh Raja Banggai untuk membantu dalam pembangunan Tangsi Militer Belanda, Gedung Penjara yang biasa disebut sebagai Tarungku oleh orang Luwuk, Kantor Pemerintahan Onder *Afdeling Oostkust* Hindia Belanda di Luwuk yang nanti pada tahun 1911 dipindahkan

ke Bau-Bau, Rumah Dokter, Rumah Sakit, di Kota Pantai Luwuk.[62] Pada tahun 1926 diangkat Pemerintahan Pribumi dari Raja Pribumi yang bernama Awaloedin sebagai *Besturder Onder Afdeling* Loewoek Banggai dan kembali diangkat pada tanggal 1 Mei 1929.[63]

Pada tahun 1919 wilayah Sulawesi Tengah dibagi dua *afdeling* yakni *afdeling* Donggala: *oa* Donggala, Tolitoli, dan Palu; *afdeling* Poso terdiri atas: *oa*. Poso, *oa*. Parigi, *oa*. Kolonodale, dan *oa*. Banggai di Banggai. Pada tahun 1926 *lanschaap* Banggai dibagi menjadi *oa*. Banggai Darat di Luwuk dan oa. Banggai Laut di Banggai yang masuk dalam Keresidenan Manado. Keresidenan Manado di Sulawesi Tengah terdiri atas oa. Donggala (Banawa, Tawaeli), Palu (Palu, Sigi Biromaru, Dolo, dan Kulawi), Poso (Tojo Una-Una, Poso, Lore), Parigi (Parigi, Moutong), Kolonodale (Mori, Bungku), Banggai (Banggai Darat di Luwuk, Banggai Laut di Banggai), Tolitoli, dan Buol.[64] Inilah sumber inspirasi dari pembagian wilayah pemekaran Banggai Kepulauan di tahun 1999. Pada tahun 1938 Sulawesi Tengah terdiri atas oa. Donggala (Banawa, Tawaeli), Palu (Palu, Sigi Biromaru, Dolo, Kulawi), Poso (Tojo, Poso, Lore, Una-Una), Parigi (Parigi, Moutong), Luwuk (Kerajaan Banggai Laut di Banggai dan Banggai Darat di Luwuk), dan Tolitoli (Kerajaan Tolitoli). Pada tahun 1942 pada pendudukan Jepang antara tahun 1942-1945, distrik diganti menjadi GUN, kepala distrik menjadi GUNCO, Raja menjadi SUCO dan satu hal yang perlu mendapat catatan adalah ibukota Banggai dipindahkan ke Luwuk.

Selanjutnya, menurut Undang-Undang Nomor 29 tahun 1959 dan SK Gubernur Kepala Daerah Sulawesi Utara Tengah tanggal 4 Pebruari 1961 no. 01/Pem/1961, wilayah Banggai dibagi dalam: Kewedanan Banggai Darat dan Banggai Kepulauan. Banggai Darat terdiri atas: Kecamatan Luwuk (distrik Luwuk, Batui, Kintom, Bonebabakal, dan Balantak), Kecamatan Teluk Tomini (Bunta, Pagimana). Wilayah Banggai Kepulauan dibagi dalam:

62 *Staadsblad*, nomor 367 dan 605, tahun 1907 M.

63 *Regering Almanaak*, 1929.

64 Hasdin Mondiga, Banggai Darussalam: Fajar Baru di Laut Banda. Jakarta: LP2M, 2007.

Kecamatan Banggai (distrik Banggai, Labobo Bangkurung, dan Totikum), Kecamatan Tinangkung (Distrik Salakan, Buko-Tataba, Bulagi, dan Liang). Ibukota berada di Luwuk.[65] Undang-Undang nomor 18 tahun 1965 dan Surat Keputusan Gubernur KDH. Tingkat I Sulawesi Tengah tanggal 15 Januari 1964 nomor 25/1964 Kabupaten Banggai meliputi wilayah: Kecamatan Labobo Bangkurung ibukota di Mansalean, Kecamatan Banggai di Banggai, Totikum di Sambiut, Tinangkung di Salakan, Bulagi di Bulagi, Liang di Liang, Buko-Tataba di Buko, Batui di Batui, Bunta di Bunta, Kintom di Kintom, Pagimana di Pagimana, Luwuk di Luwuk, Lamala di Bonebabakal, dan Balantak di Balantak. Sistem ini masih mengikuti pembagian pada zaman kerajaan Banggai dulu yakni tujuh wilayah Banggai Laut dan tujuh wilayah Banggai Darat. Masyarakat Banggai baik di darat maupun di laut mengenal dua Kota besar Banggai yakni Kota Banggai dan Kota Luwuk. Kedua kota inilah yang representatif menjadi Kota di wilayah dua Banggai. Ibukota Kabupaten Banggai di Luwuk.[66] Adapun yang pernah memerintah di Luwuk antara lain: Bupati DASWATI II Banggai adijabat oleh Bidin (1959-1964), Bupati Dati II Banggai R. Atjeh Slamet (1964-1969), Bupati Dati II Banggai Drs.Abd. Azis Larekeng (1969-1973), Bupati Dati II Banggai Plt. Drs. Ali Sopyan (1973), Bupati Dati II Banggai Drs. Eddy Singgih (1973-1978), Bupati Dati II Banggai Plt. Drs. Malaga (1978-1980), Bupati Dati II Banggai Joesoef Soepardjan (1980-1985), Bupati Dati II Banggai Drs. H.M. Junus (1985-1990 dan 1990-1996), Bupati Dati II Banggai Sudarto (1996-2001 dan 2001-2005), Bupati Kabupaten Banggai Drs. Ma'mun Amir (2005), Bupati Kabupaten Banggai plt. B.Paliudju (2006), Bupati Kabupaten Banggai Drs. Ma'mun Amir (2006-2011), Bupati Kabupaten Banggai H.M. Sophian Mile, SH., MH. (2011-2016).[67]

65 Machmud, HK. *Babad Banggai Sepintas Kilas* (Jakarta/Banggai: tanpa penerbit: 1986).

66 Haliadi-Sadi, SEJARAH LOKAL BANGGAI: Sebuah Ide Penguatan Metodologi Disampaikan pada Seminar Sejarah Lokal Banggai oleh Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Propinsi Sulawesi Tengah di Banggai Kepulauan pada tanggal 1 Desember 2007; baca juga: Haliadi-Sadi, Kerugian Konstitusional Masyarakat Adat Banggai atas Pasal 11 UU No:51 Tahun 1999, disampaikan pada Mahkamah Konstitusi di Jakarta.

67 Sejak tahun 1964 Badan Penuntut Daerah Otonom masyarakat Banggai Kepulauan termasuk Dewan Hadat telah memperjuangkan Pemekaran Banggai untuk membentuk Kabupaten Banggai Kepulauan hingga tahun 1999, setelah pemekaran tercapai dengan



4.3.5 Luwuk 1950-an: Perebutan Permesta dengan GPST Luwuk

Pada tahun 1957, Sulawesi Tengah termasuk Kota Pantai Luwuk dilibatkan-libatkan oleh suatu Gerakan kedaerahan dari Sulawesi Utara yakni Gerakan Permesta. Gerakan Permesta yang dipimpin oleh Ventje Sumual tersebut mengutus anak buahnya untuk menguasai Kota Luwuk sebagai tanda tunduk dan keikutsertaan masyarakat terhadap Gerakan Permesta. Namun, ternyata masyarakat Luwuk di bawah pimpinan Edy Martono dan Robert Tengkow melakukan perlawanan dan merebut Kota Luwuk dari tangan Permesta. Salah satu lagu perjuangan kelompok Gerakan Pemuda Sulawesi Tengah (GPST) untuk merebut Kota Pantai Luwuk di tahun 1957 yang selalu dikenang masyarakat sebagai berikut:

"Dalam wilayah Batui dan Toili
Sekitar Kintom sampai kota Luwuk
Pasukan Robert sibuk kian kemari
Menempuh rimba raya dan hutan berduri
Akhirnya masuk kota
Di kota Luwuk
Aman dan sentosa"[68]

Nyanyian tersebut dinyanyikan oleh anggota GPST dalam melakukan perjalanan jauh dari satu tempat ke tempat lainnya. Nyanyian ini semacam spirit hidup untuk merebut dan mempertahankan kota Luwuk yang cantik tersebut. Lagu ini yang biasanya memberikan semangat kepada anggota-anggota GPST supaya tidak ada yang mengalami stress dalam perjuangan panjang baik itu di hutan-hutan maupun di desa-desa wilayah Luwuk Banggai. Demikian juga nyanyian ini yang menjadi penyemangat dalam merebut Kota Luwuk dari tangah Permesta.

---

munculnya UU no. 51 tahun 1999 (pasal 11) ibukota harus dipindahkan dari Kota Banggai ke Kota Salakan. Perpindahan ibukota secara sosio-kultural merubah secara revolusioner (bukan secara evolusi) terutama kejadian 28 Pebruari 2007 dengan empat orang korban masyarakat Kabupaten Banggai Kepulauan.

68 Wawancara dengan M. Yamin di Bahomoleo Bungku pada tanggal pada tanggal 26 Juni 2006.



Pimpinan GPST wilayah Luwuk Banggai atau sektor X dipegang oleh Eddy Martono seorang kelahiran Jawa.[69] Bermula dari Camat Batui atau Kepala Distrik Batui yang bernama Badaru Salam yang menolak dan tidak taat pada Permesta sewaktu Permesta memutuskan hubungan dengan Jakarta. Badaru Salam inilah yang membina hubungan dengan GPST (Gerakan Pemuda Sulawesi Tengah) dari Poso pimpinan Assa Bungkundapu. GPST Luwuk mulai melakukan gerakan ketika Robert M. Tengkow menggalang dan rapat dengan pemuda-pemuda untuk melakukan perampasan atau pencurian senjata di Asrama Permesta di Luwuk. Mereka yang melakukan kegiatan ini antara lain: Kasim A. Kadir, Robert M. Tengkow, Pendeta Patojo, Sulya, Tong, Kampe Maleha, Solop, dan Usia untuk kemudian mereka melarikan diri ke Desa Kelas di Sampalowo dibalik Gunung W. Mereka tiba di desa itu tepat pada hari lebaran Haji, hari Jum'at tanggal 20 April 1958 dan terjadi penyerahan pimpinan rombongan dari Kasim A. Kadir kepada Robert A. Tengkow karena dia memiliki latar belakang sebagai anggota KNIL Belanda kemudian mereka melakukan *long march* ke Batui melalui hutan. Pada tanggal 25 April 1958 mereka bertemu dengan kelompok GPST dari Poso yang dipimpin oleh Eddy Martono dengan anggota masing-masing: John Makatengkeng, Usman Baduo, Moh. Manura, Umar Mudjahid, Salim A. Hapari, Pandar Sumilono. Kemudian Eddy Martono memperlihatkan Surat Perintah[70] dari Pemuda Luwuk untuk menggalang Pemuda dalam GPST melawan Permesta kepada Camat Batui di rumah Kepala Desa Rata.

Sementara itu, yang menguasai Kota Pantai Luwuk waktu itu adalah Permesta dibawah pimpinan Kapten Mongan, A. Daeng Matorang atau Dewan Pertimbangan Daerah Permesta, Mayor Mopa sebagai Camat Kota Luwuk, Pelda J. Timbuleng komandan satu Peleton. Tokoh-tokoh permesta di masa ini mendapat dukungan dari KPN yang waktu itu dijabat oleh HSA.

69 Sejarah Perjuangan Eks Partisan Bersama Gerakan Pemuda Sulawesi Tengah Sektor X atau wilayah Luwuk – Banggai Tahun 1958 – 1960 (Naskah Stensilan).

70 Surat Perintah tersebut bernomor SP.004/3/1958 dikeluarkan di Makassar pada tanggal 5 Maret 1958.



Amir,[71] walaupun beliau adalah seorang memiliki segudang pengalaman dimasa Hindia Belanda termasuk menjadi anggota MPRS dan MPR RI utusan daerah setelah Indonesia Merdeka, namun terpengaruh juga dengan Permesta yang menguasai wilayah ini di tahun 1950-an. Pada tahun 1957 jumlah personil yang bertugas sebagai keamanan di Kota Luwuk Banggai hanya 1 peleton ditambah staf Bintara Onder Distrik Militer (BODM). Pada saat diproklamirkan Piagam Perjuangan Rakyat Semesta (Permesta) keadaan berubah, personil militer ditambah dengan angkatan muda yang diberikan pelatihan dan dipersenjatai termasuk pensiunan eks. KNIL.[72] Petugas inipun disinyalir dan dinyatakan oleh Permesta sebagai bagian dari kesatuan mereka. Pada bulan Desember 1957 situasi Kota Pantai Luwuk semakin tidak menentu, kurir dari Gerakan Pemuda Sulawesi Tengah (GPST) secara rahasia dari Poso dan ada juga yang datang dari Makassar dan sudah berada di Luwuk untuk mengorganisir para pemuda. Melalui Stasiun Radio Manado memberitahukan bahwa Sulawesi Utara dan Tengah telah memutuskan hubungan dengan pemerintah Pusat di Jakarta. Dengan demikian keadaan darurat sudah diberlakukan di Luwuk, dengan keadaan ini membuat rakyat jadi kebingungan, disana sini terjadi penangkapan yang pro terhadap pemerintahan Pusat, ditambah lagi dengan penguasaan Kota Luwuk oleh Permesta. Sembilan kebutuhan pokok semakin susah diperoleh, termasuk langkanya kebutuhan lainnya seperti bensin, minyak tanah dan lain lainnya, tidak terbilang lagi keadaan masyarakat semakin tak menentu dan membuat panik. Keadaan waktu itu dapat dikatakan telah terjadi keresahan masyarakat. Kapal-kapal serta perahu layar tidak berani masuk di perairan wilayah Permesta, sehingga aktifitas perdagangan komoditas andalan Kabupaten Banggai berupa hasil laut, kopra, dan lain-lainnya baik antar pulau dan ekspor lumpuh total termasuk pelabuhan Luwuk. Hal ini berpengaruh terhadap perbekalan dari pasukan Permesta itu sendiri, pada

71 Dia selain tokoh lokal juga menjadi tokoh nasional sebagai anggota MPR RI utusan Sulawesi Tengah tahun 1977 dan 1982.

72 Wawancara dengan Sulaeman Alim Sandagang di Luwuk pada tanggal 18 Agustus 2006.



saat tersebut Permesta mengalihkan perhatiannya kepada para pedagang yang menyimpan bahan pokok termasuk bahan bakar secara paksa langsung diambil guna kebutuhan personil militer Permesta.

Setelah SOB diberlakukan, di wilayah Luwuk termasuk Kepala Distrik (Camat) Batui Badaru Salam langsung memberikan intruksi kepada masyarakat dalam wilayah kerjanya untuk tidak mentaati semua perintah dari pasukan Permesta. Pada tanggal 2 Juli 1958 dini hari semua anggota sudah siap tepatnya jam 06.00 pasukan GPST Sektor X Luwuk Banggai pimpinan komandan operasi J. Timbuleng meninggalkan Maahas menuju "**Bumi Mutiara**," dengan posisi tempur setelah dekat asrama Bumi Mutiara dan stasiun radio diteliti, benar-benar telah dikosongkan oleh pasukan Permesta. Pasukan GPST dapat menghalau Permesta dan merebut Kota luwuk. Sejak tanggal 4 Juli 1958 anggota masyarakat berdatangan ke rumah pos GPST dimana komandan Eddy Martono berada dan mereka menawarkan diri, apa-apa yang harus dilaksanakan, komandan menjelaskan, pekerjaan mendesak adalah menyiapkan makanan dan minum.

Menjelang akhir Juli 1958 kompi Bn. 602 membentuk pasukan operasi gabungan untuk mengejar pasukan Permesta yang menurut laporan yang masuk, bahwa pasukan Permesta sedang berada di Kecamatan Bunta. Pasukan gabungan yang terdiri dari TNI Bn.602 Tanjung Pura, GPST sektor X/Luwuk Banggai dan polisi, sebagai komandan operasi gabungan adalah komandan kompi Bn. 602 Tanjung Pura J.J Kora. Adapun Nama-nama anggota GPST sektor X Luwuk Banggai yang tergolong dalam operasi gabungan adalah sebagai berikut: 1. Eddy Martono sebagai Pimpinan GPST, dengan anggota masing-masing: Ibrahim Mariadjang, Wahe, Naser Lakoro, Haseng Djalil, Naebun, M.Sarif (IPO), Kasim Umpel, Muhammad Minura, Mudjahid, Lion Binlalemba, Usman Badoo, Sarifuddin Daeng Massale, dan Baco Saidi. Pada tanggal 5 Oktober 1958, selain upacara untuk memperingati hari angkatan Perang Republik Indonesia, atas prakarsan Bn.602 Tanjung



Pura diadakan pasar malam ada pameran khusus, senjata dari pasukan dari Permesta yang menyerah di Tuntung Kecamatan Bunta. Pameran ini dilakukan di samping Gedung Nasional Luwuk dan terbuka untuk umum. Pameran itu memperlihatkan semua jenis senjata yang digunakan pasukan Permesta diantaranya bren raksasa lengkap dengan peluru water mantel jenis baru 1 buah dan beberapa mortir juga jenis baru senjata laras panjang dan pendek yang dimiliki TNI pusat.

4.3.6 Luwuk dan Daerah Penyangganya: Sebuah Simpulan

Aktifitas Pelabuhan Luwuk sebagai salah satu sarana publik di Kota Pantai Luwuk menjadi kunci kemajuan Kota ini dimasa Orde Baru. Menurut data tahun 1971, kapal keluar masuk sebanyak 369 buah kapal. Selanjutnya dinyatakan juga bahwa barang yang masuk di Pelabuhan Luwuk sebanyak 14,296 ton, sedangkan barang yang ke luar pelabuhan Luwuk sebanyak 234.975 ton.[73] Pelabuhan Luwuk menjadi kunci pertumbuhan daerah sekitar Kota Luwuk sebagai daerah penyanggah. Salah satu daerah penyanggah Kota Luwuk adalah daerah Toili sebagai penempatan tujuan transmigrasi di daerah Banggai sejak tahun 1972.

Perkembangan transmigrasi di Sulawesi Tengah semakin lama semakin berkembang terutama di Toili Banggai. Pada tahun 1972 transmigran yang menuju Sulawesi Tengah terbagi atas transmigran Umum, transmigran Sektoral, dan transmigran Spontan. Transmigran umum di Sulawesi Tengah pada tahun 1972 sebanyak 500 jiwa yang disebar 81 keluarga atau 360 jiwa di Donggala dan 39 keluarga atau 140 jiwa di Banggai.[74] Pada tahun yang sama transmigrasi sektoral berjumlah 1.173 keluarga atau 3.223 jiwa yang disebar di Donggala sebanyak 340 keluarga atau 1.708 jiwa, di Banggai sebanyak 622 keluarga atau 2.535 jiwa, di Poso sebanyak 349 keluarga atau 688 jiwa, dan

73 BS. Tambunan, Sulawesi Tengah Dalam Angka Tahun 1972 (Palu: Kantor Statistik dan Sensus Sulteng, 1973), hlm. 70.

74 *Sulawesi Tengah Dalam Angka Tahun 1972* (Palu: Kantor Sensus dan Statistik Sulawesi Tengah, 1972), hlm. 248.



di Buol/Tolitoli sebanyak 56 keluarga atau 292 jiwa. Kemudian, transmigrasi spontan disebar di dua kabupaten saja yakni di Donggala dan di Banggai. Transmigrasi Spontan yang diarahkan ke Donggala sebanyak 1.507 keluarga atau 6.981 jiwa dan yang diarahkan ke Banggai sebanyak 94 keluarga atau 433 jiwa.[75] Jadi, pada tahun 1972 ketambahan penduduk Sulawesi Tengah yang ditambahkan dari jumlah transmigrasi sebanyak 13.237 jiwa atau 2.988 keluarga (KK). Mereka itu tersebar secara signifikan di Donggala sebanyak 9.049 jiwa, di Banggai sebanyak 3.108 jiwa, di Poso sebanyak 688 jiwa, dan di Buol/Tolitoli sebanyak 292 jiwa.Tahun-tahun 1967/1969 disebar transmigrasi di unit-unit Spontan yang berasal dari Bali, di Rawa (Banggai) berasal dari Jawa Barat, Torue berasal dari Bali.[76] Keadaan menjadi tanda bahwa Kabupaten Banggai telah menjadi Indonesia.

Pada tahun 1978/1979 target transmigrasi untuk Sulawesi Tengah sejumlah 2000 KK di Toili Banggai yang telah diselesaikan secara total 100% pada akhir bulan Mei 1980 dengan rincian penempatan: Toili Unit XIV sebanyak 500 KK atau 2.260 jiwa, Toili Unit XV sebanyak 320 KK atau 1.414 jiwa, Toili Unit XVI sebanyak 380 KK atau 2.180 jiwa, Toili Unit XVII sebanyak 2.326 jiwa, dan PPDT (Toili) sebanyak 200 KK atau 943 jiwa. Jumlah keseluruhan transmigran yang tersebar dalam 5 unit transmigran Toili sebanyak 9.123 jiwa atau 2000 KK.[77]

Pembagian wilayah transmigrasi di Toili Kabupaten Luwuk terdiri atas: 26 unit pemukiman ditambah dengan 5 unit: HTI, Arga 1, 2, 3, dan Agro State serta Binatani. Unit 1 Slamet Harjo, Unit 2 Mulyo Harjo, Unit 3 Sidoharjo, Unit, 4 Bumihardjo, Unit 5 minakarya, unit 6 cendana Pura, Unit 7 Sentral Sari, Unit 8 Tohiti Sari, Unit 9 Kamiwangi, Unit 10 Rusa Kencana, Unit 11 Tirtakencana (disini), unit, 12 Tirtasari, Unit 13 Pandan Wangi, Unit

75 *Ibid.*

76 *Ibid.*, hlm. 249.

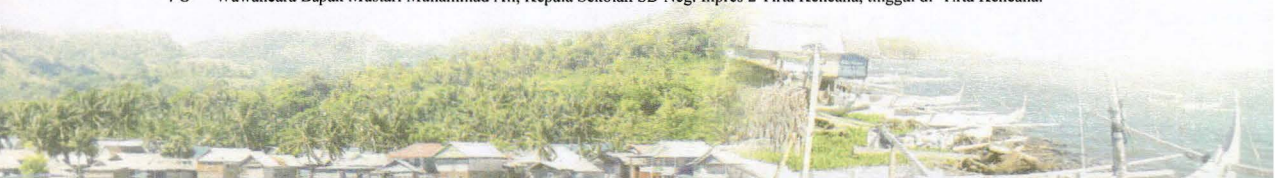
77 *Propinsi Daerah Tingkat I Sulawesi Tengah*, (memori Pj.Gubernur Kepala Daerah R.H. Eddy Djandjang Djajaatmadja) (Palu: tanpa tahun penerbit), hlm. 54.



14 Tolisu, unit 15 Sindang Sari, Unit 16 Makapa, Unit 17 Mantawaa, Unit 18 Karya Makmur, Unit 19 Singkoyo, Unit 20 Pasirlamba, unit 21 Gunung Keramat, Unit 22 Lembah Keramat, Unit 23 bukit Makarti, Unit 24 Bukit Jaya, Unit 25 Piondo, Unit 26 Ue Lolu. Transmigrasi HTI kebanyakan berasal dari transmigrasi local. Penduduk tiap unit berstandar 500 KK yang menghuni tiap rumah. Pemukiman awal di Toili adalah Toili, Minahaki, Singkoyo, Mantawa, Dongin, dan Rata. Kemudian didatangkan pemukiman transmigrasi spontan dari Unit 1 hingga unit 5 berasal dari Jawa Timur dan Jawa Tengah. Jawa Barat dating pada unit 12, 13, dan Mantawa. Pemukiman di unit unit 7 dimulai sejak Desember 1976 yang berasal dari Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, dan Lombok. Pasar Tirtakencana terletak di Transmigrasi unit 11 Toili.

Orang Kaya di Toili menurut seorang guru[78] yang bertugas selama 28 Tahun 8 bulan adalah Haji Ilyas (orang Bugis) dan Haji Laijo (orang Jawa). Mereka ini adalah kaya dunia akhirat karena selalu menyumbang di Masjid An Nur'ain Tirtakencana, Panti Asuhan dan Pesantren Darussalam di Cencana Pura. Mushallah yang 17 di Tolili selalu mereka menyumbangkan hartanya. Orang Luwuk di pemukiman tidak ada yang kaya di Toili. Haji Ilyas sering undang orang makan bersama di rumahnya. Haji Ilyas berdagang campuran dari bangunan hingga pecah belah. Haji Ilyas berasal dari Bone, datang ke Toili sejak tahun 1982. Dia awalnya merangkak dari bawah kemudian membangun rumah penginapan 24 kamar. Dia punya rumah 4 di Toili dan satu dipakai oleh BPR Toili. Kepala Kantor BPR Toili bernama Super Tono (Mantan Kepala Cabang Bank Danamon di Gorontalo) kemudian dipakai oleh Kris (Anak Mantu Pak Murad Husain). Motto pemukiman transmigrasi Toili adalah "Kota Bergas" (Bersih, Elok, Rapi, Giat, Aman, dan Sejahtera) karena sudah banyak pengeboran untuk ekspolarasi minyak bumi. Dulunya bermoto "Kota Beras" (Bersih, Elok, Rapi, Aman, dan Sejahtera). Perusahaan yang melakukan ekspolarasi adalah perusahaan Prabowo Sakti Utama, El

78 Wawancara Bapak Mustari Muhammad Ali, Kepala Sekolah SD Neg. Inpres 2 Tirta Kencana, tinggal di Tirta Kencana.



Nusa, Maleo Tama, Partai Chips, dan Elsam. Salah seorang Kepala Desa di Toili bernama Edi Sutrisno (orang Jawa) yang berlatar belakang petani.

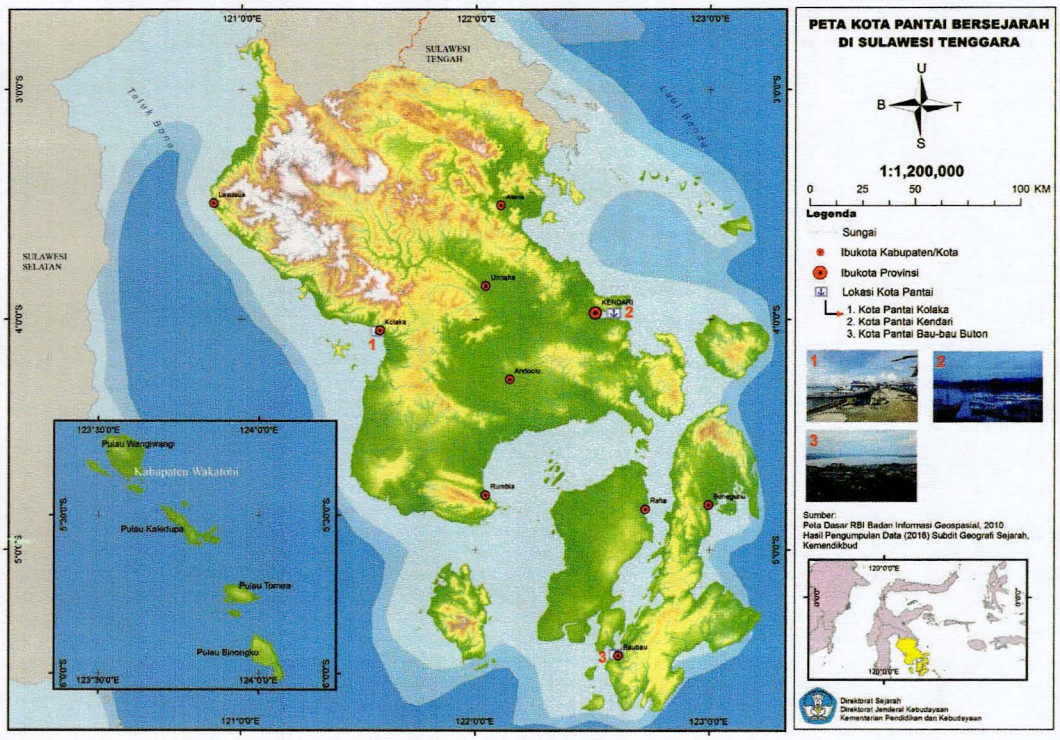
Pada masa Orde Baru struktur eksport di Sulawesi Tengah, Pelabuhan Luwuk sebagai salah satu Kota Pantai di Sulawesi Tengah menduduki posisi yang ke-2 setelah Donggala. Eksport barang dagangan di Pelabuhan Luwuk sejak tahun 1975 sebanyak 11.172.592 kilo gram. Tiga tahun kemudian, eksport tersebut meningkat secara signifikan di tahun 1978 sebanyak 92.919.764 kilo gram, sementara eksport di Pelabuhan Donggala pada tahun yang sama telah mencapai 126.316.878 kilo gram. Kemudian menyusul Pelabuhan Poso pada tahun 1978 telah mencapai eksport sebanyak 48.173.456 kilo gram.[79] Barang eksport terpenting dari Pelabuhan Luwuk antara lain: Kopra, Minyak Kelapa, Bungkil Kopra, Kopi, Kayu Hitam, Rotan, Kopal, Mutiara, Kulit, ikan asin, dan Batu/Pasir. Komoditi ini berasal dari berbagai daerah penyanggah di sekitar wilayah Luwuk seperti Toili, Pagimana, Bunta, Banggai, dan Pulau Peling. Kesemua barang komoditi tersebut dibongkar muat di Pelabuhan Kota Pantai Luwuk. Pemukiman ini yang akan menopang Kota Luwuk sebagai sebuah kota pantai yang ramai di masa depan.

79 K. Bangun, Sulawesi Tengah Dalam Angka 1978 (Palu: Kantor Sensus dan statistic Daerah Tingkat I Sulawesi Tengah, 1979), hlm. 245.



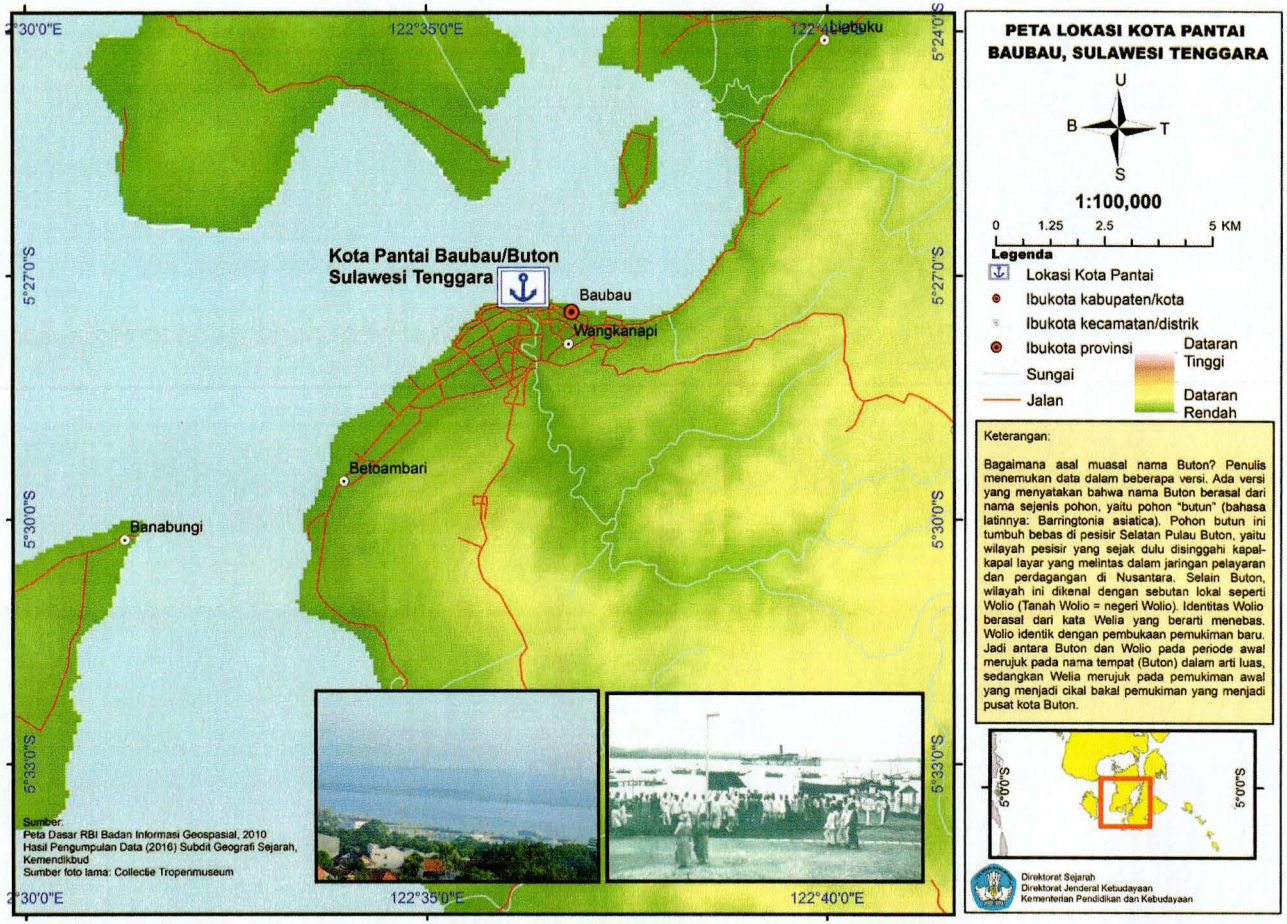
5

SULAWESI TENGGARA



Gambar 5. Peta Sebaran Lokasi Kota Pantai di Sulawesi Tenggara
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

5.1. BUTON



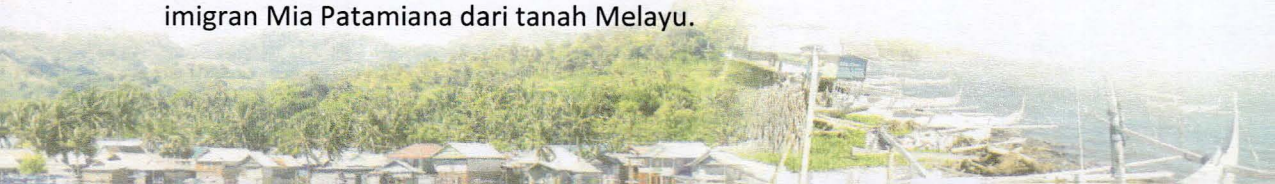
Gambar 5.1.1 Peta Lokasi Kota Pantai Buton Bau-bau
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

5.1.1 Buton: Konteks Geografis

Bagian ini membahas tentang proses historis kota yang mengalami perubahan pusat dan nama kota yaitu dari kota Buton ke kota Bau-Bau selama periode 1930-1960. Perubahan itu disebabkan antara lain oleh faktor migrasi, aktivitas perdagangan dan pelayaran, administratif (birokrasi) pemerintah (Hindia Belanda dan Indonesia), dan faktor geografis. Bagaimana pusat dan nama kota itu berubah dalam rentang periode 1930-1960? Bagaimana faktor ekonomi, migrasi, perdagangan, dan geografis (topografi) mempengaruhi perubahan pusat kota dari kota Buton ke kota Bau-Bau?

Bagaimana asal muasal nama Buton? Penulis menemukan data dalam beberapa versi. Ada versi yang menyatakan bahwa nama Buton berasal dari nama sejenis pohon, yaitu pohon "butun" (bahasa latinnya: Barringtonia asiatica). Pohon butun ini tumbuh bebas di pesisir Selatan Pulau Buton, yaitu wilayah pesisir yang sejak dulu disinggahi kapal-kapal layar yang melintas dalam jaringan pelayaran dan perdagangan di Nusantara. Dalam masyarakat Buton ada suatu tradisi membuat upacara yang dikenal sebagai kaepeta. Dalam upacara kaepeta masyarakat setempat menggunakan daun pohon butun sebagai ganti piring untuk makan. Bahkan daun pohon butun digunakan pula sebagai bahan dasar membuat ketupat, masyarakat setempat menyebut ketupat butun karena ketupatnya dari daun butun dan besarnya sebesar buah pohon butun.

Dari sisi tradisi, sumber di atas menunjukkan adanya hubungan yang erat masyarakat Buton dengan pohon butun. Dalam bahasa Melayu ditemukan kosa kata butun. Atas dasar itu, diduga keras bahwa yang memberi nama demikian adalah orang yang menggunakan bahasa Melayu. Hal ini sejalan dengan sumber-sumber historiografi lokal buton yang menyatakan bahwa Kerajaan Buton didirikan oleh kelompok Mia Patamiana (Empat orang) yaitu imigran yang berasal dari Kawasan Semenanjung Johor. Jadi, menurut versi ini nama Buton diduga kuat dipopulerkan oleh imigran Mia Patamiana dari tanah Melayu.



Selain Buton, wilayah ini dikenal dengan sebutan lokal seperti Wolio (Tanah Wolio = negeri Wolio). Identitas Wolio berasal dari kata Welia yang berarti menebas. Wolio identik dengan pembukaan pemukiman baru. Jadi antara Buton dan Wolio pada periode awal merujuk pada nama tempat (Buton) dalam arti luas, sedangkan Welia merujuk pada pemukiman awal yang menjadi cikal bakal pemukiman yang menjadi pusat kota Buton. Dalam perkembangannya, kota Buton mengalami dua fungsi sebagai pusat kerajaan dan pusat niaga. Sebagai pusat kerajaan, kota Buton berpusat di keraton Buton yang berada satu kompleks dengan Benteng Buton. Sebagai pusat niaga atau perdagangan, pusat kota berada di Baubau, yang pada perkembangannya menjadi pusat kota yang dikembangkan oleh Pemerintah Kolonial Belanda.

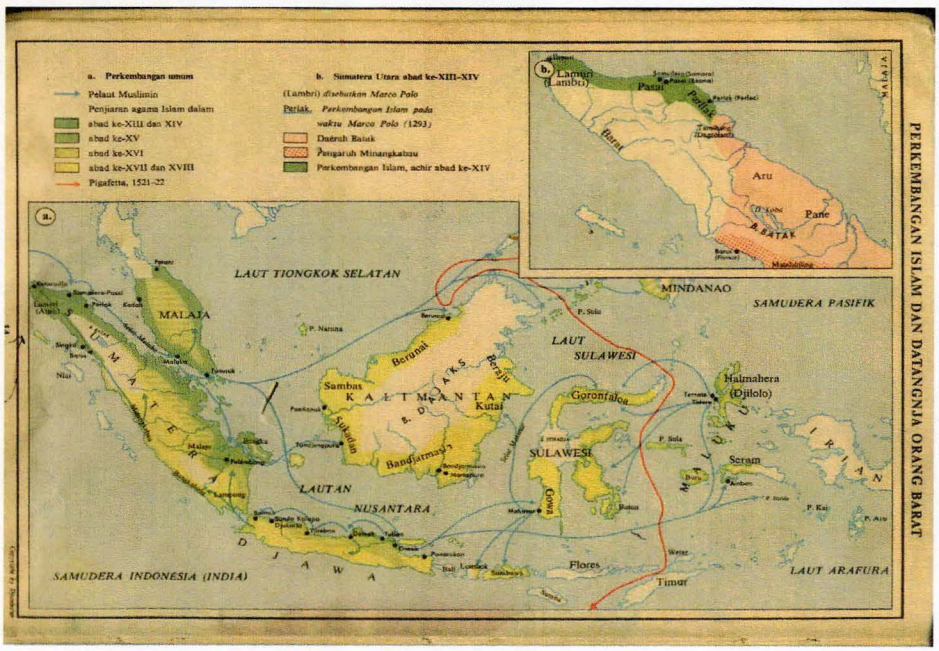
Nama Buton atau Butun juga ditemukan dalam Kitab Negarakertagama pupuh XIV bait ke-5 yang ditulis oleh Mpu Prapanca. Dalam kitab itu Butun dikenal sebagai salah satu kerajaan yang termasuk dalam pengawasan kerajaan Majapahit. Hanya saja, bila dikaji lebih jauh, wilayah lain yang disebut Macassar, Luwu, Selayar, Bangkala, dan Banggai seharusnya dapat dilihat sebagai terjadinya relasi antara Majapahit dan kerajaan-kerajaan yang disebut itu. Para pembesar Majapahit telah melakukan hubungan dagang dan keagamaan dengan daerah-daerah yang disebut, termasuk Buton karena tradisi yang ditemukan di daerah2 tersebut juga menganut ciri2 ajaran Hindu. Ciri2 itu dapat dilihat pada upacara siklus hidup dan adanya kepercayaan pada daerah-daerah yang bertopografi tinggi. Penggunaan dupa juga menjadi ciri dalam tradisi Hindu yang masih dipercaya masyarakat di Buton.

Wilayah Buton adalah pulau Buton dan beberapa pulau yang ada di sekitarnya, antara lain pulau Muna, Kabaena, Wawonii, gugusan kepulauan Tukang Besi (Wanci, Kaledupa, Tomea, dan Binongko) dan pulau-pulau lainnya di sekitar pulau Buton, yakni Siompu, Kadatuang, Mangkassar, dan Talaga.



Posisi wilayah Buton seperti yang terlihat dalam peta Indonesia membawa konsekuensi pada upaya beberapa kekuatan dan kekuasaan seperti kerajaan Ternate, Gowa, dan Bone, termasuk Belanda untuk menguasai Buton. Arti penting posisi wilayah Buton adalah letaknya pada jalur lalulintas perdagangan ke dan dari kepulauan Maluku sebagai penghasil rempah-rempah. Hasil alam Buton, khususnya yang baru ditemukan pada awal abad XX juga ikut menjadi bagian untuk diperebutkan sebagai sumber ekonomi. Pada masa VOC dan Hindia Belanda, Buton terus menjadi wilayah yang diperebutkan antara Belanda dan kerajaan-kerajaan yang ada di sekitar Buton seperti Ternate, Gowa, dan Bone. Persaingan itu terus berlangsung hingga awal abad XX.

Susanto Zuhdi mengklasifikasikan bahwa Buton termasuk dalam kategori wilayah kepulauan (perairan). Istilah Buton yang selama ini dikenal dan dipahami masih memerlukan penjelasan lebih lanjut, karena orang mengenal Buton sebagai kerajaan atau kesultanan Buton, orang Buton, kota Buton, pulau



Gambar 5.1.2 Peta Posisi Buton dalam Peta Indonesia
Sumber: Muh. Yamin, Atlas Sejarah Dunia.

Buton, dan nama sebuah kabupaten yang ada di Sulawesi Tenggara.

Berkaitan dengan itu agar pembahasan ini tidak bias, maka perlu ditegaskan bahwa lingkup kajian dalam tulisan ini mencakup perkembangan kota yang ada di pulau Buton, yakni kota Buton yang mengalami pergesaran pusat kota ke Bau-Bau. Kota Buton sebagai kota awal di pulau Buton tidak berkembang pada masa pemerintahan Hindia Belanda, posisi dan statusnya digantikan oleh kota Bau-Bau sebagai pusat kota (center of network). Kota Bau-Bau terletak di sekitar pantai, di mana pusat pemerintahan dan administrasi pemerintah Hindia Belanda dijalankan.

Pergeseran pusat kota dari kota Buton yang berpusat di atas bukit ke kota Bau-Bau berjarak sekitar 2 km, yakni ke arah pantai yang berdekatan dengan pasar dan pelabuhan utama. Masyarakat kota Bau-Bau menyebut pelabuhan itu dengan nama "jembatan batu" karena jembatan ini dibangun hanya dengan konstruksi batu. Penelitian ini menemukan bahwa kota pertama di Buton adalah yang ada di dalam benteng keraton atau yang dikenal oleh orang di luar Buton sebagai kota Buton karena institusi pemerintahan pertama dijalankan di dalam benteng keraton Buton.

Bau-Bau berkembang seiring dengan perkembangan dan tuntutan pasar yang menghendaki adanya mobilitas tinggi. Perluasan infrastruktur kota pada tahun 1900-an sampai akhir masa pemerintahan Hindia Belanda di Buton ke daerah-daerah yang memiliki sumber-sumber ekonomi yang memiliki nilai ekonomis tinggi di pasar internasional seperti aspal di Pasarwajo dan Banabungi, sedangkan di Muna eksploitasi hutan jati dilakukan pemerintah Hindia Belanda untuk kepentingan ekonominya.

A. Ligtvoet, sekretaris pemerintah Belanda yang ditempatkan di Buton menulis tentang sejarah Buton dengan menamakan wilayah ini dengan "het Zuidoostelijk schiereiland van Celebes".

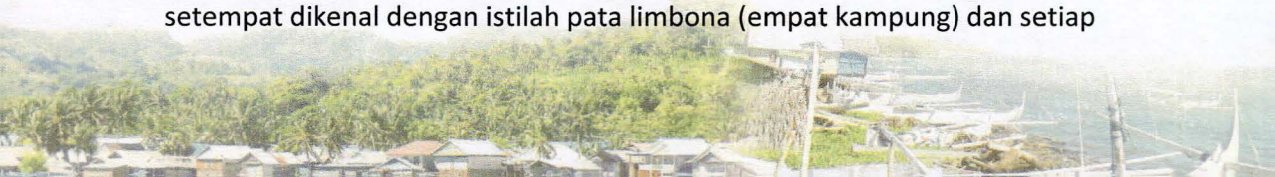


Pada tahun 1903, Frits Sarasin menulis Reise von der Mingkoka Bai nach Kendari Sudost Celebes. Selanjutnya, seorang misionaris Belanda Albert C. Kruyt menyebut Sulawesi Tenggara dalam tulisannya yang berjudul "Een en Ander over de Tolaki van Mekongga (Zuidoost Celebes)" tahun 1922. Beberapa catatan itu menjelaskan bahwa wilayah Buton terletak di sebelah Tenggara pulau Sulawesi. Buton tergabung dengan daerah lainnya yang masih dalam jazirah yang sama yakni, Kendari dan Muna.

Sejak saat itu Buton sudah dikenal sebagai suatu unit geografis secara historis. Wilayah tersebut pada waktu itu hampir seluruhnya dikuasai oleh Kesultanan Buton, kecuali Kolaka yang tergabung dalam Afdeling Luwu. Penguasa daerah Buton berdasarkan catatan sejarah adalah Kerajaan Buton. Kerajaan Buton (Kesultanan Buton) menguasai Sulawesi Tenggara hingga awal abad ke-20. Kerajaan Buton merupakan salah satu kerajaan paling dominan yang mewarnai perkembangan ekonomi, sosial, dan budaya sejak abad ke-14 sampai awal abad ke-20. Intitusi kesultanan Buton yang bertahan hingga awal abad XX telah menjamin kelangsungan dan perubahan yang terjadi di dalam kota Buton. Hanya saja kondisi pusat kota dan pemerintahan di dalam benteng tidak berkembang seperti yang terjadi di luar benteng, yakni kota Bau-Bau yang jauh lebih dinamis berkembang.

5.1.2 Perkembangan Kota Buton sebagai Kota Tradisional

Tradisi lisan menyebutkan bahwa pemukiman awal masyarakat di pulau Buton dibangun oleh empat pendatang dari Johor (Melayu) pada awal abad XV. Keempat orang yang mendirikan perkampungan ini dinamakan empat manusia pertama atau dalam bahasa setempat disebut mia pantamiana. Pemukiman baru yang dibangun itu dikenal dengan nama Welia. Pada masa kemudian wilayah ini berkembang menjadi empat perkampungan yakni Baluwu, Gundu-gundu, Peropa, dan Barangkatopo. Dalam bahasa setempat dikenal dengan istilah pata limbona (empat kampung) dan setiap



kampung dipimpin oleh seorang menteri atau bonto. Orang-orang Melayu itu mendirikan perkampungan di tepi pantai.

Perkampungan awal itu kemudian ditinggalkan oleh penghuninya ke tempat yang lebih tinggi dan aman, yakni sekitar 5 km ke arah barat. Perpindahan ini dilakukan untuk menghindari serangan bajak laut yang berasal dari Tobelo yang pada masa itu seringkali menyerang daerah-daerah pantai di kawasan perairan Sulawesi, khususnya Sulawesi Tenggara, termasuk wilayah Buton. Pada abad XIX sampai medio abad XX wilayah inilah yang paling berkembang dan kemudian menjadi kota Bau-Bau.

Secara ekologis wilayah Buton terdiri dari daerah perbukitan dan sedikit daratan. Wilayah pantai Buton yang dikenal berkembang adalah Bau-Bau. Buton memiliki selat yang dinamakan selat Bau-Bau sebagai pintu masuk ke pelabuhan. Selat ini cukup untuk dilewati oleh kapal dan memudahkan pengawasan terhadap aktivitas di pelabuhan itu. Di sekitar pelabuhan terdapat beberapa kampung yang letaknya relatif datar dan masyarakat kampung ini sebagian besar bermata pencaharian sebagai pengrajin kuningan, gerabah, dan tukang besi.

Perluasan pertama wilayah kerajaan Buton dilakukan dengan persekutuan bersama lima kampung lain, sehingga wilayah Buton menjadi sembilan kampung (siolimbona). Kesembilan kampung itu adalah kampung Sambali, Melai, Gama, Wandailolo dan Rakia. Masyarakat kampung tersebut bekerja sebagai perajin emas, perak, besi, dan tembaga. Para perajin ini didatangkan oleh Tuarade dari Jawa. Masyarakat yang bermukim di sekitar pelabuhan Buton sebagian bekerja sebagai pengrajin gerabah, kuningan, dan tukang besi.

Perkembangan kota Buton menjadi berarti ketika 72 kadi bergabung menjadi satu. Daerah-daerah lainnya juga menyatakan diri untuk bergabung dalam wilayah kesultanan Buton. Untuk mengatur wilayah Buton yang semakin luas, maka kebijakan kesultanan adalah membentuk



wilayah barata, yakni barata Muna, Tiworo, Kalingsusu, dan Kaledupa. Wilayah barata dijadikan sebagai bagian dari sistem pertahanan dan keamanan kesultanan Buton. Barata secara politik berfungsi sebagai pusat kekuasaan, sehingga pada perkembangannya barata menjadi titik awal bagi kemunculan kota-kota kecil (small Town) di Sulawesi Tenggara.

Perubahan kerajaan Buton menjadi kesultanan yang bercirikan Islam terjadi pada tahun 1538-1591. Perubahan ini terjadi seiring dengan Islamisasi penduduk di kerajaan itu, sehingga kesultanan membangun Masjid di kompleks keraton. Bangunan fisik lain yang ditemukan dalam komplek kesultanan Buton adalah benteng. Pembangunan benteng dilakukan sebagai upaya kesultanan dalam melindungi masyarakat dan pusat pemerintahan dari berbagai gangguan eksternal. Pembangunan ini dilakukan pada masa pemerintahan sultan Buton II (1591-1596) dan selesai pada masa pemerintahan sultan Buton III yang bernama Sultan Dayanu Ikhsanuddin (1597-1631) dengan areal mengelilingi keraton Buton. Fasilitas kota yang ikut berkembang adalah pasar dan pelabuhan untuk kepentingan perdagangan dan nelayan di Buton.

Jika sebuah kota lahir dari sebuah daerah yang terbuka untuk berbagai aktivitas dan jaringan ekonomi, politik, budaya, sosial, dan jaringan lainnya, maka kota Bau-Bau pun demikian. Kota Bau-Bau sejak masa kolonial Belanda telah menjadi center of network untuk berbagai kepentingan dan telah menjadi penarik bagi orang-orang di daerah sekitarnya untuk datang berdagang di kota itu. Berikut ini dikemukakan perkembangan pemukiman awal kota Bau-Bau yang dalam catatan Ligtvoet bermula dari nama sebuah sungai kemudian berkembang menjadi kampung hingga menjadi sebuah kota kolonial. Secara ringkas dapat dibuat skema sebagai berikut:

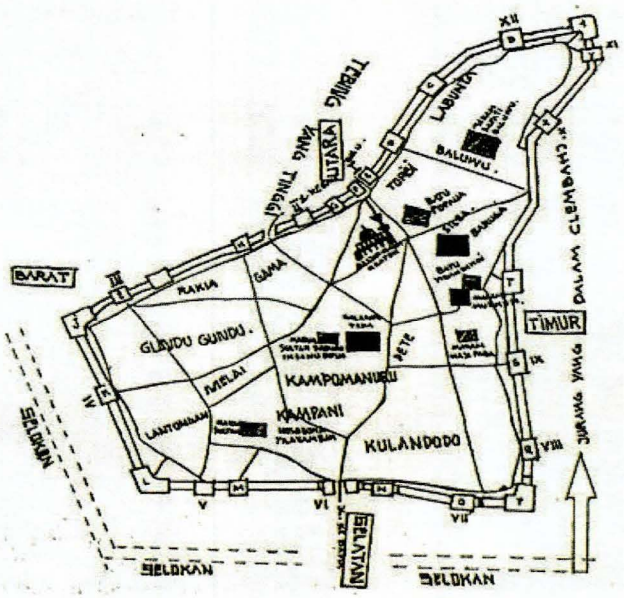
Nama Sungai → Nama Kampung → Nama Kota → Kota Bau-Bau

Bagan 5.1.1 Skema asal-usul nama Kota Bau-Bau



Jadi nama Bau-Bau sebenarnya sudah sejak lama ada dan tidak benar apa yang dikatakan oleh beberapa informan bahwa nama itu terkait dengan posisi Buton sebagai "adik" (makna ketergantungan) dari kerajaan Bone dan juga terkait dengan berbagai bau yang mewarnai interpretasi terhadap perkembangan kota itu.[1]

Letak kota Bau-Bau berada di tempat orang pertama yang bermukim di Buton. Konon orang-orang tersebut berasal dari tanah Melayu. Tradisi lisan menyebutkan bahwa pemukiman awal masyarakat dibangun oleh empat pendatang dari Johor (Melayu) pada awal abad XV. Orang-orang Melayu itu mendirikan perkampungan di tepi pantai sekitar kota Bau-Bau. [2] Keempat orang pendiri perkampungan itu ini dinamakan empat manusia pertama atau disebut mia pantamiana.



Gambar 5.1.3 Peta Awal Kota Buton dalam Benteng Keraton
Sumber : Diolah dari Nunuk Wijayanti, 1997; 128

1 Wawancara dengan Wa Ode Dawali, 24 Juni 2005; La Ode Mahuwi Madra, 24 Juni 2005, dan Hasinuda, 25 Juni 2005 di Bau-Bau.

2 Kota Bau-Bau terletak di wilayah kekuasaan Kesultanan Buton. Kesultanan Buton dikenal sebagai penguasa hampir seluruh wilayah Sulawesi Tenggara dan itu berarti semua kota-kota pantai yang berkembang di daerah itu berada pada wilayah kekuasaannya. A. Ligtvoet, "Beschrijving en Geschiedenis van Boeton", BKI, 26, 1878, hal. 1-4.

5.1.3 Perubahan Pusat dan Nama Kota: dari Kota Buton ke Kota Bau-Bau

Berubahnya pusat dan nama kota dapat disebabkan oleh banyak hal, di antaranya karena faktor politik, ekonomi, migrasi, bencana alam, dan geografis kota yang tidak mampu lagi menampung aktivitas dan penduduknya. Kota Buton mengalami perubahan pusat dan nama kota karena faktor ekonomi, politik, migrasi, dan masyarakatnya serta kondisi topografi yang tidak memungkinkan kota bertahan pada identitas awalnya. Selain itu orientasi masyarakat Buton dan kebutuhan para pendatang yang mengingingkan lokasi kota yang mudah dijangkau, efektif, dan memudahkan mobilitas penduduk, barang dan jasa, serta menunjang aktivitas ekonomi dan politik.

Salah satu hal yang ikut merubah dan mempengaruhi perkembangan kota adalah aktivitas ekonomi dan politik. Dari sisi ekonomi, pusat kota bisa berubah karena adanya kebijakan penguasa yang mendukung aktivitas ekonomi yang efektif. Pada periode itu, aktivitas ekonomi lebih mudah dilakukan di sekitar pantai, dengan pelabuhan sebagai salah satu medianya. Komoditas lebih mudah dipasarkan dan dialirkan melalui jaringan laut. Di bawah ini dikemukakan beberapa sumber ekonomi yang ikut mempengaruhi aktivitas perdagangan. Karena kepentingan ekonomilah VOC Belanda dan pemerintah kolonial Belanda tetap mempertahan kerjasama abadi yang ditandatangani sejak abad ke-17 (1613) dan terus diperbaharui. Dalam konteks yang sama, untuk mendukung kepnetingan tersebut, pemerintah kolonial mengembangkan kota Baubau sebagai kota kolonial yang memiliki fasilita modern.

Sumber-sumber ekonomi Buton dapat diketahui dari laporan perdagangan dan beberapa aktivitas ekonomi pemerintah, termasuk kebijakan pemungutan pajak dan bea masuk ke pelabuhan di Buton. Selain itu, sumber ekonomi penting masyarakat di wilayah itu adalah sebagai petani, nelayan, pedagang, dan pelayar.



Sejarah kehadiran kolonial Belanda di Indonesia, khususnya di Buton membawa dampak pada pola pertanian penduduk. Penduduk Buton diperkenalkan dengan jenis tanaman baru. Tanaman baru dibudidayakan dalam jumlah besar dengan areal yang luas. Selanjutnya, hasil dari tanaman baru ini dijual dan diekspor ke pasar internasional (Eropa).

Tanaman yang dikembangkan di Buton adalah jagung, tembakau, padi, kelapa, dan kapuk. Tanaman ini menjadi komoditi perdagangan dari sektor pertanian dan perkebunan. Panen kapuk di Muna sekitar 10.000 pikul setiap kali panen/tahun. Dengan hasil itu pemerintah Hindia Belanda mendirikan pabrik kapuk dengan kapasitas produksi 30.000 pikul kapas/ tahun.[3] Pabrik ini masih beroperasi sampai tahun 1937.[4]

Perkebunan kelapa dibuka oleh A.Volker dengan mendirikan perusahaan bernama Mijnbouw en Cultuur Maatschapij Boeton,[5] seperti perkebunan kelapa Tampenan I dan II. Luas perkebunan Tampenan I adalah 300 ha dan Tampenan II 600 ha.[6] Keuntungan lain yang diperoleh adalah makin ramainya aktivitas ekonomi. Hal ini dapat dilihat dari berbagai jenis perahu yang singgah di pelabuhan itu seperti perahu Madura, Bugis, Mandar, dan Makassar serta KPM yang selalu singgah di pelabuhan Bau-Bau dan Pasarwajo setiap 2 kali dalam sebulan.[7]

---

3 Buton menghasilkan kelapa dan jagung. Jumlah pohon kelapa di wilayah erkebunan Buton mencapai 70.000-80.000 pohon. Areal dan data-data dari hasil perkebunan ini tidak diketahui secara pasti. Kecuali laporan dari para pejabat Hindia Belanda yang bertugas di daerah ini menyebutkan bahwa terdapat perkebunan Tampenan I dan II di daerah ini; E.P. Bouman, *MVO Afdeeling Boeton en Laiwoei*, Koleksi Microfilm ANRI Jakarta, Reel 32, Seri I^{e} 6, Celebes en Onderhoorigheden, 1933; H.W.Vonk, 1937.

4 *Ibid.*

5 Sarana Karya, Asbuton (Jakarta: PT. Sarana Karya,t.t.), hal. 1

6 *Besluit tanggal 21 Agustus 1914 no. 447/5 H* dan tanggal 11 Desember 1925 nomor 267/115-174/AA.

7 Jalur yang menyinggahi Buton dan Muna adalah jalur Makasar—Gorontalo—Makasar, pulang—pergi (pp). Jalur kapal KPM lain yang menyinggahi Buton adalah jalur 27-29, yakni Makasar—Ambon—Merauke—Makasar, 2 kali/bulan. Selanjutnya pada jalur Makasar—Ambon—Fak-Fak—Makasar dengan menyinggahi Buton satu kali sebulan dalam perjalanan



Hasil hutan Buton yang diketahui dan dikelola pada masa Hindia Belanda adalah hutan Jati di Muna, Rotan dan damar di Buton. Ekspor rotan Sulawesi tahun 1922 – 1926 terlihat pada tabel 1.

Tabel 5.1.1
Ekspor Rotan Sulawesi tahun 1922-1926

Tahun	Dipanen (kg)	Diekspor (kg)
1922	7.683.000	10.316.000
1924	12.456.000	12.524.000
1926	11.714.000	17.573.000
Jumlah	31.853.000	72.266.000

Sumber: TEG, 1928, hal.185.

Angka pada tabel 5.1.1 di atas diperoleh dari seluruh data hasil produksi rotan Sulawesi dan sekitarnya, seperti Luwu, Palopo, Buton dan Kendari. Ekspor rotan Sulawesi dilakukan ke beberapa negara pada tahun 1926 dengan prosentase, 30% ke Hongkong, 25% ke Jerman, 13% ke AS, 7% ke Belanda, 6% ke Inggris Raya, 6% ke Australia, 5% ke Perancis, 4% ke Cina, dan 2% ke Italia.[8] Rotan merupakan komoditi yang paling banyak diperdagangkan. Hal ini dapat dilihat dari adanya tempat penimbunan dan penadah rotan milik Oi Steven dan Lim Chin Kie di Buton. Rotan yang ditimbun ini kemudian disinggahi dan diangkut dengan perahu dan kapal KPM ke Makassar.[9]

Rotan banyak digunakan sebagai bahan anyam-anyaman seperti membuat keranjang, tikar, dan perangkap ikan. Fungsi lain rotan adalah sebagai bahan perabot rumah tangga khususnya kursi. Proses pembuatan perabot rumah tangga yang menggunakan bahan baku rotan harus mengalami proses pengolahan terlebih dahulu yakni penggorengan, perebusan dan pengeringan.

---

pulang ke Makasar. Pelabuhan Kamaru dan Pasarwajo disinggahi oleh KPM hanya ketika ada muatan. Yang dimaksud pelabuhan Buton dalam dokumen itu adalah pelabuhan yang ada di kota Bau-Bau. D.G. Stibbe dan E.M. Uhlenbech, *loc. cit;* H.W. Vonk, *MvO,* 1937; R. Broesma, *op. cit*, hal. 37

8 Hongkong dan Jerman merupakan negara pengimpor terbanyak. *Ibid.*

9 H. Blink, et al, (ed.) "Produktie en Uitvoer van Rotan uit Celebes" in; Tijdschrift voor Economische Geographie, Negentiende Jaargang ('s-Gravenhage: Mouton & Co., 1928), hal. 184-186; E.P. Bouman, MvO, *loc. cit.*

Apabila dilihat dari angka-angka tabel 5.1.1, terdapat hal yang kurang jelas, terutama mengapa jumlah ekspor lebih besar daripada hasil panen pada tahun yang sama? Adalah suatu hal yang umum terjadi dalam komoditas hasil hutan karena adanya penimbunan sebagai akibat dari surplus produksi yakni hasil panen pada tahun sebelumnya masih ada, dan belum terjual. Komoditas rotan adalah yang paling lama bertahan dan tidak cepat rusak, meskipun disimpan dalam beberapa tahun. Laporan kolonial yang dikeluarkan pada tahun 1924 mencatat hasil produksi rotan yang diekspor dari Sulawesi 57.030.618 kg dengan nilai ekspor sebesar f 8.923.476. Nilai itu diperoleh dari hasil produksi dan ekspor rotan selama tahun 1913-1920 (lihat tabel 2).[10]

Tabel 5.1.2
Ekspor Rotan Sulawesi tahun 1913 –1924

Tahun	Jumlah produksi (kg)	Nilai Ekspor (f)
1913	19.143.000	2.297.168
1920	19.326.272	3.655.893
1924	18.561.346	2.970.415
Jumlah	57.030.618	8.923.476

Sumber: Verslag van den Economischen Toestand der Inlandsche Bevolking, Deel II ('s-Gravenhage: Martijnus Nijhoff, 1924), hal. 265.

Pada tahun 1906, pemerintah Hindia Belanda mengambil alih tugas sebagai pengendali kebijakan perekonomian dengan memungut cukai impor dan ekspor di daerah Kesultanan Buton. Beban itu diberikan kepada semua kapal yang singgah di beberapa pelabuhan. Kapal-kapal yang berlabuh itu juga dibebani pajak berlabuh.

Data hasil-hasil perdagangan Buton berasal dari hasil penelitian Heather Sutherland yang menemukan bahwa daerah itu merupakan jalur perkapalan dan perdagangan dari dan ke Makassar. Sutherland mengatakan bahwa Gerassan dan salempuri adalah kain yang berasal dari India. Harpuis adalah sejenis damar, yakni kayu yang digunakan untuk pembuatan kapal/

10 *Ibid.*

perahu.[11] Berikut ini disajikan data tentang hasil produksi aspal alam Buton berdasarkan laporan yang dimuat dalam Indisch Verslag dan PT. Sarana Karya Jakarta dapat dilihat pada tabel 5.1.3.

Pada tahun 1920-an, Buton dan Laiwui (sekarang Kendari) memperoleh keuntungan dari hasil ekspor rotan, damar, dan kapuk sebesar f 2.000/tahun.[12] Pada sektor pertambangan, terutama aspal, dapat disajikan angka-angka produksi seperti pada tabel 3. Angka-angka itu tidak semuanya disajikan sejak perusahaan pertambangan Buton beroperasi. Data tahun 1943 sampai tahun 1954 tidak ada data produksi.

Dokumen dari PT. Sarana karya[13] mengindikasikan bahwa pada tahun itu produksi aspal tidak jalan, kecuali pada masa Jepang. Data produksi aspal ketika perusahaan itu dikendalikan oleh Jepang kemungkinan dimusnahkan oleh Pemerintah Jepang. Pada tahun 1945 sampai tahun 1954 tidak terjadi proses produksi karena banyak peralatan yang rusak dibom oleh sekutu.

Data produksi tahun 1955–1961 bisa tersedia karena perusahaan itu telah diambil alih oleh pemerintah Indonesia dan diserahkan kepada Kementrian PU, jawatan Jalan dan Jembatan dengan SK Menteri Perekonomian No. 14.637/M tanggal 12 Oktober 1954. Keputusan pengambilalihan itu dipertegas kembali dengan surat keputusan No.13.840/M tanggal 15 Oktober 1955. Keputusan tersebut diambil sehubungan dengan selesainya masa kontrak perusahaan N.V. Mijnbouw en Cultuur Maatschappij Boeton pada tanggal 21 Oktober 1954. [14]

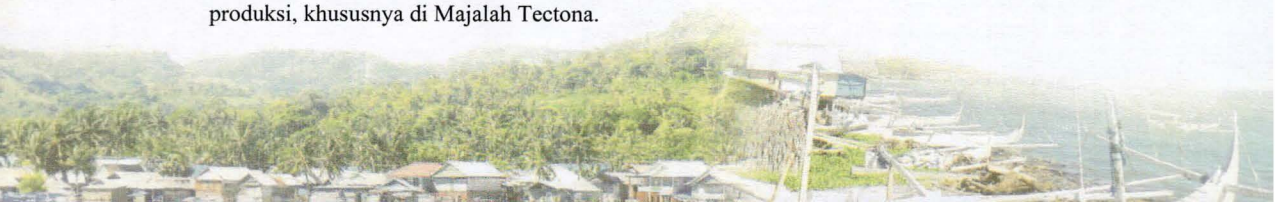
---

11 Heather Sutherland, "Trepang and Wankang, The Chinese Trade of Eighteenth-Century Makassar c. 1720s – 1840s", dalam; *BKI no. 153.3* (Leiden: KITLV, 2000), hal. 73-94.

12 *Verslag van den Economischen Toestand der Inlandsche Bevolking, 1924, deel II*

13 Sarana Karya, *Asbuton* (Jakarta: PT. Sarana Karya,t.t.), hal. Lampiran.

14 Proses produksi aspal Buton secara resmi dimulai tanggal 21 Oktober 1924, seperti yang terdapat pada *Besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië* tanggal 1 September 1924 no. 10. Perusahaan pertambangan ini bernama *N.V. Mijnbouw en Cultuur Maschappij Boeton.* Masih diperlukan penelitian dan eksplorasi lanjutan mengenai data produksi, khususnya di Majalah Tectona.



Tabel 5.1.3
Data Produksi dan Pengapalan Aspal dari Buton 1934-1961

Tahun	Jumlah Diangkut (ton)	Tahun	Jumlah Diangkut (ton)
1934	3.749	1948	-
1935	7.905	1949	-
19361	4.900	1950	-
1937	Tidak ada data.	1951	-
1938	20.000	1952	-
1939	12.000	1953	-
1940	57.000	1954	-
1941	741	1955	6.500
1942	8.000	1956	8.850
1943	-	1957	13.800
1944	-	1958	9.100
1945	-	1959	6.000
1946	-	1960	4.000
1947	-	1961	5.300

Sumber: Sumber : MvO. H.W. Vonk, Nota Betreffende het zelfbestuurend landschap Boeton, Celebes en Onderhoorigheden, 1937. Dalam ANRI, Koleksi Microfilm Reel 31, Jakarta. Data tahun 1936-1940 diambil dari Majalah, : "Copra in East Indonesia" in; The Economic Review Vol I No. 4, Departemen of Economic Affairs, Batavia-Java, tahun 1947, hal. 122; Sarana Karya, Asbuton (Jakarta: PT. Sarana Karya,t.t.), hal. 6

Data produksi aspal olie dan aspal biasa pada tahun 1934 berjumlah 7.640 ton. Pada tahun 1932 sebanyak 850 ton diangkut dengan kapal layar dari Buton hingga mencapai 4511 ton serta 3926 ton pada tahun 1932. Konsesi atau penerimaan pajak dari perusahaan pertambangan Buton untuk kas daerah Buton sebesar f 2.811,75 untuk satu tahun (1934).[15]

Tabel 5.1.4
Data produksi Aspal Lunak dan Keras pada tahun 1931-1933

Tahun	Jumlah Produksi (ton)
1931	469.838,74
1932	326.563,69
1933	555.928,33

Sumber : diolah dari Indisch Verslag tahun 1934, hal. 143

15 *Indisch Verslag,* 1934, hal. 119.



Faktor migrasi juga dalam berbagai wujudnya selalu membawa dampak. Dampak itu pada tataran demografi bisa saja berkurang bagi daerah yang ditinggalkan dan bertambah bagi daerah yang didatangi. Dampak lainnya berupa perluasan pemukiman dan pembukaan pemukiman baru.[16] Artinya, migrasi keluar dan masuk ikut mempengaruhi perkembangan kota.

Wilayah pantai Timur Sulawesi[17] sering dikunjungi oleh para pedagang dan menjadi sasaran pendatang dari Bugis-Makassar. Orang-orang Minahasa dan Menado, Ambon, Madura, dan Jawa didatangkan oleh pemerintah Belanda ke Kendari dan Buton untuk bekerja sebagai pegawai rendahan dan sebagai tentara sejak tahun 1906.[18] Selain itu, terdapat catatan tentang para bangsawan asal Sulawesi Selatan mencari daerah baru untuk berkuasa. Ini dapat ditemukan di beberapa wilayah Indonesia seperti di kawasan Sulawesi Timur dan Sulawesi Tengah.[19] Hal yang sama pernah terjadi dalam sejarah bangsawan kesultanan Buton yang pernah menjadi pemimpin di kepulaun Tanimbar, Key, Luchipaara, Schielpad, pulau Tujuh, dan sekitarnya. Buton merasa memiliki pulau itu karena pada abad XIX belum berpenghuni dan bangsawan dari Buton yang menemukan dan menghuni pulau itu untuk pertama kalinya. Bangsawan Buton datang ke pulau itu dalam rangka mencari teripang, lola, kerang, dan penyu.[20]

---

16 Pemukiman kelompok etnis ini ditemukan di beberapa tempat di Indonesia seperti di Semenanjung Melayu, Kalimantan Timur, Maluku, dan di wilayah Sulawesi. Pola migrasi seperti ini biasanya dilakukan oleh suku Bugis-Makassar. Mohtar Naim, *Merantau: Pola Migrasi Suku Minangkabau* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1984), hal. 44; Anthony Reid, (Ed.) *Indonesian Heritage, Early Modern History* (Singapura: Archipelago Press, 1999), hal. 90 – 91.

17 Wilayah pantai timur Sulawesi termasuk di dalamnya adalah Buton, Kendari, Muna, Bungku-Mori, dan Kolonodale.

18 Husein A. Chalik, B. Bhurhanuddin, Anhar Gonggong, 1985, op.cit; Hal yang sama juga terjadi pada suku Madura di Jawa Timur. F.A. Suetjipto, 1983, *op. cit.*, hal. 303-311

19 Husein A. Chalik, B. Bhurhanuddin, dan A. Gonggong, 1985 *Ibid.* hal. 38-41

20 Surat Kesultanan Buton nomor 4369 tanggal 20 Desember 1895. Koleksi Arsip Nasional, Jakarta.



Konflik antara Ambon dan dan Buton mengenai Kepulauan Luchipara, Schielpad, pulau Tujuh, Tanimbar, dan sekitarnya terjadi ketika para bangsawan Buton mengklaim bahwa kepulaun Kei dan Tanimbar masuk dalam wilayah kekuasaan kesultanan Buton. Akan tetapi penguasa Ambon juga melakukan hal yang sama guna menyelesaikan sengketa ini, maka pemerintah Hindia Belanda menjadi penengah, karena pada masa itu pulau Key belum berpenghuni dan pemimpin dari pulau itu adalah para bangsawan Buton.[21] Ambon merasa memiliki pulau itu karena secara geografis bedekatan dengan ibukota Ambon. Penyelesaian kasus ini dituangkan dalam Agenda pemerintah Hindia Belanda nomor 380/96 tahun 1895. Dengan ketetapan ini, maka semua kepulauan yang ada di sebelah tenggara Maluku menjadi wilayah administratif Afdeling Ambon.[22] Gambaran itu telah memberikan pemahaman bahwa telah terjadi migrasi baik keluar maupun migrasi masuk dari dan ke Buton khususnya dan Sulawesi Tanggara dan Tengah pada khususnya.

Migrasi dan mobilitas penduduk Buton dari dan ke daerah lain tidak banyak mempengaruhi perkembangan penduduk daerah itu karena pola mobilitas mereka yang sirkuler. Perkembangan ekonomi yang terjadi di Buton dan perluasan infrastruktur kota serta perkembangan industri, khususnya perngelolaan dan pertambangan aspal tidak banyak memberikan dampak dalam menahan dan mendorong orang-orang Buton untuk tetap bertahan dan keluar dari daerah itu. Hal itu dikarenakan pada saat bersamaan, jenis pekerjaan yang baru seperti masih menuntut kualifikasi tertentu seperti pendidikan dan pengetahuan tulis menulis. Hanya saja untuk kasus aspal terutama dalam hal pengangkutan, orang-orang Buton banyak bekerja di sektor ini karena pengalaman dan pengetahuan mereka yang sudah lebih dulu ada.

---

21 *Ibid.*

22 Agenda nomor 380/96 1895, hal. 2. Koleksi ANRI Jakarta. Surat kepala Afdeeling Ambon atas klaim pulau ini bernomor 4007/23 tanggal 23 Nopember 1895; MGS nomor 861 I/Z tanggal 7 Desember 1895 mengenai hal yang sama. Copy arsip ada pada penulis.



5.1.4 Pemukiman Penduduk Kota Bau-Bau

Penduduk yang dimaksud dalam penelitian ini adalah mereka yang tinggal di sekitar pantai dan pasar sebagai pusat pemukian di kota Bau-Bau. Masyarakat yang tinggal di sekitar pantai dan pelabuhan berprofesi sebagai nelayan, pelayar, dan pedagang. Kondisi ini merupakan pengaruh dari perjalanan sejarah masyarakat Indonesia yang terlibat dalam aktivitas perdagangan dan pelayaran yang dilakukan melalui laut dan melewati sungai-sungai.

Tabel 5.1.5
Komposisi Etnis yang tinggal di Buton dan Laiwui Tahun 1905-1930

No	Etnis	Tahun			
		1905	1920	1930a	1930b
1	Cina	288	554	842	843
2	Eropa	128	69	197	185
3	Pribumi	187.477	211.630	399.107	399.239
4	Lainnya	60	75	135	134
Jumlah		187.953	212.328	400.281a	400.401b

Sumber: Indisch Verslag, 1930a, hlm. 14 Volkstelling, 1930b, Jilid V, hlm. 121-122, 163-166

Kota Bau-Bau dihuni oleh etnis yang beragam seperti, Bugis, Makassar, Arab, Eropa, Cina, dan Jepang. Etnis ini datang ke kota dengan tujuan dan kepentingan berbeda-beda. Pada umumnya kedatangannya atas dasar kepentingan ekonomi. Orang Jepang di Muna bermata pencaharian sebagai pengelola peternakan mutiara. Orang Cina sama seperti di daerah lainnya, yakni kebanyakan sebagai pedagang. Orang Cina ini menghuni kota Bau-Bau, tepatnya di pusat pasar kota Bau-Bau. Untuk memperjelas komposisi etnis dan jumlahnya di daerah itu, disajikan (tabel 5) yang diolah dari hasil sensus penduduk tahun 1930. Sebagai perbandingan dalam melihat perkembangan jumlah penduduk di daerah itu sejak tahun 1905, 1920, dan 1930. Untuk data penduduk antara tahun 1950-1960 di kota Bau-Bau dapat dilihat pada tabel 6.



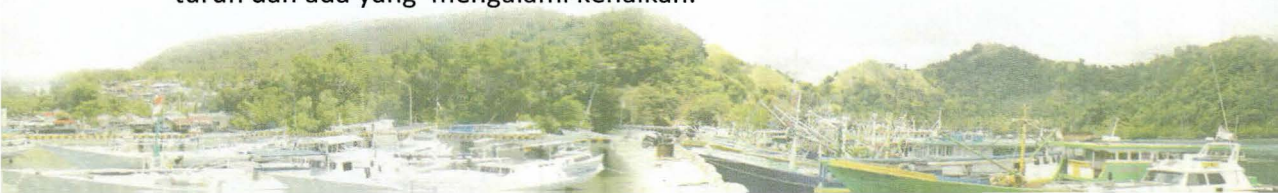
Tabel 5.1.6
Jumlah Penduduk Kota Bau-Bau dan Beberapa Kota di Sulawesi 1961

No	Nama Kota	Jumlah Penduduk	Rata-rata kenaikan %	Jumlah Kenaikan dari 1930
1	Bau-Bau	21.060	6,9	845
2	Sinjai	18.390	-	-
3	Bitung	15.249	-	-
4	Takalar	16.331	-	-
5	Palu	16.977	-	-
6	Barru	14.032	-	-
7	Bulukumba	14.137	-	-
8	Maros	10.915	-	-
9	Kotamobagu	4.436	-	-
10	Kolaka	4.408	-	-

Sumber: Pauline Dublin Milone, Urban Areas in Indonesia: Administrative and Census Concepts (Berkeley: Institute of International Studies University of California, 1966), hal.127-153.

Data tabel 5.1.6 menunjukan bahwa jumlah penduduk kota Bau-Bau lebih banyak dibanding sembilan kota lainnya yang tersebar di kota-kota sulawesi lainnya, yakni dengan kenaikan 845 jiwa sejak tahun 1930 – 1960, sedangkan kenaikan pada kota-kota lainnya seperti dalam tabel di atas data tidak tersedia. Beberapa kota diduga malah mengalami penurunan seperti yang terjadi pada kota Bone, Sidendreng, dan Polewali. Kondisi itu mengindikasikan bahwa sejak tahun 1930-1960 telah terjadi penurunan jumlah penduduk pada beberapa kota di Sulawesi Selatan dan beberapa kota di daerah lain mengalami kenaikan.

Penyebab penurunan itu dan kenaikan jumlah penduduk tidak dapat dipastikan, apakah karena faktor migrasi keluar atau karena pembunuhan serta adanya pelarian selama masa pemberontakan DI/TII yang dipimpin oleh Kahar Muzakkar. Peningkatan jumlah penduduk Bau-Bau selain disebabkan oleh migrasi masuk ke kota Bau-Bau, juga karena migrasi masuk dari beberapa kota di Sulawesi Selatan. Jadi, ada kota yang penduduknya turun dan ada yang mengalami kenaikan.



Kedatangan etnis Bugis-Makassar diperkirakan terjadi sejak terjadinya konflik antara kerajaan di Sulawesi dengan Belanda pada tahun 1667. Konflik tersebut mendorong etnis di Sulawesi Selatan meninggalkan daerahnya dengan mencari daerah baru, khususnya Sulawesi Tenggara, termasuk Buton.

Perkembangan pemukiman masyarakat cenderung bergerak ke arah pinggir pantai. Perkembangan ini mengikuti perubahan orientasi masyarakat ke sektor ekonomi perdagangan. Perkembangan pemukiman ini adalah dampak dari adanya pergeseran orientasi masyarakat ke sektor ekonomi perdagangan antarpulau. Muara dari semua perkembangan itu adalah terjadinya perubahan pada masyarakat secara fisik seperti yang terlihat pada perumahan, perabot rumah tangga, jaringan jalan kota, dan kondisi bangunan masyarakat. Fasilitas kota yang berkembang adalah pasar dan pelabuhan untuk kepentingan perdagangan dan nelayan di Bau-Bau.

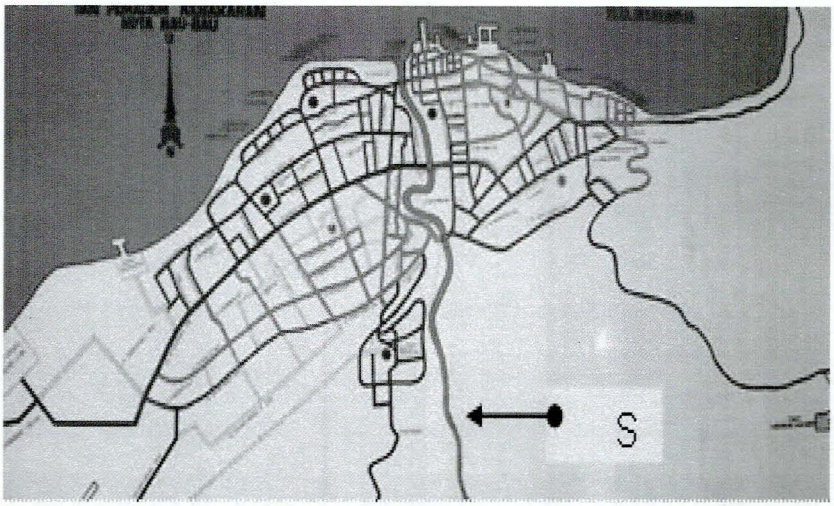
Kesultanan Buton membangun jaringan jalan dimulai dari kompleks keraton di dalam benteng sebagai pemukiman menetap masyarakat. Pada sebelah utara benteng, jalan bersambung ke daerah Kotamaru dan kampung Wajo di Bau-Bau. Jaringan jalan ke sebelah timur adalah yang menghubungkan antara pemukiman kota Buton dengan kampung Wale dan pelabuhan perdagangan Bau-Bau. Sebelum ada jaringan jalan, jalur itu bisa dilalui dengan menyusuri sungai menuju pelabuhan dagang Bau-Bau dengan melewati kampung Wale. Di sebelah selatan, jalan dibuka menuju Baadia, sedangkan ke sebelah barat jalan dibuka untuk menghubungkan kampung Lamangga dan Katobengke dengan pusat pemerintahan di dalam benten.

Jaringan jalan di kota Bau-Bau berkembang ketika pemerintah Hindia Belanda menguasai daerah itu pada tahun 1906. Jaringan jalan dibuka dari Bau-Bau ke Pasarwajo sepanjang 46 km. Jalan ini diperpanjang 5 km ke arah Banabungi, karena tempat kedudukan kantor perusahaan dan pertambangan aspal Buton. Penemuan tambang aspal tahun 1920 telah menjadi pendorong bagi peningkatan fasilitas jalan ke pelabuhan ekspor aspal (Pasarwajo) ke



berbagai daerah tujuan di Hindia Belanda dan negara lainnya.

Jaringan jalan lain yang dibangun di Bau-Bau adalah jalan darat menuju kota Muna yang terletak di depan kota itu dengan rute Wara (Bau-Bau)—Raha—Tampo sepanjang 126 km. Jalan ini dipisahkan oleh teluk Bau-Bau. Berikut ini gambar jaringan jalan di dalam kota Bau-Bau.

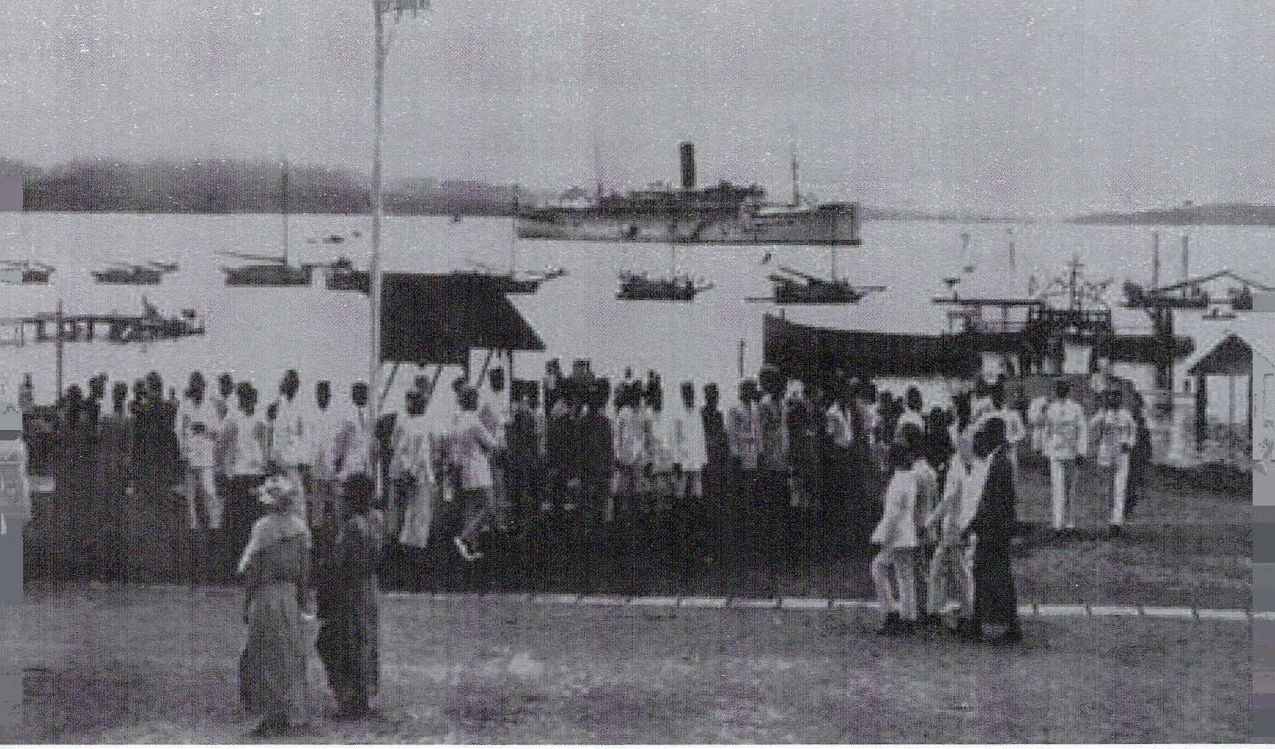


Gambar 5.1.4 Sketsa Peta dan Jaringan Jalan Kota Bau-Bau
Foto: Koleksi Penulis, Oktober 2004

Jalan dari Bau-Bau ke Kapuntori dan Kamaru sejauh 96 km juga dibuka. Jaringan jalan juga dibuka dari Bau-Bau ke Sampolawa sejauh 50 km. Kemudian dari Bau-Bau ke Kao-kaongke sepanjang 76 km. Jalan dibangun sepanjang 26 km untuk menghubungkan Banabungi dengan Wakoleo dan Kao-kaongke. Bersamaan dengan itu, jalur jalan dari Wakoko—Bonto sepanjang 8 km juga dibangun. Jalan lain yang dibangun adalah ke daerah pertambangan aspal di Lawele. Kondisi pengenai pelabuhan Bau-Bau dan jalannya sebagai kota baru dapat dilihat pada foto berikut ini. Pada gambar berikutnya menggambarkan jaringan jalan yang berkembang dalam kota Bau-Bau ke daerah pedalaman.

Kondisi inilah yang mengukuhkan pelabuhan dan pasar Bau-Bau





Gambar 5.1.5 Foto Areal dan Situasi Pelabuhan Buton 1930-an
Sumber: ANRI, *Data Informasi Foto, Koleksi KIT, Sulawesi, No. 0526/008* (Jakarta: ANRI, 2000).

menjadi kota yang berkembang pesat di sekitar pasar dan pelabuhan. Kota di dalam benteng paraktis tidak berkembang dan semakin ditinggalkan oleh penghuninya. Wilayah kota Bau-Bau pada perkembangannya dijadikan sebagai tempat kedudukan Asisten Residen Sulawesi Timur. Kedudukan ini menguntungkan Buton. Keuntungan itu diantaranya pengenalan produk daerah itu ke pasar internasional. Bau-Bau juga menjadi pusat administratif dan ekonomi pemerintah Hindia Belanda.

5.1.5 Kota Bau-Bau Pada Masa Jepang

Orang-orang Jepang melakukan aktivitas di beberapa aspek ekonomi dan sosial di kota Bau-Bau, di antaranya adalah sebagai montir mesin, peternak, dan pengusaha. Selain itu, pada masa perang Dunia II, Jepang di kota Bau-Bau juga melakukan aktivitas militer dan kerja paksa kepada penduduk untuk menunjang mobilisasi militer dan memenuhi kebutuhan ekonomi perang seperti yang dilakukan pada perusahaan pertambangan aspal.



Beberapa orang Jepang sudah ada di Buton sebelum 1920an sebagai peternak mutiara. Beberapa orang Jepang yang lain seperti F. Fujita memperoleh hak atas penguasaan tanah dan guna usaha dari pemerintah Hindia Belanda. K. Oda yang juga orang Jepang bekerja sebagai pedagang hasil laut dan hasil bumi. Beberapa orang Jepang yang lain menikah dengan penduduk setempat dan memiliki beberapa orang anak.[23] Ada juga orang Jepang yang menurut masyarakat setempat tidak jelas pekerjaannya, yang ternyata mereka sebagai mata-mata sebelum tentara Jepang melakukan serangan ke Buton dan sekitarnya.[24]

Situasi kota Bau-Bau pada masa pendudukan Jepang tidak banyak mengalami perubahan berarti kecuali beberapa nama daerah yang disesuaikan dengan bahasa Jepang. Secara administratif Bau-Bau pada masa itu sudah berstatus sebagai daerah swapraja atau zelfberstuur sebagai warisan pemerintah Hindia Belanda. Akan tetapi pada masa Jepang, perubahan nama dilakukan seperti berikut ini

Nama Afdeling Buton dan Laiwui yang berkedudukan di Buton diganti dengan ken kanrikan yang tetap berpusat di Bau-Bau. Daerah Onderafdeling diubah menjadi bun-ken yang diperintah oleh Bunken Karikan. Distrik dan Onderdistrik dinamakan dengan gun yang diperintah oleh gun co Kampung dinamakan dengan son dan dikepalai oleh son-co.

Orang-orang Jepang di Buton sikapnya memusuhi orang-orang Cina. Informan mengatakan bahwa orang-orang Cina pelit, tidak mau membantu sesama ras kuning.[25] Informasi lain mengenai orang Jepang di Buton tidak banyak kecuali kerja paksa yang mereka terapkan pada penduduk. Romusha diberlakukan untuk pekerja di tambang aspal dan membangun

23 Bhurhanuddin, *Sejarah Kebangkitan Nasional Sulawesi Tenggara* (Jakarta: Depdikbud, 1979) hal. 110 – 111.

24 Wawancara dengan H. Abdullah tanggal 22 Juni 2005.

25 Wawancara tanggal 19 Oktober 2004 dengan Bapak Maimun, 61 tahun di Bau-Bau.



jalan dan landasan pesawat di Buton.[26] Selain itu, orang-orang Jepang juga menggiatkan penanaman padi dan lumbung desa untuk kepentingan logistik Jepang.[27]

Pengaruh yang terlihat pada perkembangan kota Buton adalah adanya Bandara dan perbaikan jalan yang rusak ketika daerah ini masih dikuasai oleh pemerintah hindia Belanda. Selain itu perubahan nama kampung dan propaganda yang membesar-besarkan kekuatan dan kekuasaan Jepang serta usaha menghilangkan pengaruh Belanda dalam kehidupan sosial masyarakat Buton.

Wanita kota Bau-Bau pada masa Jepang menurut Hasinuda tidak risau dengan kehadiran tentara Jepang pada saat itu. Kaum laki-laki yang telah menikah tidak takut kehilangan istrinya. Demikian pula dengan wanita yang belum menikah tidak takut dengan kehadiran tentara Jepang. Hasinuda menceritakan bahwa kaum wanita Buton melumuri tubuhnya dengan bedak kunyit yang bau, sehingga ketika dilihat oleh tentara Jepang akan jijik. Kunyit itu bau dan wanita bau tidak disukai oleh tentara Jepang.[28] Setiap hari sampai malam para wanita itu secara rutin melumuri tubuhnya dengan kunyit. Wanita itu mandi menjelang malam sehingga tidak terlihat oleh tentara Jepang. Selain itu, di siang hari mereka jarang sekali keluar dari rumah. Jika sangat terpaksa, mereka kembali menggunakan kunyit agar badannya bau dan tidak disukai tentara Jepang.

Penuturan Hasinuda itu bisa dikatakan sebagai resistensi wanita Bau-Bau terhadap sikap Jepang pada wanita. Wanita dari Kendari, khususnya suku Tolaki yang disukai Jepang karena tidak terjadi resistensi yang menonjol. Hal itu sama dengan yang dilakukan oleh tentara Jepang di

---

26 Bandara yang dimaksud di Buton yang dibangun pada masa pendudukan Jepang adalah Bandara Bau-Bau sekarang. Wawancara dengan La Ode Rihamadi, di Bau-Bau tanggal 19 Oktober 2004.

27 Bhurhanuddin, *op. cit.*, hal. 114.

28 Wawancara dengan Hasinuda tanggal 25 Juni 2005 di Baadia, Buton.



tempat lain di Indonesia dan beberapa negara yang lain di Asia Tenggara dan Asia Timur. Keterangan ini masih harus dipertanyakan kepada wanita di tempat lain yang memiliki nasib sama sehingga kebenaran terhadap keterangan itu dapat ditempatkan pada proporsi sebenarnya.

Berita kekalahan Jepang di berbagai medan pertempuran termasuk hancurnya kota Hirosima dan Nagasaki telah membawa perubahan berarti pada sikap penguasa militer Jepang di berbagai daerah di Indonesia. Sikap itu makin melunak ketika pada tanggal 17 Agustus 1945 di Jakarta diproklamasikan kemerdekaan Indonesia oleh Sukarno dan Hatta. Penguasa Jepang di Bau-Bau mulai membolehkan kegiatan politik dan mendirikan barisan keamanan untuk melawan tentara Belanda bersama NICA yang ingin kembali menguasai Indonesia. Bendera merah putih boleh dikibarkan dan lagu Indonesia raya juga boleh dinyanyikan asal bersebelahan dengan bendera Jepang. Lebih jauh dari itu, penguasa militer Jepang mulai memberikan senjata kepada para pemimpin lokal Bau-Bau untuk keperluan pertahanan dari serangan musuh.

5.1.6 Kelangsungan dan Perubahan: Infrastruktur dan Ekonomi Kota Bau-Bau sampai 1960

Ketika perspektif poskolonial yang berusaha menghilangkan simbol penjajah sejak kemerdekaan atau lebih tepatnya sejak masa pergerakan nasional dan berlangsung hingga masa orde lama sampai orde baru dihembuskan, ternyata yang terjadi di Buton dapat dikatakan hanya setengah hati. Warisan bangunan yang memiliki arsitektur kolonial seperti yang terjadi pada sebagian besar kota besar di Indonesia masih dipertahankan seperti halnya di kota Bau-Bau. Kemampuan keuangan daerah dan pemerintah untuk menyediakan bangunan baru menjadi salah satu alasan mengapa fasilitas perkantoran, pergudangan, rumah sakit, perumahan, kantor militer sampai kantor lurah masih menggunakan



gedung warisan kolonial.[29]

Kelangsungan dan perubahan yang terjadi di kota Bau-Bau pada tahun 1945 sampai 1960 dapat dilihat pada tiga aspek yaitu politik, ekonomi, dan perluasan wilayah kota. Posisi strategis kota Bau-Bau yang dikelilingi oleh suku perantau (pelayar) dan pedagang yang berasal dari Buton dan Makassar adalah realitas lain yang mendukung perkembangan kota. Aspek migrasi, kebutuhan tempat tinggal dalam kota, serta pertukaran barang dan jasa yang terjadi di dalam kota menjadikan kota Bau-Bau cepat berkembang. Suku Makassar dan orang-orang Buton bertemu di kota Bau-Bau khususnya di pasar. Pemukiman mereka tersebar di kota itu, di antaranya adalah di kampung Bone, Wajo, Wolio, Tomba, dan Makassar.

Permukiman itu tidak jauh dari pasar kota Bau-Bau yang saat ini dikenal dengan jembatan batu. Pasar ini adalah pasar pertama yang ada di kota Bau-Bau yang dianggap ramai. Pasar permanen ini dibangun sejak zaman Hindia Belanda dan bangunan permanen dari pasar itu sekarang menjadi gedung Bank Negara Indonesi 46 (BNI 46) cabang Bau-Bau.[30] Beberapa bangunan yang masih terlihat arsitektur kolonialnya yang dulu dijadikan sebagai tempat pengelolaan administrasi pasar masih terlihat ciri khasnya. Gedung itu diantaranya dijadikan sebagai kantor lurah Wale. Beberapa bangunan milik pejabat Hindia Belanda yang tersebar di sepanjang pantai kota Bau-Bau digunakan untuk perumahan, pertokoan, kantor pos, kantor para pensiunan veteran, kantor polisi, kantor ASDP departemen perhubungan, dan pergudangan beberapa toko milik etnis Tionghoa di Bau-Bau.

---

29 Sebagai komparasi dapat kita lihat di sebagian gedung yang digunakan untuk kantor militer di sekitar Wonokromo Surabaya dan beberapa kantor kepolisian. Hasil pengamatan lapangan di Surabaya dan Buton.

30 Wawancara dengan La Ampe tanggal 27 Juni 2005 di Bau-Bau. Wawancara ini hanya lisan karena informan tidak mau menggunakan tape rekaman. Kebenaran informasi ini diperkuat oleh mantan jaksa dan bekas Bonto, pegawai keraton Buton yang saya wawancarai di Buton pada tanggal 25 Juli 2005.



Infrastruktur kota lainnya yang masih dapat disaksikan adalah perumahan milik Belanda dan sekolah Cina yang memiliki arsitektur kolonial. Kompleks perumahan ini diambil alih pengelolaannya oleh pemerintah kota Bau-Bau. Beberapa perumahan dijadikan sebagai rumah Dinas Bupati dan sebagian lainnya untuk perumahan para birokrat pemerintah kota termasuk rumah sekertaris daerah. Berdasarkan wawancara yang penulis lakukan diketahui bahwa perumahan yang dimiliki pemerintah kota Bau-Bau adalah warisan dari pemerintah Belanda. Perumahan itu pada masa Jepang juga sebagian digunakan untuk pejabat pemerintah Jepang dan barak militer Jepang.[31]

Pada tahun 1920an, pemerintah Hindia Belanda mendirikan berbagai fasilitas kota seperti pergudangan, rumah sakit umum, rumah sakit lepra, sekolah, dan penjara di kota Bau-Bau. Selain sekolah Cina yang bangunannya sekarang dijadikan sebagai kantor penyetoran pajak dinas pendapatan daerah kota Bau-Bau, sekolah lainnya juga didirikan. Hanya saja sebagian sudah direnovasi seperti kasus sekolah dasar yang terletak di sekitar gereja yang bersimbol ayam jago dan betina. Gereja ini dulu dikenal oleh masyarakat setempat dengan gereja ayam-ayam karena simbolnya bukan salib seperti gereja yang selama ini dikenal. [32]

Wilayah selatan kota Bau-Bau, sama sekali tidak berkembang karena merupakan tanah rawa yang sangat sulit untuk dibuat perumahan penduduk. Tanah ini menurut informasi dari La Mane ditawarkan oleh sultan kepada siapa saja yang mau mendirikan rumah di atas tanah itu diberikan secara cuma-cuma.[33] Pemilikan tanah secara formal di Buton adalah milik sultan. Dampak dari kebijakan itu adalah heterogenitas penduduk yang mendiami

31 Wawancara dengan Hasinuda tanggal 25 Juni 2005 di Baadia Buton.

32 Data sementara berdasarkan wawancara diketahui bahwa kemungkinan pemakaian lambang salib tidak diperbolehkan oleh sultan Buton. Tanah dari gereja ini merupakan pemberian sultan pada tahun 1930an.Wawancara dengan La Ode Huda tanggal 28 juni 2005 di Bau-Bau.

33 La Mane, wawancara tanggal 25 Juni 2005 di Buton. Lihat juga; PIM Schoorl, *Masyarakat, Sejarah dan Budaya Buton* (Jakarta: Djambatan, 2003), hlm. 7.



lokasi tanah ini. Ketika ruang kota ini belum dihuni, maka rumah penduduk menyebar di sekitar bukit yang dekat dengan lokasi perkuburan Cina dan Belanda. Lokasi tengah kota terlihat masih ada ruang kosong karena kondisi tanahnya. Penduduk yang menghuni ruang kota ini sebagian besar dari Bone, tana Toraja, Kabaena, dan dari Makassar. Mereka sebagian besar adalah para pedagang di kota Bau-Bau.[34]

Informasi lain mengenai latar belakang kebijakan atas ruang kota ini adalah masyarakat tidak mau mendirikan rumah karena takut terserang penyakit malaria. Penduduk yang tinggal di sekitar tanah ini banyak yang meninggal karena sakit malaria.[35] Data hasil pengamatan penulis di lapangan memperlihatkan bahwa wilayah yang tidak disukai penduduk kota Bau-Bau disebabkan oleh faktor tanahnya yang sangat lembek dan penuh air pada saat musim hujan serta mengalami retak yang besar pada musim kemarau. Kondisi itu menjadikan warga takut untuk menghuni lokasi tanah di sebelah selatan kota Bau-Bau itu.

Kota yang ada di pulau Buton (kota Buton) lahir dari sebuah pusat kekuasaan tradisional, yakni kota kerajaan dan berkembang sebagai kota Islam. Perkembangan kota yang ada di dalam benteng keraton itu diwarnai dengan simbol Islam berupa masjid dan masuknya raja ke dalam agama Islam dan bergelar sultan. Kota itulah yang selama ini dikenal luas sebagai kota Buton. Perkembangan awal kota itu berlangsung antara abad ke-14 sampai abad ke-17. Pada periode ini, secara politik kota Buton masih di bawah kontrol pemerintahan lokal, khususnya Kerajaan Buton yang pada periode itu menguasai hampir seluruh Sulawesi Tenggara.

Perkembangan kota Buton menjadi lambat ketika dominasi politik kolonial makin kuat terhadap kekuasaan sultan Buton yang dimulai pada pascapenandatanganan Perjanjian Bungaya I (1667) sampai Perjanjian Bungaya yang diperbaharui pada tahun 1824. Pada periode

34 Informasi ini diperoleh dari data lapangan yang penulis lakukan pada Juni 2005.

35 *Ibid.*

ini perkembangan politik lebih dominan. Buton harus menghadapi tiga kekuatan besar, yakni serangan Ternate di Timur, kerajaan Gowa – Bone di Barat, dan intervensi pemerintah kolonial yang semakin kuat.

Kota Bau-Bau berasal dari sebuah nama sungai, kemudian berkembang menjadi sebuah komunitas pemukiman dan berstatus kampung. Kampung Bau-Bau terletak di tepi sungai Bau-Bau, sebuah sungai yang menghubungkan daerah pantai dengan daerah pedalaman. Komoditi dagang yang berasal dari pedalaman pulau Buton melalui laut dan sungai.

Kota Bau-Bau mengalami perubahan yang menonjol ketika menjadi ibukota Afdeeling Sulawesi Timur sejak tahun 1911. Pada tahun 1915, Afdeling Buton dan Laiwui (Kendari) digabungkan dengan Bungku dan Mori yang berpusat di kota Bau-Bau. Dampak langsung kebijakan ini adalah pembangunan dan perbaikan fasilitas kota berupa sarana perumahan (rumah untuk asisten residen, rumah sewa, rumah tinggal), pelabuhan, pergudangan, dan jaringan jalan diperluas. Selain itu, pendirian asrama militer, sarana air bersih, telepon, pos, sekolah, serta fasilitas transportasi darat.

Kota Bau-Bau berkembang juga karena faktor politik yang terjadi selama lintas kekuasaan periode 1930 – 1960, yakni periode Hindia Belanda, Jepang, dan Indonesia. Berbagai perubahan dalam kota telah terjadi di dalam periode itu, di antaranya dalam penelitian ini ditemukan dominannya faktor politik dalam menghambat dan mendorong perkembangan kota. Politik, ekonomi, sosial dalam hal ini migrasi telah menyumbangkan perubahan yang terjadi pada manusia, tata ruang, dan kekuasaan. Tokoh politik dari daerah lainpun berkuasa di kota Buton, sehingga ruang kota terisi bersamaan dengan makin heterogennya penduduk kota serta adanya para pendatang dari Makassar.



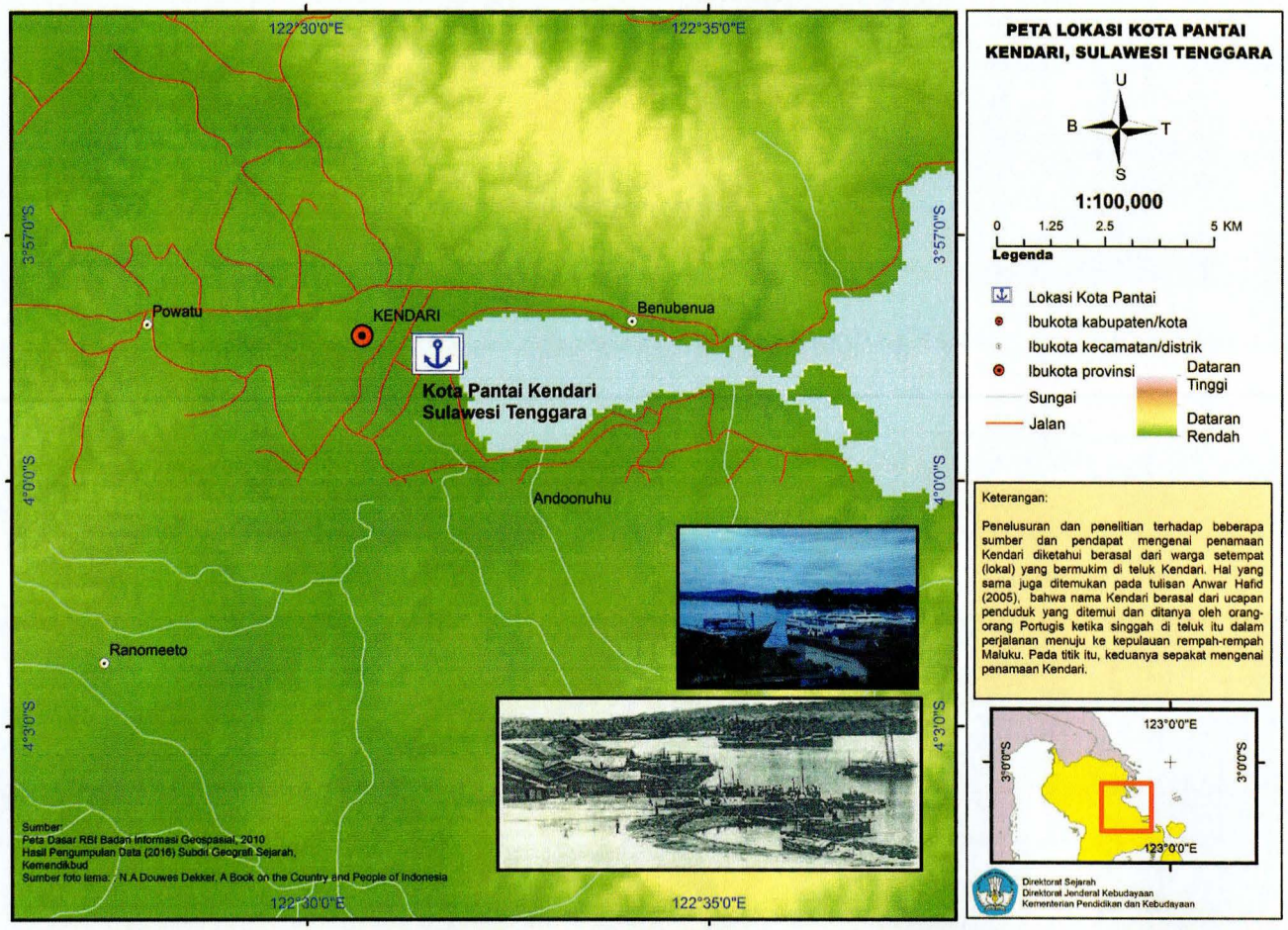
Perluasan pemukiman di kota Bau-Bau menyebar dan memanjang sepanjang pantai Bau-Bau hingga menyatu dengan kampung-kampung sekitarnya. Pasar dan kantor syahbandar, dan fasilitas pergudangan didirikan dekat dengan pelabuhan.

Pada masa Jepang, kota Bau-Bau hanya mengalami perubahan nama mulai dari Onder Afdeling sampai nama distrik yang digantikan sesuai dengan bahasa Jepang. Fungsi dan peran pemerintahan tidak mengalami perubahan berarti kecuali masyarakat kota Bau-Bau merespons ajakan pemerintah Jepang untuk membantu Jepang dalam bentuk logistik dan tenaga. Infrastruktur kota pada masa Jepang tidak banyak mengalami perubahan, kecuali hanya melakukan perbaikan dan pembangunan jalan yang sudah rusak. Selain itu, bandara kendari dijadikan sebagai bandara militer Jepang dan landasannya diperluas. Pembangunan landasan dan perbaikan bandara Bau-Bau juga dilakukan Jepang. Reaksi masyarakat kota bau-Bau ketika Jepang datang adalah melihat pesawat ampibi yang melakukan pendaratan di pantai Bau-Bau. Jalan diperbaiki hanya untuk menperlancar arus mobilitas tentara Jepang dan kempentingan ekonomi serta logistik perang.

Masa kemerdekaan dan sesudahnya, kota Bau-Bau masih berkembang dinamis dan sektor ekonomi masih terus berkembang. Hanya saja diselingi juga oleh pergolakan politik seperti pemberontakan DI/TII, kedatangan tentara NICA, Pemilu 1955, dan perebutan posisi ibukota propinsi Sulawesi Tenggara. Sampai tahun 1959 kota Bau-Bau masih tetap menjadi pusat administrasi dan ibukota dari swapraja Buton dan Kabupaten Sulawesi Tenggara. Bau-Bau tidak menjadi ibukota propinsi karena kekalahan dalam pemilihan penentuan ibukota propinsi serta adanya semangat anti pemerintahan swapraja yang masih membolehkan kekuasaan tradisional.



5.2. KENDARI



Gambar 5.2.1 Peta Lokasi Kota Pantai Kendari
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

5.2.1 Pengantar

Kendari adalah daerah di Propinsi Sulawesi Tenggara yang memiliki sejarah panjang. Kendari menjadi pusat pemukiman penduduk, pusat kerjaan, dan pada perkembangannya menjadi Ibukota Propinsi. Perkembangannya yang demikian itu telah menjadi bagian dari sejarah Kendari sebagai salah satu kota penting di Sulawesi Tenggara. Kajian tentang sejarah kota Kendari sudah dilakukan antara lain oleh Anwar (2005, La Ode Rabani (2010), dan Basrin Melamba (2011 dan 2013). Akan tetapi kajian tersebut masih menampakan ketidak seimbangan dan luasnya aspek kajian dari sejarah kota. Selain itu, penemuan data baru dan perkembangan perspektif dalam ilmu sejarah menjadi alasan kuat untuk menulis kembali sejarah kota Kendari. Ada perdebatan mengenai asal usul penamaan dan klaim-klaim di dalamnya.

Posisi tulisan ini tidak melegitimasi mana yang benar di antara klaim dan argumentasi yang dibangun dari tulisan terdahulu, namun lebih memberi arah pada upaya membangun kesadaran baru, yakni kesadaran mengenai identitas (yang tertulis) pada masyarakat nusantara pada waktu itu, termasuk di Kendari. Hal ini dipengaruhi oleh tradisi masyarakat yang berkembang di Nusantara yang berada pada era tradisi lisan, dan persoalan komunikasi kebahasaan ketika ada perjumpaan dengan pemakai bahasa di luar komunitasnya, seperti perjumpaan dengan orang-orang Melayu, Eropa, Cina, Arab, dan India, dan etnis lainnya. Dalam kasus penamaan dan identitas Kendari, hal seperti di atas sangat jelas faktor bahasa dan tulisan dari orang-orang Portugis saling bertaut. Kehadirin juru bahasa pada periode-periode kemudian di setiap pelabuhan di Nusantara menjadi bukti kuat adanya interaksi antarkomunitas. Meskipun demikian, Identitas Kendari berasal dari masyarakat lokal di teluk Kendari, yang kemudian ditulis oleh orang-orang Protugis dan manjadi warisan sejarah yang masih bertahan hingga kini.



5.2.2 Penamaan, Penemuan, dan Kesadaran Identitas: Geografi dan Asal-usul Nama Kendari

Secara geografis, Kota Kendari terletak pada 4° Lintang Selatan dan 122° Bujur Timur. Kota Kendari berlokasi di teluk Kendari. Teluk Kendari dalam sejarahnya pernah dinamakan dengan teluk Vosmaers (*Vosmaer's baai*). Penamaan itu tidak lepas dari pengenalan teluk Kendari ke dunia luar melalui tulisan J.N. Vosmaers pada awal abad XIX.[36] Di teluk inilah tumbuh dan berkembang kota Kendari yang hingga kini identitas sebagai kota Kendari belum tergantikan. Pemerintah kolonial Belanda pada Abad XIX-awan abad XX, mendirikan pos militer di teluk Kendari dengan dua tujuan, yakni tujuan ekonomi dan tujuan politik. Secara ekonomi, Belanda memungut keuntungan atas dijadikannya Kendari sebagai pos perdagangan.

Secara politik, pemerintah kolonial melakukan pengawasan dan penjaga keamanan karena sering terjadi perompakan di sisi Barat laut Banda. Wilayah ini dalam catatan Velthoen termasuk dalam jaringan yang terintegrasi dengan aktivitas perompakan. Esther Velthoen mengatakan bahwa pada tahun 1905, teluk Kendari menjadi ruang efektif untuk menghalau perompakan kapal-kapal dagang Belanda yang melakukan pelayaran niaga dari dan ke kepulauan Maluku.[37] Pada perkembangannya, Kendari juga pernah menjadi pintu masuk menuju Kerajaan Laiwui yang pada perkembangan kemudian menguasai wilayah Kota Kendari. Perkembangan kerajaan menjadi berarti pada awal abad XX ketika Laiwui menjadi wilayah Onder Afdeling. Sejumlah perkembangan itu menjadi tanda bahwa Kendari telah berproses menjadi kota yang memenuhi kebutuhan warganya. Bagaimana dengan asal-usul nama Kendari sebagai identitas yang hingga kini melekat dan bertahan?

---

36 J.N. Vosmaer, "Korte Beschrijving van Het Zuid-Oostelijk-Schiereiland van Celebes," *Verhandelingen van Het Bataviaasch Genootschap van Kunsten En Wetenschappen* 17 (1839).

37 Esther J. Velthoen, "Pirates in Periphery: Eastern Sulawesi 1905," in *Pirates, Ports, and Coasts in Asia, Historical and Contemporary Perspectives*, ed. John Kleinen and Manon Osseweijer (Singapore: ISEAS, 2010), hlm. 200-202.



Penelusuran dan penelitian terhadap beberapa sumber dan pendapat mengenai penamaan Kendari diketahui berasal dari warga setempat (lokal) yang bermukim di teluk Kendari. Peneliti mengacu pada teks tentang penamaan Kendari dari tulisan Basrin Melamba (2013) di media online,[38] dan Basrin dkk (2011) mengenai kota lama kota baru Kendari.[39] Hal yang sama juga ditemukan pada tulisan Anwar Hafid (2005),[40] bahwa nama Kendari berasal dari ucapan penduduk yang ditemui dan ditanya oleh orang-orang Portugis ketika singgah di teluk itu dalam perjalanan menuju ke kepulauan rempah-rempah Maluku. Pada titik itu, keduanya sepakat mengenai penamaan Kendari. Yang menjadi masalah bagi keduanya adalah sejak kapan Kendari menjadi kota? Kedua sejarawan tersebut memperdebatkan validitas dari informasi yang diperoleh. Basrin Melamba menggunakan sumber-sumber Belanda yang lebih tua, dan Anwar Hafid juga, namun lebih muda atau belum terlalu lama, yakni ketika Vosmaers memperkenalkan teluk Kendari. Artinya, kedua ahli berbeda dalam penentuan waktu Kendari menjadi kota. Kendari mulai dikenal dalam tulisan sejak abad XVI. Pada periode itu pula kesadaran identitas mulai diperkuat dan tercatata sejalan dengan era penjelajahan orang-orang Eropa ke Nusantara.

Tulisan La Ode Rabani dalam judul Kota-Kota Pantai di Sulawesi Tenggara mampu memetakan kapan Kendari memperlihatkan gejala kekotaannya.[41] Jika kota didefinisikan sebagai pusat berbagai jaringan (*center of network)*, baik sosial, ekonomi, politik, dan budaya, maka Kendari sebagai kota sudah sejak lama dan diperkirakan sejak abad XV. Keberadaan orang-orang Bajau, Bugis, Makassar, Cina, Arab, dan Melayu di teluk

38 Lihat pada link: http://www.sultranews.com/2013/09/asal-muasal-nama-kendari.html, dimuat tanggal 26 September 2013 dan diakses 27 Juni 2016.

39 Basrin Melamba, Azis Abdul Salahuddin, and La Janu, *Kota Lama Kota Baru Kendari. Kajian Sejarah Sosial, Politik, Dan Ekonomi* (Kendari: Teras bekerjasama dengan LAT dan Lembaga Pengembangan Pengkajian Sejarah dan Kebudayaan Sultra, 2011), hlm. 1-4.

40 Anwar Hafid dkk., *Sejarah Kota Kendari* (Kendari: Pemerintah kota Kendari bekerjasama dengan FKIP Univ. Haluoleo, 2006).

41 La Ode Rabani, *Kota Kota Pantai di Sulawesi Tenggara* (Yogyakarta: Ombak, 2010).



Kendari dalam rangka mencari komoditas dagang, maka saat itulah Kendari menjadi Kota. Vosmaer yang menulis tentang teluk Kendari sebenarnya hanya mempopulerkan sesuatu yang sudah terbentuk lama. Pengetahuan geostrategis dan posisi teluk Kendari yang aman dan nyaman untuk tinggal dan berlabuh kapal/perahu dari berbagai gangguan menjadi pertimbangan utama pemerintah kolonial Belanda mengembang Kota Kendari sebagai kota militer dan perdagangan.[42] Situs kota lama Kendari dengan jelas menggambarkan realitas bahwa Kendari berkembang karena perdagangan. Pada saat yang sama, infrastruktur keamanan dikembangkan sehingga Kendari mampu berkembang sebagai kota yang memenuhi kebutuhan warganya.

5.2.2 Penduduk dan Masyarakat Kota Kendari

Pada abad XVI ketika Portugis singgah di teluk Kendari, mereka telah menemukan penduduk lokal. Laporan yang panjang lebar mengenai penduduk lokal dan pemukimannya di teluk Kendari diperoleh dari catatan J.N. Vosmaer.[43] Vosmaer menemukan orang-orang lokal, Bajo, dan Bugis bermukim di teluk Kendari. Hal ini berarti penduduk lokal sudah menempati teluk ini sebelum orang-orang asing datang di teluk Kendari. Pada perkembangan kemudian, Trefers mencatat bahwa penduduk Kendari terdiri dari orang Tolaki, Bate, Kapuntori, Wawonii, Bugis, Makassar, Bajo, Muna, dan Buton. Orang-orang tersebut memiliki kampung yang tersebar di kota Kendari.[44] Orang-orang Bugis dan Makassar datang dan bermukim di teluk Kendari disebabkan oleh faktor politik di daerah asalnya. Perang Gowa dan VOC yang melibatkanhampir seluruh kerajaan di Sulawesi telah membawa dampak pada teluk Kendari, yakni sebagai ruang perlindungan.

---

42 *Ibid.*

43 Vosmaer, "Korte Beschrijving van Het Zuid-Oostelijk-Schiereiland van Celebes."

44 F. Trefers, "Het Landschap Laiwoei in Z.O Celebes en Zijn Bevolking" dalam TNAG, tweede serie, deel XXXI, 1941, hlm. 196.



Demikian juga ketika perang Belanda melawan Bone yang berakhir pada tahun 1905. Kota Kendari kembali menerima dampak bagi para penduduk Bone yang datang ke Kendari karena selain faktor politik, juga karena faktor geografis yang mudah dijangkau dari Bone. Juga komunitas tersebut mempunyai mata pencaharian sebagai pedagang. Realitas itu telah menjadikan Kendari sebagai kota tujuan orang-orang Bugis di Sulawesi Tenggara selain Kota Kolaka di teluk Bone.

Kedatangan orang-orang Muna di Kendari menurut catatan Ligtvoet, tidak terlepas dari adanya konflik di Lohiya, Muna. La Ode Ngkada, yang menjabat sebagai kapitalao di Lohiya, Muna berselisih paham dengan Raja Muna, La Ode Bulai pada tahun 1861. Kedatangan Kapitalo di kota Kendari disertai robongan sebanyak 300 orang. Selain itu kehadiran Kapitalo di Kendari karena mendapat perlindungan dari Raja Laiwui, karena Kapitalou Muna di Lohiya menikah dengan bibi dari Raja Laiwui dan pemimpin besar orang-orang Bugis di teluk Kendari.[45]

Masyarakat kota Kendari sebagian dihuni oleh etnis Bugis dan Bajo. Orang Bugis mendiami daerah pantai, sedang orang Bajo bermukim di atas permukaan air di teluk Kendari. Masing-masing suku itu bertempat tinggal dalam suatu perkampungan. Perkampungan orang Bajo terletak di sebelah Barat bukit Tanjung dan muara sungai Kendari. Pada perkembangan kemudian, kampung Bajo dan tempat pendirian pertama loji oleh Vosmaer menjadi pusat kota Kendari. Pemukiman penduduk di sebelah timur teluk, kemudian menjadi Kendari Caddi sebagai tempat pendirian Asrama Militer Belanda sejak tahun 1906.

Orang-orang Rate yang bermukim di kota Kendari berasal dari Wawonii. Kehadiran mereka di kota Kendari karena gangguan keamanan. Pada masa kolonial, gangguan perompakan bajak laut Tobelo menjadi

45 A Ligtvoet, "Beschijrijving En Geschiedenish van Boeton," *BKI* I (1878): hlm. 22. Lihat juga; A. Chalik Husein, B. Bhurhanuddin, and Anhar Gonggong, *Sejarah Sosial Sulawesi Tenggara* (Jakarta: Depdikbud, 1984), hlm. 24.



penyebab kehadiran orang-orang Wawonii. Pada pasca kemerdekaan, terdapat dua gangguan, yakni karena gangguan gerombolan DI/TII di bawah pimpinan Kahar Muzakar (1950an dan 1960an). Pada masa Orde baru, faktor ekonomi dan kesempatan pendidikan menjadi alasan utama orang-orang Wawonii datang dan bermukim di Kota Kendari.

Orang-orang Kapuntori datang mengisi ruang kota di Kendari tidak lepas dari gangguan berupa tekanan dari pejabat kerajaan lokal. Kapuntori adalah salah satu wilayah yang masuk dalam kesultanan Buton. Seperti diketahui bahwa dalam laporan pemerintah kolonial sebelum penemuan dan produksi aspal, pemerintahan Buton mengalami kekurangan dalam pendapatan. Sumber pendapatan kerajaan hanya berasal dari perdagangan, pajak pelabuhan, dan pajak kepala yang diperkenalkan pemerintah kolonial. Dengan penerapan sistem pajak, maka rakyat Kapuntori mengalami tekanan hebat, dan satu-satunya jalan untuk terbebas dari pajak adalah melakukan migrasi. Mereka menuju Kendari dengan harapan bisa terbebas dari pajak dan menemukan mata pencaharian baru.

Pertambahan penduduk Kendari tidak lepas dari posisi Kota Kendari sebagai salah satu pusat pemerintahan kolonial. Dengan status itu, Kota Kendari mulai menerima penduduk dari Minahasa, Menado, Jawa, Eropa, dan lebih banyak dari Makassar. Hal ini tidak lepas dari kebutuhan Kendari sebagai Kota untuk mengisi posisi birokrasi yang ada di kota Kendari. Data yang ditulis Trefers menunjukan bahwa pada tahun 1913 pada distrik Sampara terdapat 1909 orang tenaga kerja.[46] Pada tahun 1917, jumlah penduduk Kendari diperkirakan 60.000 orang, dan 14.300 orang adalah laki-laki. Adapun data hasil sensus tahun 1930 atau yang dikenal dengan *volkstelling* dapat dilihat berikut ini.

46 F. Trefers, *op. cit.*, hlm. 202



Tabel 5.2.1
Tabel 5.2.1 Penduduk Kendari Pada Tahun 1930

No	Penduduk	Jumlah
1	Indonesia	399.239
2	Eropa	185
3	Cina	843
4	Timur Asing	134
	Total	400.401

Tabel 5.2.2 Kelompok Suku dalam Penduduk Indonesia di Wilayah Buton dan Laiwui Tahun 1930

No	Nama Daerah Asal Penduduk	Jumlah
1	Bugis a)	8.789
2	Makassar	627
3	Mandar	20
4	Selayar	244
5	Toraja	1.321
6	Tolaki	6.449
7	Bajo	5.583
8	Buton	93.455
9	Melayu	-
10	Banjar	-
11	Minahasa dan Sangir	154
12	Ambon	273
13	Timor	121
14	Jawa dan Madura	402

Sumber: diolah dari *Volkstelling Jilid V.* hlm. 121-122, 163-166
a) termasuk 4337 orang suku Bajo



Persebaran kelompok penduduk di Kota Kendari berdasarkan Kampung berdasarkan data tahun 1950 dapat disajikan pada data tabel berikut:

Tabel 5.2.3
Persebaran Pemukiman Penduduk Kampung di Kota Kendari

No	Nama Lokasi	Asal Penduduk
1	Pusat Kota Kendari	Bugis, Muna, Tolaki, Cina, Eropa
2	Kampung Butung	Buton, Muna, Bugis
3	Kendari Caddi	Bugis
4	Kampung Salo	Bugis, Muna
5	Kampung Jati	Bugis, Muna
6	Kampung Baru	Bugis
7	Kampung Bajo	Bugis, Cina
8	Kampung Sodoha	Bugis, Muna

Sumber: diolah dari hasil penelitian lapangan dan statistik BPS dalam berbagai tahun.Lihat juga; Husein A. Chalik, B. Bhurhanuddin, and Anhar Gonggong, Sejarah Sosial Sulawesi Tenggara (Jakarta: Depdikbud, 1984), hlm. 31.

Data sebaran pemukiman di atas menarik karena, tidak adanya orang-orang Bajau yang sebelumnya menjadi penduduk yang bermukim di teluk khususnya pada masa kolonial Belanda. Dari hasil penelitian diperoleh data bahwa mereka pindah sebagian besar ke Kepulauan Tukang Besi, Salabangka, dan Banggai. Orang-orang Bugis yang menghuni bekas kampung Bajo adalah mereka yang sebelumnya menikah dengan orang Bugis dan orang Bugis mendiami wilayah itu setelah ditinggalkan oleh penghuni lamanya, suku bajo. Untuk Orang-orang Cina, mereka mulai menetap di kota Kendari dan mendirikan pemukiman secara menetap pada akhir abad XIX dan awal abad XX. Mereka terkait dengan orang-orang Cina di Baubau, Luwuk, dan Banggai di sisi Barat Laut Banda.

5.2.3 Perkembangan Kendari sebagai Kota

Tumbuh dan berkembangnya kota pada suatu ruang tertentu berhubungan erat dengan faktor lingkungan, ekonomi, teknologi yang



maju, dan organisasi sosial yang kompleks dengan didukung oleh struktur kekuasaan yang berkelanjutan dan terdapat air bersih sebagai penunjang kehidupan warga kota.[47] Hal yang sama juga berlaku untuk kota-kota lainnya di Indonesia. Hal ini tidak lepas dari realitas bahwa sebagian besar kota yang berkembang pada awalnya terletak di sekitar pusat kekuasaan dan sungai.[48]

Perkembangan kota Kendari bentuknya melingkari dataran yang mengelilingi teluk Kendari. Hal ini disebabkan oleh letak topografi wilayah kota Kendari yang berbukit dan bertebing, sehingga menyulitkan pembangunan kota Kendari seperti kota-kota lainnya yang memiliki dataran rendah.[49] Terbentuknya sebuah kota tidak terlepas dari pemukiman awal yang mendahuluinya. Kota dalam hal ini mengalami proses evolusi. Proses itu pada perkembangannya menjadi pemukiman penduduk yang tetap dan padat. Kegiatan masyarakat kota turut memberi warna arah perkembangan sebuah kota, apakah itu kota industri, kota perdagangan atau kota pelabuhan atau tipe kota yang lain.

Berdasarkan sumber kolonial, dikatakan bahwa kota Kendari berkembang ketika Vosmaer menjadikan Kendari sebagai pusat aktivitas dagang dan militer. Pernyataan itu memberikan indikasi kuat bahwa sebelum Vosmaer menjadikannya pos dagang dan militer, teluk Kendari sudah menjadi kota. Nanti setelah Vosmaer memperkenalkan Kendari

---

47 Gideon Sjoberg, *The Pre-Industrial City: Past and Present,* (New York: The Free Press, 1965), hlm. 27; Gideon Sjoberg, "The Prendustrial City," in; Paul K. Hatt and Albert J. Reiss, Jr. (ed.), *Cities and Society, The Revised Reader in Urban Sociology*, (New York: The Free Press, 1967), hlm. 179-200.

48 Sebagai gambaran dapat kita menyebut Kota Kediri, Mojokerto, Surabaya, Jakarta, dan kota Baubau yang tumbuh sebagai pusat kota. Pusat-pusat kerajaan itu tumbuh menjadi kota dan sebagai pusat aktivitas ekonomi, sosial, dan akulturasi kebudayaan dan kotanya terletak dekat dengan sungai. Anthony Reid, *Dari Ekspansi Hingga Krisis 1450-1680: Jaringan Perdagangan Global*, vol. II (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1999). Denys Lombard, "Sumbangan Kepada Sejarah Kota-Kota di Asia Tenggara", *Majalah Masyarakat Indonesia, No. 1 Tahun ke-20 No. 1,* Jakarta: LIPI, 1976), hlm. 51-64.

49 W.F. Wertheim, *Masyarakat Indonesia dalam Transisi, Studi Perubahan Sosial*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 1999), hlm. 133; Anthony Reid, "The Structure of Cities in Southeast Asia, Fifteenth to Seventeenth Centuries", dalam *Journal of Southeast Asia Studies No. 11*, 1980, hlm. 235-250



melalui tulisannya tentang posisi penting daerah itu, jika dijadikan sebagai pangkalan militer dan pusat perdagangan, maka Kendari mulai menampak pada perkembangan kota yang berkarakter Eropa (kota Kolonial).[50] Hal itu ditandai dengan pembangunan loji di sekitar Kerajaan Laiwui oleh Vosmaer.

Tulisannya Vosmaer yang panjang lebar mengenai posisi strategis teluk Kendari tidak lepas dari upaya Vosmaer meyakinkan pemerintah kolonial Belanda agar kawasan Kendari dijadikan sebagai pusat ekonomi dan militer di wilayah Sulawesi Timur (*Oost Celebes*). Vosmaer mengatakan bahwa Kendari dengan teluknya yang aman dapat dijadikan sebagai pusat pengumpulan barang dagang, pelayaran, dan perdagangan.[51] Fakta lain dari realitas itu adalah memperpanjang kekuasaaan Vosmaer di teluk Kendari. Selain itu, selama abad XIX promosi penyatuan wilyah (pasifikasi) Nusantara ke dalam wilayah kekuasaan pemerintah kolonial Belanda terus dilakukan melalui sejumlah cara di antaranya dengan proyek penumpasan bajak laut, namun misi sesungguhnya adalah perluasan ekonomi untuk memperkuat perdagangan kolonial di kota-kota pantai, termasuk di Kendari.

Perdagangan di Kendari diramaikan oleh para pedagang dari Bugis dan Makassar sejak lama. Etnis ini datang ke Sulawesi Tenggara melalui laut dengan menggunakan sarana transportasi laut dan melalui darat. Jalur darat ditempuh melalui Luwu—Kolaka—Kendari dengan terlebih dahulu menyeberang di teluk Bone. Pemukiman dan komunitas etnis pendatang dari Bugis dan Makassar ke Sulawesi Tenggara dapat ditemukan di Tonggano, Abeliti, Wawotobi, Lambuya, Lahundapo, Abeli dan Konda. Etnis itu di samping bekerja sebagai pedagang, ada juga yang bekerja sebagai petani. Daerah-daerah yang dihuni oleh para pendatang itu dikenal sebagai daerah lumbung padi di Sulawesi Tenggara.[52]

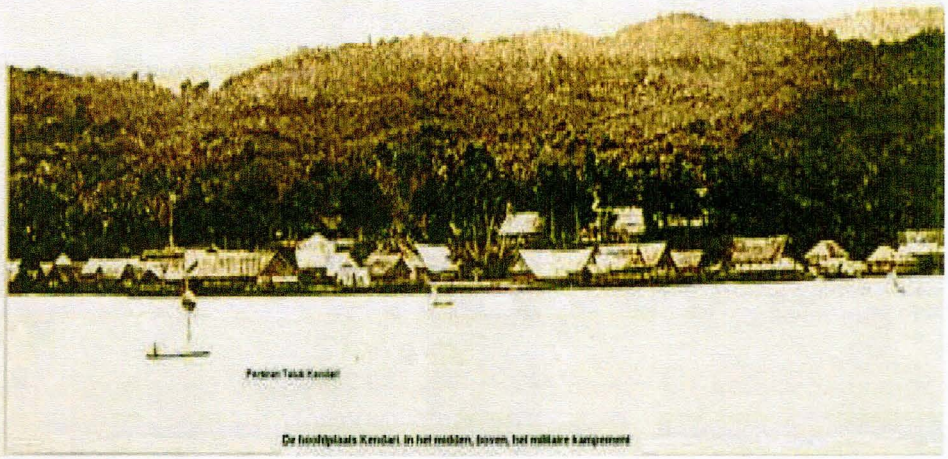
---

50 J.N. Vosmaer, dalam *The Journal of Indian Archipelago and Eastern Asia Vol V, hlm. 182.*

51 *Ibid.*

52 F.H.F, Taatgen, *Bestuursmemorandum Betreffende de Oonderafdeeling Kendari, Buton, M.v.O,* Celebes en Onderhoorigheden, 1933.





Gambar 5.2.2 Penampakan pemukiman dan pusat pemukiman Birokrat di Teluk Kendari
Sumber : F. Treffers, "Het Landschap Laiwoei in Z.O. Celebes en Zeijne Bevolking" in *TNAG, Deel XXXI, Tweede Serie,* (Leiden: Boekhandel en Drukkerij, 1914), hlm. 191

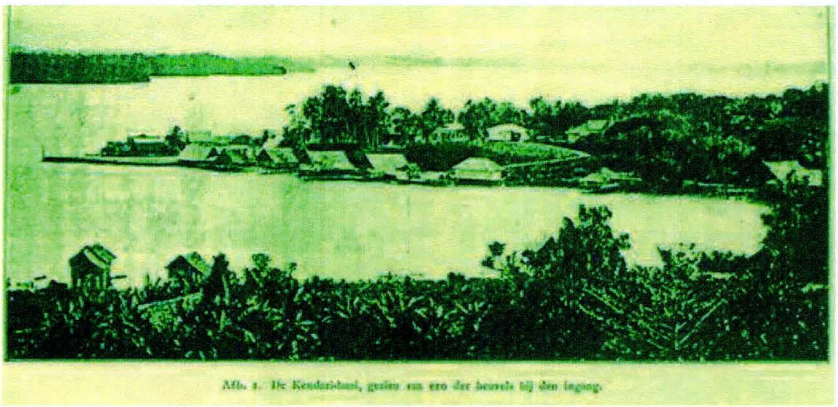
Kedatangan Vosmaer di Kendari membawa perubahan pada fisik kota Kendari. Hal ini terlihat pada pendirian loji/benteng di tepi teluk Kendari dan pusat pemukiman di teluk Kendari. Pendirian loji dan pembangunan rumah raja Laiwui oleh Vosmaer dapat dikatakan menjadi titik awal perkembangan Kendari sebagai sebuah kota, karena modernisasi dan penataan wilayah dilakukan di Kendari.[53] Sejak itu Kendari berangsur-angsur menjadi kota perdagangan yang ramai setelah kota Baubau di pulau Buton.[54]

Pemerintah kolonial Belanda menjadikan Sulawesi Tenggara sebagai daerah operasi militer pada tahun 1906. Operasi ini sejalan dengan ekspedisi militer dengan tujuan memaksa kerajaan-kerajaan di Sulawesi untuk tunduk pada pemerintah kolonial. Dampak dari operasi ini adalah dikuasai Kendari secara penuh oleh pemerintah Hindia Belanda, yang ditandai dengan takluknya salah seorang raja Laiwui, bernama Sao-sao. Raja Laiwui, Sao-sao dipaksa menandatangani perjanjian panjang (*long Contract*) yang menyatakan bahwa raja dan para pembesar kerajaan (kaum bangsawannya) tunduk dan patuh pada pemerintahan kolonial Belanda.[55]

53 Lihat foto 1 yang menggambarkan kondisi jalan dan pusat pemukiman penduduk di tepi teluk Kendari.

54 Mengenai intensitas perahu dan kapal yang singgah di pelabuhan Kendari dan beberapa pelabuhan lain di Sulawesi Tenggara dapat dilihat pada bab IV yang tersaji dalam bentuk tabel.

55 Mengenai isi lengkap perjanjian ini dapat dibaca pada Mededeelingen Seri A. nomor 3 *Overkomsten met Bestuuren in de Buitengewesten*, Weltevreden, 1929, hlm. 647.

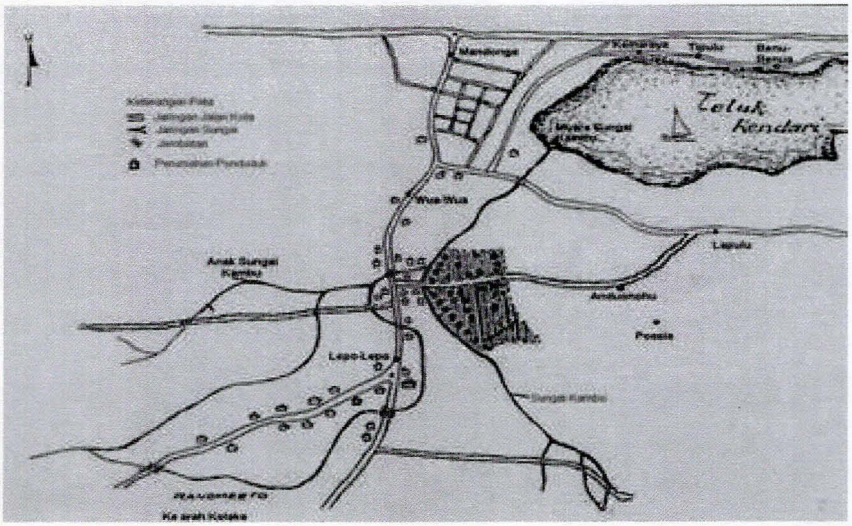


Gambar 5.2.3 Tampak Teluk Kendari Pada awal abad XX, sebagai Tempat Berlabuh Yang Aman dari berbagai Gangguan
Sumber: F. Treffers, "Het Landschap Laiwoei in Z.O. Celebes en Zeijne Bevolking" in *TNAG, Deel XXXI, Tweede Serie,* (Leiden: Boekhandel en Drukkerij, 1914), hlm. 191

Dikuasainya Sulawesi Tenggara, dan khususnya kota Kendari oleh pemerintah kolonial Belanda, membawa implikasi pada kebijakan pembangunan kota di bawah kendali pemerintah kolonial. Birokrasi kolonial Belanda bebas dan berhak mengatur daerah itu sesuai yang diinginkan. Salah satu hal yang mendapat perhatian serius adalah pembangunan Asrama militer dan pembangunan gereja dilaksanakan.[56] Pembagian wilayah juga dilakukan dalam bentuk distrik.[57] Selain itu, infrastruktur kota seperti jalan raya, fasilitas ibadah, dan perkantoran juga dibangun. Fasilitas perkantoran dipusatkan di kota lama Kendari dan wilayah perbukitan. Jaringan jalan dibuka untuk akses perkantoran dan peribadatan. Selain itu, jaringan jalan raya dibuka ke daerah-daerah pedalaman seperti ke Wawotobi. Wilayah itu merupakan daerah penghasil beras utama dipasarkan ke kota Kendari. Panjang jalan dari pusat kota Kendari menuju Wawotobi adalah 62 km.

56 Gambaran tentang Kota Kendari beserta fasilitasnya dapat dilihat pada foto gereja, Koleksi KIT, wilayah Sulawesi nomor 0810/044, Arnas Jakarta, 2000; Memori Serah Terima F.H.F, Taatgen, 1933, *loc. cit*,.

57 Sebelum tahun 1938, Kendari tergabung ke dalam Afdeling Buton dan Laiwui. Kendari pada saat itu berstatus sebagai onderafdeling yang diperintah oleh controleur. Status ini berlanjut hingga tahun 1942.



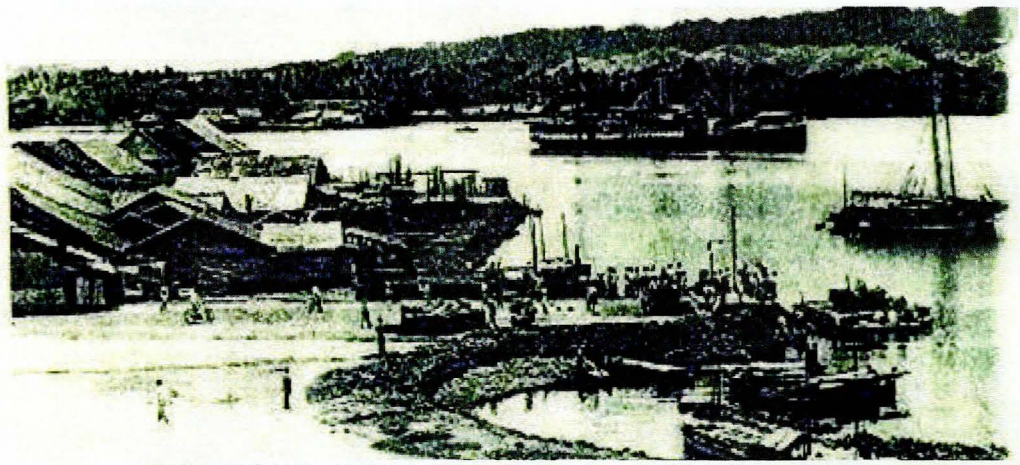
Gambar 5.2.4 Peta Pusat-Pusat Pemukiman di Sekitar
teluk Kendari dan Jaringan Jalannya
Sumber : Suprapti, *Perkembangan Perkotaan Daerah Sulawesi Tenggara*, (Jakarta: Depdikbud, 1985), hlm. 7

Periode 1906-1938 di kota ditandai lahirnya beberapa kebijakan pemerintah Hindia Belanda dan penguasa lokal dalam bentuk pembangunan infrastruktur jalan raya, peningkatan fasilitas pelabuhan, pembangunan gereja, pembangunan perumahan dan asrama militer, pemberlakuan cukai ekspor-impor, pembagian wilayah menjadi distrik sampai setingkat afdeeling, dan sebagainya. Dampak dari kebijakan bersama ini adalah peningkatan infrastruktur dan fasilitas kota terutama jalan dan meningkatnya ekonomi pemerintah Hindia Belanda dan penguasa pribumi dalam bentuk pajak. Jadi fasilitas yang dibangun sebenarnya untuk kepentingan keduanya yakni ekonomi dengan sasaran rakyat Sulawesi Tenggara. Dengan demikian terjadi aliansi antara pemerintah Hindia Belanda dan penguasa lokal. Berbagai jenis pajak yang diperoleh dari hasil pembangunan fisik wilayah hanya dibagi oleh kedua penguasa.

Pada periode itu pendidikan sekolah rakyat dibuka dan sekolah



pertanian untuk memenuhi tenaga kerja yang dibutuhkan untuk memperlancar birokrasi dan kebutuhan tenaga pertanian dan kehutanan. Selain itu, sekolah lanjutan juga dibuka, di samping sekolah rendah lainnya. Dengan dibukanya sekolah di Sulawesi Tenggara, maka lambat laun kebutuhan tenaga birokrasi dan administrasi dapat diisi oleh masyarakat Sulawesi Tenggara.



Gambar 5.2.5 Kondisi dan Situasi Pelabuhan di Teluk Kendari 1908
Sumber: N.A Douwes Dekker, A Book on the Country and People of Indonesia, 3rd (The Hague, Netherlands, Bandung: van Hoeve Ltd., tanpa tahun),hlm 131

Sampai tahun 1908, kota pantai Kendari masih tampak sederhana, seperti tampak pada foto 5.2.3 di atas. Pelabuhan yang menjadi urat nadi perekonomian kota tidak seperti pelabuhan-pelabuhan di Makassar dan Surabaya. Kondisi itu memberi indikasi bahwa perdagangan di kota Kendari berada pada skala kecil-menengah, dan para pedagang yang terlibat kebanyakan dari level yang sama. Visual foto perahu dan kapal pemerintah kolonial yang terbatas menguatkan realitas itu. Sampan atau perahu dengan ukuran kecil yang berfungsi sebagai sarana transit barang dari pelabuhan ke kapal/perahu jumlahnya relatif banyak, sebuah tanda kalau aktivits ekonomi sedang berjalan dinamis. Kondisi itu menjadi dasar bagi perkembangan aktivitas ekonomi pada periode berikutnya, karena kota Kendari terus menjalankan fungsinya sebagai kota dagang dan militer.



Pada tahun 1910, kota Kendari yang ada dalam satuan Onder Afdeling Kendari secara administratif berada pada wilayah Afdeling *Ooskust Celebes* (Adeling Pantai Timur, Sulawesi Timur). Wilayah yang setara dengan Kendari pada periode itu adalah Banggai, Bungku dan Mori dengan pusat di Luwuk, Muna, dan Bunton. Ibukota dari Afdeeling pantai Timur Sulawesi Timur ini Kota Baubau. Afdeling *Oostkus Celebes* ini dikepalai oleg Asisten Residen.[58] Perubahan ini menandai terintegrasinya kota-kota di sisi Barat Laut Banda atau dalam bahasa administrasi kolonial sebagai Pantai Timur Sulawesi Timur.

Pada tahun 1925, formulasi administrasi pembagian wilayah pemerintahan kolonial mengenai wilayah yang tergabung dalam Afdeling Pantai Timur Sulawesi Timur berubah. Perubahan itu ditandai dengang penggabungan Bungku, Mori, Banggai (Luwuk) ke dalam Afdeling Poso dan membentuk Afdeling Buton en Laiwoei. Dengan perubahan ini, maka Afdeling Oostkust van Celebes ditiadakan. Adapun wilayah Afdeling Boeton and Laiwoei meliputi Onderafdeling, Kendari, Buton, dan Muna. Apa arti penting dan sumbangan perubahan ini bagi perkembangan kota Kendari?

Status admistratif kota Kendari yang terus menjadi setingkat onderafdeeling hingga tahun akhir masa pemerintahan kolonial menandai kebijakan atas pembangunan kota terus berlanjut. Perdagangan dan kebijakan yang melekat di dalamnya tidak mengalami perubahan. Fakta itu, paling tidak menjamin keberlangsungan arah perkembangan kota. Para pedagang dan roda birokrasi tidak berubah. Demikian halnya kontroloeur sebagai penguasa kolonial di level Onder Afdeling lebih mudah mengkosolidasikan pengawasan dan pekerjaannya di kota Kendari.

Pada era kekuasaan Jepang, kota Kendari tidak mengalami banyak perubahan, kecuali optimalisasi fungsi pelabuhan kendari dalam memobilisasi tentara Jepang yang diangkut menuju perusahaan nikel di

58 A.J. Baron Q. de Quarles, *Memorie van Overgave (MvO)* Governeur van Celebes en Onderhorigheden, 4 Agustus 1910, hlm. 4.



Pomalaa. Sebagian dari mereka ada yang melalui pelabuhan Kolaka. Dari sisi administrasi, nama-nama wilayah diganti dengan nama-nama Jepang. Perubahan itu tidak memberi dampak signifikan, karena pemerintahan Jepang hanya mengganti bahasa dan para pejabatnya. Fungsi tetap sama, dan bahkan cenderung melambat karena penyesuain bahasa dan pimpinan baru.

Kehadiran militer Jepan di kota Kendari tidak terlepas dari upaya merampas persenjataan militer Belanda di Kendari. Rakyat juga dikerahkan untuk membantu pembangunan jalan, jembatan, dan perkantoran untuk memenuhi kebutuhan pemerintahan dan militer Jepan. Kehadiran penguasa Jepang di Kendari tidak memberi dampak signifikan pada perkembangan kota, namun jejaknya dapat dilacak melalui memori kolektif dan infrastruktur jalan dan jembatan yang dibangun pada masa Jepang. Terdapat dua kepentingan dibalik pembangunan infrastruktur kota berupa jalan dan jembatan pada masa Jepang, yakni untuk akses ke sumber-sumber ekonomi (Logistik dan tambang) dan mobilisasi militer Jepang.

Sebagai Wilayah yang setingkat onderafdeling dalam waktu lama, kota Kendari mengalami kelambanan dalam perkembangan demografi dan perluasan morfologi kota. Hal ini berdampak pada ruang kota lambat berkembang karena daya tarik kota tidak menjanjikan. Lalu, mengapa kendari pada tahun 1950an dan 1960an mengalami perkembangan kota yang relatif cepat. Mengapa Kota Kendari menjadi ibukota Propinsi Sulawesi Tenggara?

Dua pertanyaan itu secara singkat dapat dijawab bahwa kota dalam perkembangannya selalu ada momentum yang menstimulusnya. Terdapat dua momentum penting dalam perkembangan kota Kendari, *pertama*; kekacauan politik yang terjadi pada tahun 1950an ketika Pemberontakan DI/TII yang dampaknya sampai di Sulawesi Tenggara, dan khususnya di kota Kendari. Kedua, segera setelah kemerdekaan dan berbagai kekacauan yang terjadi di Sulawesi Tenggara, otoritas lokal, Kesultanan Buton yang



menjadi pusat kekuasaan pada masa kolonial tidak bisa mengatasi persoalan internalnya, berupa persaingan pada level birokrasi (dinas).[59]

Kekacauan itu diatasi dengan kehadiran militer untuk menumpas pengacau dan menjamin ketentraman. Pada saat yang sama, militer menghadirkan keteraturan di kota Kendari hingga tahun 1960an. Perlawanan gerombolan dengan menyandra dan menahan penduduk lokal ternyata mendorong militer untuk memukimkan penduduk di pedalaman Sulawesi Tenggara di dalam kota Kendari. Pertimbangan memukimkan pengungsi adalah untuk memudahkan penjagaan dan pengawasan. Sejumlah tawanan yang berhasil dibebaskan dari tangan gerombolan dimobilisasi dan kemudian diijinkan untuk bermukim di sekitar teluk Kendari, di Mandonga, Andonohu, dan Lepo-Lepo. Secara tidak langsung, dampak dari kekacauan itu adalah perluasan pemukiman dan morfologis kota Kendari karena pasca pemberontakan sebagian besar penduduk yang mengungsi ke kota Kendari tidak mau pulang ke tempat asalnya.[60]

Kedua, kekacauan yang terjadi di kota Baubau hingga tahun 1960an telah menjadi salah satu pertimbangan penting ketika penetapan Ibukota Propinsi Sulawesi Tenggara pada tahun 1964. Gubernur Sulawesi Selatan Tenggara pada saat itu mengemukakan di beberapa kesempatan bahwa jangan sampai terjadi egoisme Dinas seperti yang terjadi di salah satu wilayah Sulawesi Tenggara. Laporan politik tahun 1950an-1960an menunjukan bahwa di kota Baubau usulan anggaran kegiatan pemerintahan yang sampai kepada propinsi di Makassar tumpang tindih dan dalam satu dinas ada dua atau tiga usulan kegiatan. Kondisi ini sangat memprihatinkan, akan tetapi kondisi itu tidak terjadi di Kendari. Kehadiran militer pada waktu itu, tampaknya ikut menciptakan keteraturan pada level birokrasi. Keteraturan

59 Lihat Arsip Bundel Sulawesi Tenggara, Koleksi Arsip Makassar.

60 La Ode Rabani, "Menafsir Ulang Perkembangan Sejarah Kota Kendari: Implikasi dari Kekacauan Sosial Sebelum dan Sesudah Kemerdekaan", *Prosiding Seminar Nasional Jaringan Antarnusa dalam Rangka 71 Tahun Indonesia Merdeka*, di Padang, 23-24 Agustus 2016.

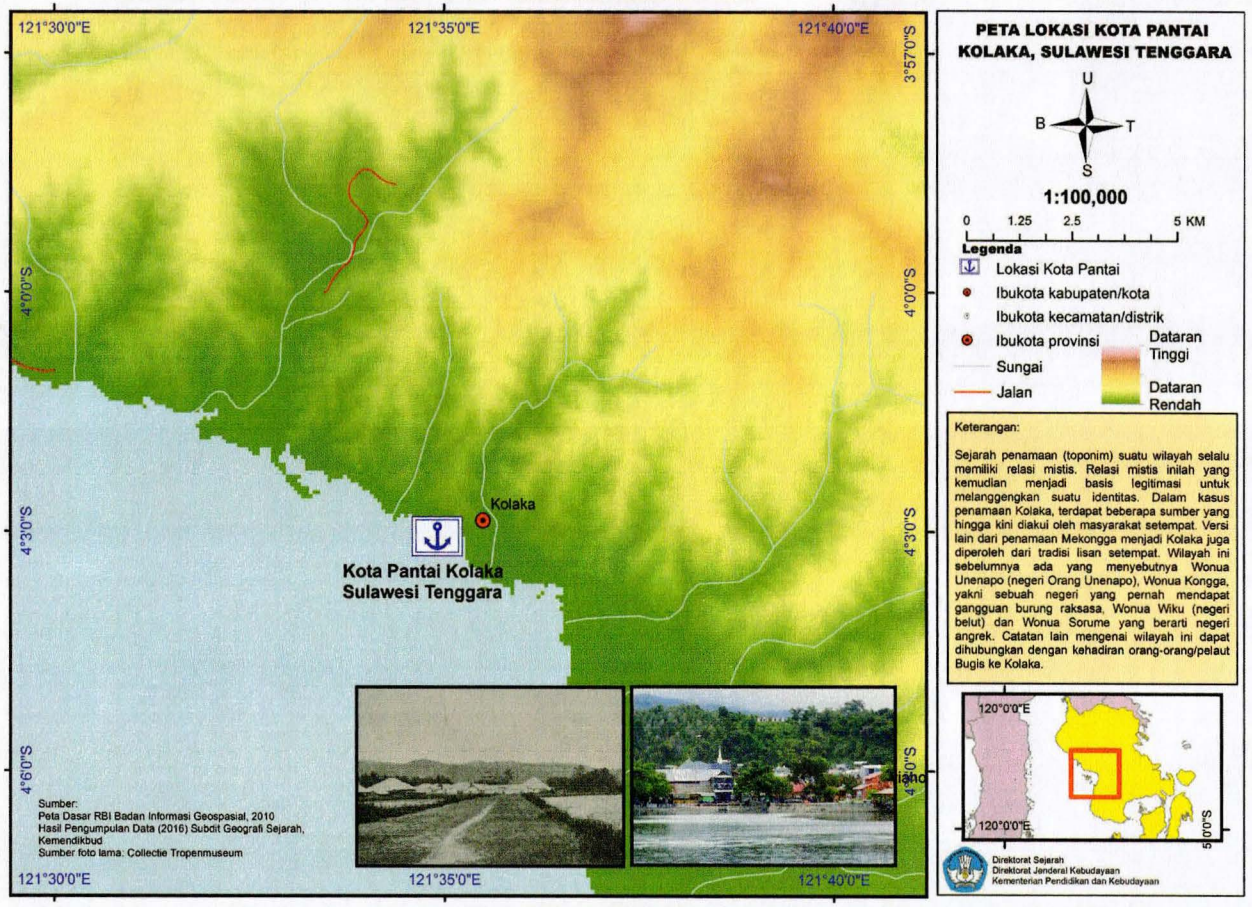


itu menjadi salah satu yang sangat penting dalam penetapan kota Kendari sebagai ibukota Sulawesi Tenggara.

Perkembangan pembangunan kota Kendari sejak ditetapkan menjadi ibukota propinsi terus berlangsung. Kebutuhan infrastruktur sebagai ibukota propinsi terus diusahakan. Infrastruktur berupa fasilitas perkoantoran, sumberdaya manusia, kesehatan, sosial, dan budaya terus diusahakan agar bisa sejajar dengan ibukota propinsi lain. Anggaran pembangunan perkantoran, jalan, dan jembatan terus ditingkatkan. Rumah sakit dan institusi pendidikan juga dihadirkan untuk memenuhi kebutuhan warga kota.

Dalam situasi seperti itu, daya tarik kota makin menarik sehingga arus urbanisasi dan migrasi ke kota Kendari tidak bisa dihindari. Perluasan pemukiman dan perluasan ruang kota menjadi sesuatu yang tidak bisa dihindari. Penambahan jumlah Kecamatan dan desa tidak bisa dihindari karena pertambahan penduduk yang terus meningkat. Data Distrik pada tahun 1917, berjumlah 16 dan menjadi 19 distrik pada tahun 1929. Perluasan wilayah kota hingga 10 km pada tahun 1964 dengan memasukan Kemaraya dan Mandonga ke dalam satuan administratif kota Kendari. Hinga kini wilayah kota Kendari sudah mencakup Kambu di Andonohu, Wuawua, Lepolepo, Tipulu, Benubenua dan sekitarnya.





Gambar 5.3.1 Peta Lokasi Kota Pantai Kolaka
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

5.3.1 Pengantar

Bagian ini secara khusus menggambarkan sejarah penamaan dan perkembangan kota pantai Kolaka di teluk Bone. Wilayah kota berada di Kabupaten Kolaka. Secara administratif hingga awal tahun 1960an, Kolaka masih termasuk dalam wilayah administratif Kabupaten Luwu, Propinsi Sulawesi Selatan. Integrasi kota Kolaka ke dalam wilayah Sulawesi Tenggara baru terjadi pada tahun 1960an ketika terjadi pemisahan Propinsi Sulawesi Tenggara dari Induknya, Sulawesi Selatan. Pemisahan Kolaka dari Kabupaten Luwu tidak spesifik dibahas dalam tulisan ini.

Fokus tulisan ini adalah pada sejarah penamaan dan perkembangan kota Pantai Kolaka di sisi Timur, Teluk Bone. Sejarah penamaan Kolaka dan elemen penting dari sejarah kota seperti sumber-sumber ekonomi, domografi, dan perdagangan serta kebijakan terhadap pembangunan kota akan dihadirkan sebagai elemen kunci yang mempertahankan identitas kota Kolaka masih bertahan mengikuti perjalanan sejarah kota Kolaka.

5.3.2 Geografi dan Asal-usul Penamaan Kota Pantai Kolaka

Satu-satunya kota pantai yang tumbuh dan berkembang di sisi Timur Teluk Bone sejak era kerajaan-kerajaan di Nusantara sampai tahun 1990an adalah Kolaka. Kolaka terletak pada titik koordinat 4°03'27.9"LS-121°35'19.1"BT. Kolaka memiliki luas wilayah 10.310,00 km^2 atau 27,03 persen dari total wilayah Sulawesi Tenggara.[61] Luas itu kemudian menyusut menjadi 6.391,62 km^2 karena adanya pembentukan daerah otonomi baru, sejak tahun 2003. Kolaka dibagi menjadi dua kabupaten, yakni dengan dibentuknya Kabupaten Kolaka Utara.[62] Pembentukan Kolaka Utara telah mereduksi wilayah Kolaka sebelumnya, yakni sebesar 8,89 persen atau 3.391,62 km^2. Efek lain dari pemisahan ini adalah terbukanya kesempatan baru bagi daerah baru untuk berkembang dan menata infrastruktur perkotaannya. Hanya

61 Biro Pusat Statistik, *Sulawesi Tenggara Dalam Angka* (Kendari: BPS, 2013), hlm. 15.

62 Mengenai pembentukan daerah otonomi baru Kabupaten Kolaka utara dapat dilihat pada Undang-undang nomor 29 tahun 2003, tanggal 18 Desember 2003.



saja pada masa-masa awal, hasil produksi dan perdagangan di daerah baru ini masih melalui pelabuhan Kolaka, seperti ekspor Nikel dan perdagangan komoditas lainnya seperti kopi, kakao (Coklat), rotan dan damar.

Wilayah kota Kolaka sejak masa kolonial selalu berada pada satuan administratif Afdeling Luwu, dengan status sebagai onderafdeling Kolaka. Kedudukan Kolaka tidak berubah sebagai wilayah onderafdeling, meskipun pemerintahan wilayah Sulawesi mengalami perubahan. Pada masa penjajahan Jepang, satuan admnistratif Kolaka masih tetap dan tidak mengalami perubahan hingga tahun 1958. Perubahan wilayah administratif Kolaka menjadi bagian dari Wilayah Sulawesi Tenggara baru ada sesuai Undang-undang Nomor 29 tahun 1959, yakni menjadi Kabupaten Kaloka di Wilayah Sulawesi Tenggara.[63] Perubahan itu sejalan dengan pembentukan Propinsi Sulawesi Tenggara yang baru disahkan dengan Undang-Undang No. 13 tahun 1964.

Sejarah penamaan (toponim) suatu wilayah selalu memiliki relasi mistis. Relasi mistis inilah yang kemudian menjadi basis legitimasi untuk melanggengkan suatu identitas. Dalam kasus penamaan Kolaka, terdapat beberapa sumber yang hingga kini diakui oleh masyarakat setempat.

Cerita tentang asal usul nama Kolaka ketika dikonfirmasi dengan Basrin Melamba (Sejarawan dan penulis Sejarah Kota Pelabuhan di Teluk Bone) dan Taalami (Filolog dan Budayawan) dari Universitas Haluoleo mengakui bahwa tradisi lisan mengenai asal usul nama kolaka memiliki hubungan kuat dengan kejadian mistis. Mistis itu terkait dengan kemunculan seorang yang sakti dalam mengatasi kekacauan yang dilakukan oleh seekor burung (mirip Garuda, lambang negara Indonesia). Untuk lebih jelasnya tentang asal usul nama Kolaka (Mekongga) yang terkait dengan orang sakti dan burung garuda, berikut ini ringkasannya yang diadaptasi dari karya La Ode Sidu.[64]

---

63 Said Duke, "Pembentukan Propinsi Sulawesi Tenggara 1950-1978: Studi Konflik Dan Integrasi" (Universitas Indonesia, 1997), hlm. 56-57.

64 La Ode Sidu, *Cerita Rakyat Sulawesi Tenggara* (Jakarta: Grasindo, 1999).

"Menurut tradisi lisan warga setempat (Kolaka), terjadi peristiwa yang mengerikan menimpa wilayah ini yaitu adanya gangguan keamanan dari seekor burung elang besar. Dalam bahasa Mekongga dinamakan dengan *Kongga Owose atau Konggaaha*. Peristiwa ini menimbulkan penderitaan penduduk yang berkepanjangan. Burung garuda itu terus mengacaukan dan membunuh warga yang ditemuinya. Di tengah harapan atas keselamatan warga, terjadilah suatu peristiwa yang ajaib, yakni tiba-tiba datang seorang laki-laki yang tidak diketahui asal-ususlnya. Laki-laki itu menurut tradisi lisan setempat dikisahkan turun dari langit ke ke bumi dengan menaiki sarung. Laki-laki itu sangant sakti dan lengkap dengan membawa keris emas di pinggangnya. Laki-laki itu menamkan dirinya Larumbalangi. Warga meyakini bahwa laki-laki yang turun dari langit itu adalah *To Manuru* (ng) atau *Sangia Ndudu.* Dalam istilah lokal dinamakan orang yang turun dari langit. Karena masyarakat meyakini bahwa laki-laki yang datang ini sakti, maka mereka menyembah dan menghormatinya, karena ia adalah seorang sakti dan turunan dewa-dewa (Sangia).

Kedatangannya di Unenapo (Mekongga/Kolaka) oleh warga dianggap sebagai hal istimewa. Warga mengatakan bahwa Sangia adalah dari Sangia Ombu Samena dengan tujuan melepaskan orang banyak dari malapetaka dan keganasan burung *Konggaaha*. Masyarakat Kolaka kemudian menghadap dan menyampaikan keluh kesah dan penderitaan mereka selama dalam gangguan Konggaaha. Laki-laki sakti, Larumbalangi menerima permohonan orang banyak dan berjanji akan menghilangkan malapetaka itu dan melepaskan rakyat dari penderitaan dan kesengsaraan dengan membunuh Konggaaha. Larumbalangi meminta warga untuk bersatu dalam mengahadapi upaya serangan burung Konggaaha. Dia menyuruh warga mengambil buluh (wuluh, jenis bambu), yaitu sejenis bambu yang telah diruncing. Dalam bahasa Mekongga dinamakan dengan O Sungga. Warga menyiapkan perintah Larumbalangi dengan segera, yang dinamakan dengan Sungga. Sungga itu selanjutnya dipancangkan di tanah, tepatnya



pada tempat yang diperkirakan mudah dilihat oleh Konggaaha dari udara.

Untuk menarik perhatian Konggaaha, maka diberi umpan seorang tamalaki yang bernama Tasahe. Bila burung itu datang mencari mangsa, dari di Puncak Gunung di hutan rimba di Hulu Sungai perbatasan Wundulako dengan Ladongi, tidak jauh dari lokasi Osambegolua dan Gua Watuwulaa, maka dengan mudah menemukan tamalaki yang menjadi umpan. Persiapan warga untuk melawan burung pengacau ini atas saran dari Larumbalangi pun selesai dilakukan, dan tidak berapa lama burung itu datang yang ditandai dengan gemuruh menderuh-deruh dari jauh, tanda kepak sayap burung sedang menuju tempat tempat yang telah diperkirakan sebelumnya. La Rumbalangi menyarankan kepada warga agar setiap laki-laki bersiap-siap menghadapi segala kemungkinan dari serangan Kanggaaha dengan senjata masing-masing berupa tombak dan taawu atau parang. Dalam keadaan seperti ini, Larumbalangi berdiri di atas Bukit Osumbegalua, yang siap memberi perintah kepada seluruh laki-laki untuk menyerbu Konggaaha. Tamalaki yang bernama Tasahea diperintahkan oleh Larumbalangi untuk selalu berada di tengah-tengah bambu yang telah diruncingkan sebagai umpan dari Konggaaha. Larumbalangi memerintahkan kepada warga untuk siap menghadapi keadaan dan bila tidak kuat harus bersembunyi di Gua Watuwulaa, khususnya anak-anak dan perempuan.

Dan waktu pun tiba, Burung sudah datang, dan dia berputar-putar sejenak di atas sambil memilih mana yang akan menjadi korbannya. Dalam kondisi genting ini, warga memperlihatkan keberaniannya dengan ingin menyaksikan pertarungan antara Larumalangi dengan Burung Pengganggu dengan penuh keberanian tanpa ragu-ragu. Masyarakat yakin Larumbalangi akan memenangkan pertarungan karena memiliki kesaktian. Konggaaha pun melihat ada seorang manusia (Tasehea) di bawah, maka dengan cepat turun dan menyambarnya, bersamaan dengan tertikamnya badan Konggaaha dengan Osungga. Karena badannya sudah tertikam maka ia



merasa sakit, Konggaaha terbang kembali ke angkasa. Darahnya bercucuran dari luka-lukanya yang kena bambu yang telah diruncingkan.

Menurut kisahnya, darah burung Konggaaha yang mengenai tanah berubah menjadi merah seperti tanah di Pomalaa. Burung itupun jatuh kehabisan darah dan mati di hilir sungai dekat Usambegalua yang kemudian dinamai Lamekongga. Sekarang nama itu dikenal dengan Wialayah Mekongga atau Kolaka".[65] Muara Sungai di teluk Bone dinamakan dengan teluk Mekongga.

Versi lain dari penamaan Mekongga menjadi Kolaka juga diperoleh dari tradisi lisan setempat. Wilayah ini sebelumnya ada yang menyebutnya Wonua Unenapo (negeri Orang Unenapo), Wonua Kongga, yakni sebuah negeri yang pernah mendapat gangguan burung raksasa, Wonua Wiku (negeri belut) dan Wonua Sorume yang berarti negeri angrek. Catatan lain mengenai wilayah ini dapat dihubungkan dengan kehadiran orang-orang/ pelaut Bugis ke Kolaka. Para pelaut Bugis menyebut Mekongga dengan nama Mengkoka atau Mekongga. Selain itu, Basrin Melamba dalam bukunya Kota Pelabuhan Kolaka di Teluk Bone menyebutkan bahwa Kolaka menurut orang-orang Luwu berasal dari *"Ngapa"*[66] yang berarti pelabuhan. Hal itu diperkuat oleh adanya satu kelurahan di Kolaka, yakni Ngapa (pelabuhan). Ngapa atau pelabuhan sebagai identitas Kota Kolaka. Meneganai perubahan Nama dari Mekongga menjadi Kolaka dilakukan oleh pemerintah Kolonial Belanda pada tahun 1910.[67] Nama Kolaka menjadi populer dan digunakan dalam administratif pemerintah Kolonial menjelang akhir 1919 sampai 1942.

Jadi ada tiga identitas dalam satu wilayah yang kini dinamakan

---

65 Lihat http://kodim1412.kodam-wirabuana.mil.id/sejarah-mekongga/. Diakses 28 Mei 2016. Wawancara dengan La Ode Taalami dan Basrin Melamba di Kendari, Juli 2016

66 Basrin Melamba, *Kota Pelabuhan Kolaka Di Teluk Bone 1906-1942* (Kendari: Program Studi Sejarah FKIP Unhalu dan Lembaga Pengembangan dan Pengkajian Sejarah Sultra, 2011).

67 Basrin Melamba, *Kota Pelabuhan Kolaka Di Teluk Bone 1906-1942* (Kendari: Program Studi Sejarah FKIP Unhalu dan Lembaga Pengembangan dan Pengkajian Sejarah Sultra, 2011), hlm. 34.



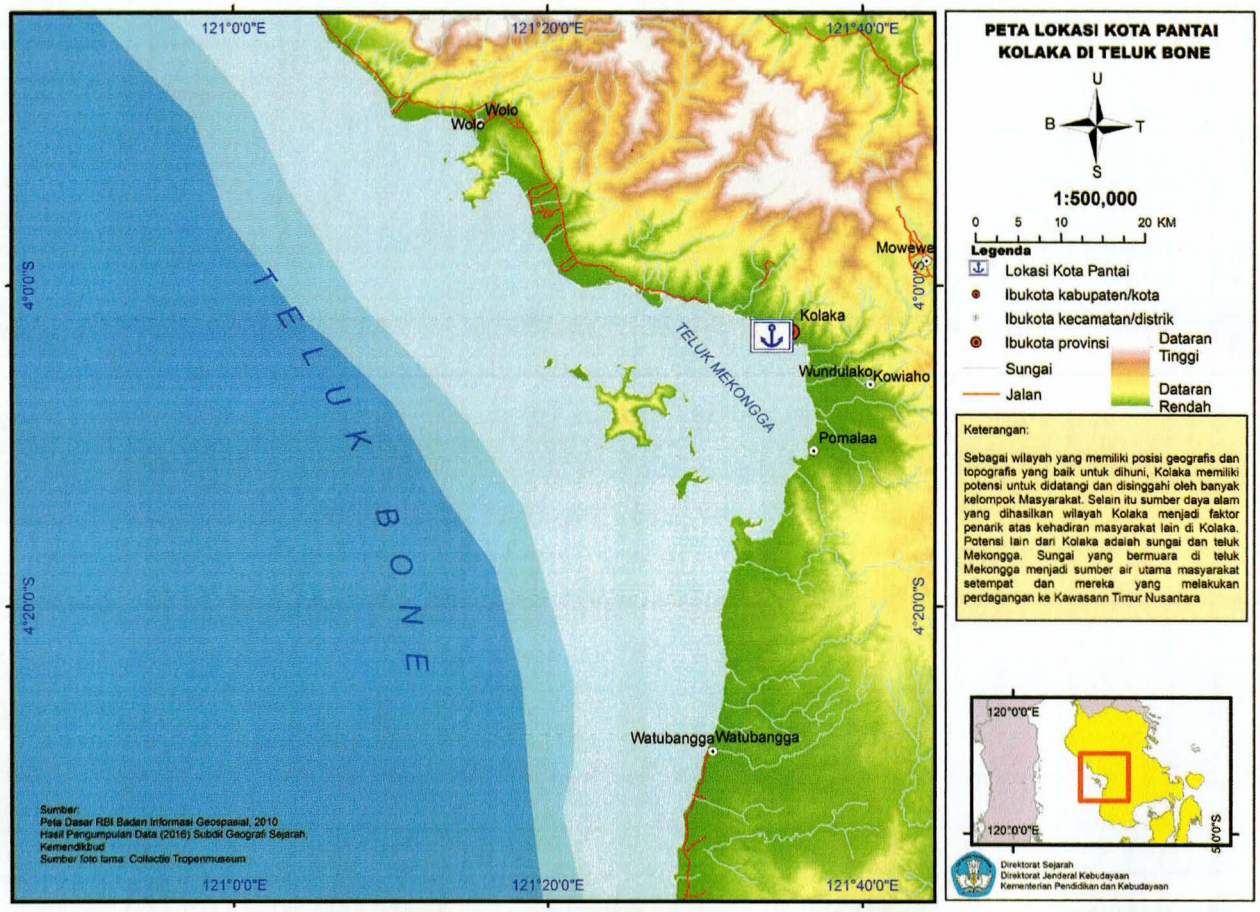
Kolaka, yakni Wonua Unenapo, Ngapa (Mekongga), dan Kolaka. Yang pertama mewakili periode kerajaan. Ngapa mewakili perkembangan kota Kolaka yang terlibat dalam perdagangan dan terintegrasi dengan kekuasaan kolonial pada masa-masa awal di teluk Mekongga. Nama Kolaka menjadi representasi identitas kemajuan yang dicapai Kolaka menjadi salah satu pusat kota pantai penting di teluk Bone.

5.3.3 Penduduk dan Masyarakat Kolaka

Sebagai wilayah yang memiliki posisi geografis dan topografis yang baik untuk dihuni, Kolaka memiliki potensi untuk didatangi dan disinggahi oleh banyak kelompok Masyarakat. Selain itu sumber daya alam yang dihasilkan wilayah Kolaka menjadi faktor penarik atas kehadiran masyarakat lain di Kolaka. Potensi lain dari Kolaka adalah sungai dan teluk Mekongga. Sungai yang bermuara di teluk Mekongga menjadi sumber air utama masyarakat setempat dan mereka yang melakukan perdagangan ke Kawasann Timur Nusantara. Sedangkan teluk Mekongga menjadi ruang perjumpaan (pasar) antara pedagang karena teluk Mekongga adalah salah satu teluk yang aman untuk tempat berlabuh bagi kapal. Posisi teluk Mekongga di teluk Bone masih diapit oleh pulau-pulau di sebelah baratnya, sehingga terlindung dari gangguan ombak dan cuaca. (Peta di bawah ini menunjukan bahwa teluk Mekongga di teluk Bone dilindungi oleh beberapa pulau besar yang ada di sebelah barat teluk).

Tradisi lisan setempat mengungkapkan bahwa berdirinya kerajaan-kerajaan pada masa lalu di wilayah Kolaka ini berawal dari kedatangan Rongo Patambulo = rombongan yang beranggotakan 40 orang. Mereka berjalan kaki dari Konawe ke Rahambuu yang berada di Kecamatan Batu Putih. Sesampai di tempat ini mereka mendirikan rumah untuk dihuni oleh 40 orang. Tiang rumah yang didirikan adalah 88 buah. Dari 40 orang itu kemudian tergabung dalam 8 kelompok, dan mereka diberi gelar Mokole





Gambar 5.3.2 Kota Pantai Kolaka di Teluk Bone
Sumber.Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

Miaso. Mereka kemudian membentuk 5 Mokole, yaitu *Mokole Masiku*, yang berpusat di Batu Putih. *Mokole Watunohu*, berlokasi di Ngapa. *Mokole Kodeoha* di Kodeoha, *Mokole Lelewawo* (di Batu Putih), sama dengan Mokole Masiku. Sedangkan *Mokole Latowu*, juga berkedudukan di Batu Putih.

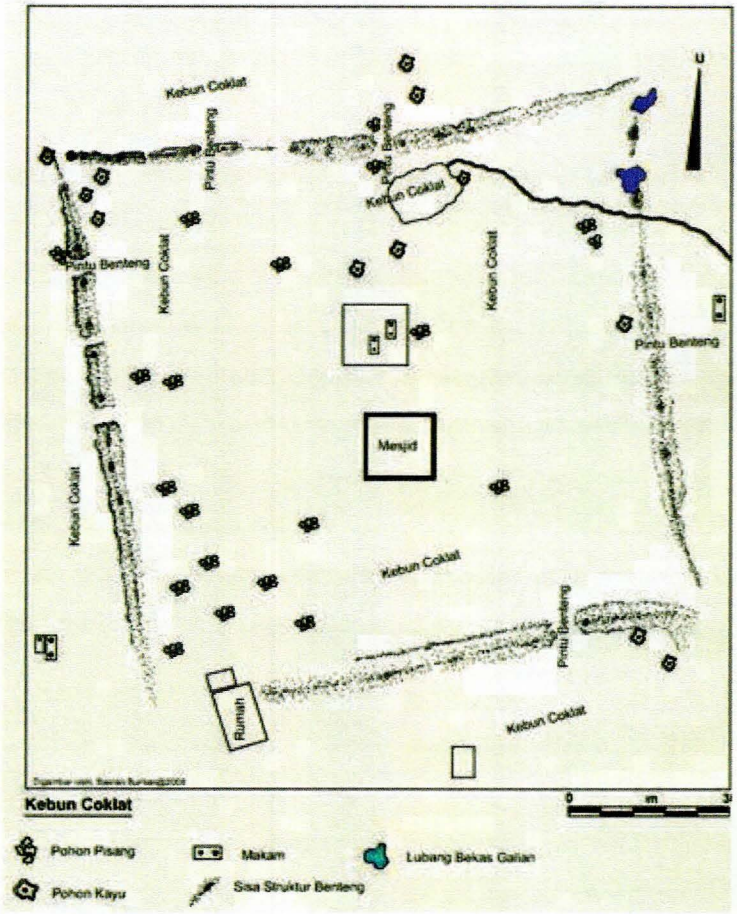
Masa praaksara dikenal di Kolaka ketika hasil penelusuran tim Arkeologi dari BPCB Makassar bersama warga setempat menemukan beragam jejak tradisi dan barang-barang praaksara. Penemuan benda-benda kuno itu di dalam gua-gua yang ada di sekitar kota Kolaka. Salah satu hal penting dari penemuan masa lalu Kolaka adalah hubungan antara Kolaka dan Majapahit. Hal itu tampak temuan koin Kerajaan Majapahit di Kolaka. Sejumlah keramik Cina yang berasal dari abad XII-XIV juga ditemukan di Kolaka. Penemuan itu menandakan bahwa Kolaka menggunakan uang Majapahit sebagai alat tukar,[68] tanda kalau Kolaka telah membangun jaringan politik dan ekonomi sebagai salah satu bagian penting dari suatu wilayah mengalami proses kekotaan.

Temuan arkeologi lain juga mengungkap bahwa di Kolaka pernah ada benteng yang besar dan lokasinya menghadap ke pantai. Balai Arkeologi Makassar yang meneliti Benteng ini menemukan bahwa bahan baku Benteng berasal dari tanah liat yang dipadatkan. Lebar benteng antara 50-80 cm dengan perkiraan tinggi 120-150 centimeter. Benteng ini digunakan untuk kepentingan pertahanan. Fakta tentang benteng di Kolaka menguatkan indikasi bahwa daerah ini pernah menerima serangan bajak laut dan pemerintah Kolonial belum turut andil dalam pertahanan dan keamanan di teluk Bone, khususnya Kolaka. Bisa jadi pasang surut intensitas hubungan Bone dan pemerintah kolonial menjadi penyebab lambatnya

68 Lihat Harian Kompas versi online di link : http://regional.kompas.com/read/2013/05/23/22215220/Koin.Jadi.Petunjuk. Hubungan.Dagang.MekonggaMajapahit



Kolaka terintegrasi dalam sistem pemerintahan Kolonial.[69] Sketsa Benteng yang ditemukan di Kolaka adalah seperti di bawah ini.



Gambar 5.3.3 Sketsa Lokasi Situs Benteng di Kolaka
Sumber: Situs Bende, Benteng Kolaka di Sulawesi Tenggara, Makassar: Balai Arkeologi, tt.)

Beberapa fakta di atas menunjukan bahwa penduduk Kolaka telah melakukan interaksi dengan masyarakat lain di Nusantara, seperti Cina, Arab, Jawa, Melayu, Bugis, dan Makassar. Dengan demikian penduduk yang menghuni Kolaka juga relatif Heterogen. Data penduduk Kolaka sesuai sensus tahun 1930 mengungkap data penduduk Kota Kolaka sebesar 12.318

69 Esther J. Velthoen, "Pirates in Periphery: Eastern Sulawesi 1905," in *Pirates, Ports, and Coasts in Asia, Historical and Contemporary Perspectives*, ed. John Kleinen and Manon Osseweijer (Singapore: ISEAS, 2010), 200–221. Lihat juga; Esther J. Velthoen, "Sailing in Dangerous Waters: Piracy and Raiding in Historical Context," *IIAS News Letter*, March 2005.

jiwa laki-laki dan 12.048 perempuan, sehingga totalnya 24.366 jiwa.[70] Penduduk kota Kolaka banyak berasal dari pendantang. Mereka berasal dari Bugis, Makassar, Luwu, Bajo, dan orang-orang Toraja. Penduduk Toraja yang bermukim di Kolaka dan bekerja sebagai pegawai pertambangan Nikel dan sektor lainnya, terutama buruh sejumlah 833 orang.[71]

Imigran Bugis dari Bone menurut data Volksteling tahun 1930 mencapai 2.136 orang.[72] Data ini menarik karena menunjukan banyaknya orang-orang Bugis Bone yang mengisi penduduk dan ruang di Kota Kolaka. Selain itu, akses dan jarak antara Bone dan Kolaka relatif dekat. Hubungan sosial (kekerabatan) yang telah berlangsung lama menjadi salah satu jawaban atas banyaknya orang-orang Bugis Bone datang ke kota Kolaka. Orang-orang Wajo, Bajo, dan orang Luwuk juga menjadi penduduk Kolaka. Orang Wajo sebagian besar menjadi pedagang di Kota itu. Orang-orang Luwu, selain menjadi pedagang juga menjadi nelayan dan pekerja di kota Kolaka. Orang-orang Bajo mengisi ruang kota, tepatnya di sekitar pasar dan pelabuhan, umumnya sebagai nelayan.

Heterogenitas penduduk seluruh Kolaka itu didukung oleh data penduduk dari 9 orang Eropa, 112 orang Cina, dan 26 penduduk Timur Asing lainnya. Dengan komposisi penduduk tersebut maka, kota Kolaka perkembangannya didukung oleh sejumlah faktor, yakni demografi yang produktif, ekonomi perdagangan yang berlangsung intensif dan ketersediaan komoditas perdagangan yang tersedia di kota Kolaka. Perahu dan perkapalan memainkan peranan penting ikut menunjang sirkulasi ekonomi masyarakat Kolaka.

Data Penduduk Kolaka sebagaimana yang ada dalam dokumen kolonial

---

70 Department van Economishe Zaken, *Volkstelling 1930, Deel V, Inhemsche Bevolking van Borneo, Celebes, de Kleine Soenda Eilanden En de Molukken* (Batavia: Landsdrukkerij, 1936), hlm. 21.

71 *Ibid.*, hlm. 64

72 Ibid., hlm. 48.



Belanda memuat keyakinan warga Kolaka. Data tersebut mengungkapkan bahwa yang tidak memiliki (satu jenis agama/kepersayaan) berjenis kelamin laki-laki mencapai angka 2.158 dan perempuan 2.017 jiwa atau sama dengan 4.175 jiwa. Penduduk yang beragama Islam berjenis kelamin laki-laki sebesar 16.061 orang dan perempuan berjumlah 15.016 Jiwa atau sama dengan 31.077. Penduduk Kolaka yang beragama Protestan berjenis kelamin laki-laki sebesar 276 jiwa, sedangkan perempuan berjumlah 202 orang atau total penganut Kristen Protestan sebanyak 478 jiwa. Penduduk yang beragama Katolik Roma dalam data sensus tahun 1930, laki-laki hanya 2 orang, sama dengan perempuannya, sehingga jumlahnya hanyan 4 orang.[73]

Pada tahun 1961, pemerintah Indonesia melaksanakan sensus penduduk yang pertama kalinya sejak memproklamasikan Kemerdekaan Indonesia tahun 1945. Sensus yang dilaksanakan atas amanah Undang-Undang no. 6 tahun 1960 ini memuat jumlah penduduk di masing-masing wilayah dari tingkat desa, kecamatan, kabupaten, hingga tingkat propinsi.[74] Khusus Kolaka, sesuai UU No. 29 tahun 1959 data penduduknya sudah tergabung dalam Propinsi Sulawesi Tenggara. Adapaun jumlah penduduk Kolaka pada tahun 1961 mencapai 19.583 orang. Ada penurunan jumlah penduduk di banding pada masa Kolonial. Salah satu yang diduga dari penyebab penurunan ini adalah kekacauan yang terus terjadi sepanjang tahun 1950an di wilayah itu. Akibatnya banyak penduduk Kolaka yang pindak ke Kendari (dimukimkan), ke Gorontalo, Bungku, Luwuk, Banggai, Ambon, dan Manado. Umumnya yang pindah dari Kolaka adalah orang-orang Tolaki dan Bugis. Lebih rinci mengenai penduduk Kolaka berdasar sensus Penduduk tahun 1961 dapat dilihat pada tabel berikut ini.

---

73 Ibid., hlm. 93.

74 Untuk lebih jelasnya mengenai Undang-undang Sensus Penduduk Pertama sesudah kemerdekaan dapat di akses melalui link: http://hukum.unsrat.ac.id/uu/uu_6_1960.htm



Tabel 5.3.1
Data Penduduk Kabupaten Kolaka Berdasar Sensus tahun 1960[75]

No	NAMA KECAMATAN	PRIA	PEREMPUAN	JUMLAH
1	Kolaka	2224	2184	4408
2	Wundulako	2582	2684	5266
3	Pomalaa	1052	799	1851
4	Rate-Rate	1987	2088	4075
5	Towanga	1201	1241	2442
6	Mowewe	787	754	1541
GRAND TOTAL				19583

Sumber : Biro Pusat Statistik, *Sensus Penduduk 1961, Penduduk Desa Sulawesi Dan Maluku* (Yogyakarta-Jakarta: Pusat Penelitian dan Studi Kependudukan UGM-BPS, 1980).

Seiring dengan makin amannya Kolaka sejak penumpasan Gerakan Pengacau Keamanan sejak 1945 sampai DI/TII, penduduk Kolaka terus mengalami kenaikan. Apabila dihitung sejak tahun 1961 sampai 2011, di mana penduduk Kolaka berjumlah 321.506 jiwa, maka ada kenaikan sangat tajam dalam 50 tahun terakhir, yakni mencapai 301.923 jiwa. Pertambahan yang cepat itu disebabkan oleh banyak hal di ataranya, faktor keamanan, pertambahan penduduk yang tidak terkendali, dan aksisibilitas ke Kota Kolaka yang makin lancar dan mudah. Pembukaan perkebunan Kakao dan kembali beroperansinya pertambangan nikel di Pomalaa (Kolaka) menjadi salah satu faktor pendorong pesatnya pertumbuhan penduduk yang berasal dari para pendantang di Kolaka.

5.3.4 Perkembangan Kolaka di Teluk Bone.

Kota sebagaimana umum terjadi di dunia selalu berada di pusat-pusat perjumpaan. Pusat perjumpaan itu biasanya di pantai yang memungkinkan untuk berlabuh bagi perahu atau kapal yang memuat orang dan komoditas

75 Biro Pusat Statistik, *Sensus Penduduk 1961, Penduduk Desa Sulawesi Dan Maluku* (Yogyakarta-Jakarta: Pusat Penelitian dan Studi Kependudukan UGM-BPS, 1980).



berupa bahan makanan. Ciri lain dari kota adalah mengalirnya penduduk ke suatu wilayah yang mendukung kelangsungan kehidupan seperti adanya sumber air bersih, ketersediaan makanan, dan sebagainya.[76]

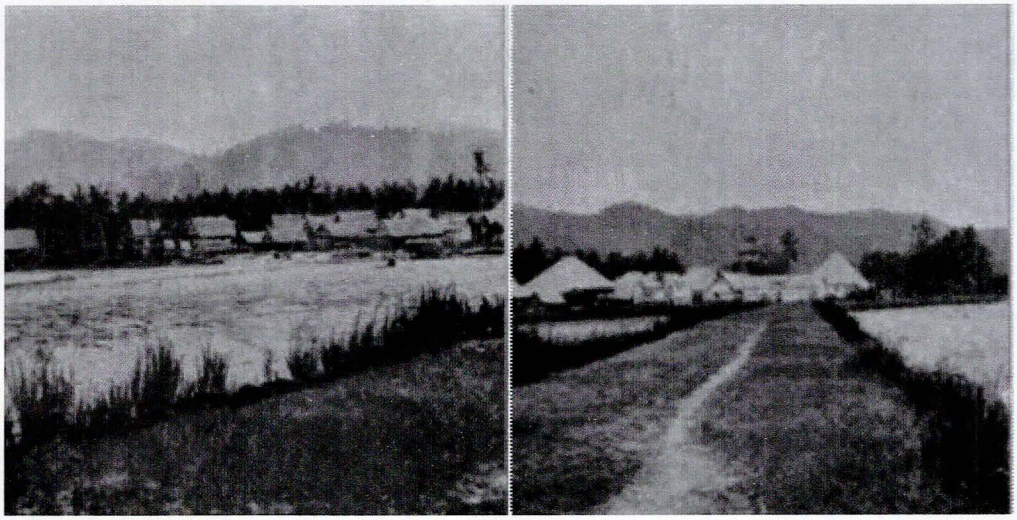
Kolaka sebagai pusat perjumpaan dan pusat pedagangan memiliki pantai, daratan, dan pegunungan. Pantai untuk ruang ekonomi, sosial, dan budaya, sedanglan dataran untuk pemukiman dan pertanian. Ruang pantai termasuk lautnya, bila dilihat dari perannya dalam mendukung tumbuh dan berkembangnya sebuah kota, termasuk Kota Kolaka. Basrin Melamba menyebutkan bahwa Kota Kolaka sebagai kota Pelabuhan di teluk Bone sejak tahun 1906-1942. Basrin melihat bahwa peran pelabuhan begitu dominan dalam menunjang perkembangan Kota melalui perdagangan, sehingga kota Kolaka disebut sebagai kota Pelabuhan.[77] Pertanyaannya adalah, apakah semua perdagangan dan unsur lain dari kota selalu melibatkan pelabuhan? Manakah yang paling dominan antara aktivitas pantai dan pelabuhan? Pelabuhan adalah ruang ekonomi resmi dan dioperasikan oleh kelompok elite yang mewakilili negara (penguasa). Pelabuhan adalah ruang yang disewa karena jasanya. Oleh karena itu, tidak semua masyarakat kota Kolaka menggunakan pelabuhan untuk memasukan dan menyeberangkan barang atau komoditas dari dan ke kota Kolaka. Atas dasar inilah, kota Pantai Kolaka dikategorisasikan. Pedagang dan para pelayar sejak awal abad XX jarang sekali masuk menggunakan fasilitas fisik pelabuhan. Umumnya mereka berlabuh diteluk, lalu barangnya diangkut dengan perahu yang lebih kecil. Aktivitas ini berlangsung hingga tahun 1980an. Jarang sekali kita menyaksikan ada perahu yang bersandar di pelabuhan, termasuk dalam bongkar-muat barang dagangan. Dalam kasus Kolaka, pelabuhan dibangun bukan semata-mata karena tujuan melengkapi kota itu dengan pelabuhan tetapi untuk pelabuhan kapal-kapal pemerintah Kolonial Belanda dalam rangka mengangkut produksi nikel dan kopra di Kolaka. Meskipun pelabuhan

76 N. Daldjoeni, *Geografi Kota Dan Desa* (Bandung: Alumni, 1998), hlm. 2.

77 Melamba, *Kota Pelabuhan Kolaka Di Teluk Bone 1906-1942*, 2011.



pada masa kolonial sangat eksklusif, namun keberadaan pelabuhan menjadi penambah fasilitas suatu kota yang sedang berkembang. Pelabuhan yang dibangun kolonial juga memberi implikasi pada perolehan pajak ke kas negara. Di bawah ini foto pelabuhan Kolaka tahun 1920.



Gambar 5.3.4
Foto Kota Pelabuhan Kolaka tahun 1920
Sumber: A. G. en H. Van Der Klift-Snijder, La Matoengga, Rotterdam: Nederlandsche Zendingsvereeniging, 1920, hlm. 2

Apabila melihat area pelabuhan Kolaka pada masa kini (yang diarsir, kuning) nampak bahwa perluasan morfologi kota bergerak vertikal, yakni memanjang mengikuti bentangan pantai. Selain itu, secara horisontal juga terjadi, yakni ke arah perbukitan. Hal itu nampak pada peta berikut yang diolah dari *satelitmap google*. Hasil peninjauan lapangan menunjukan perkembangan terkini dari Kota Kolaka, yakni mengikuti jaringan jalan raya yang terhubung dengan pusat-pusat ekonomi dan kota-kota di sekitarnya, seperti ke Kendari dan Bungku.

Kolaka adalah salah satu wilayah yang menghasilkan beras, damar, rotan, kayu, coklat, hasil laut, hewan ternak, dan hasil pertambangan biji besi (nikel) yang melimpah. Oleh karena itu, Kolaka menjadi salah satu



daerah yang banyak didatangi oleh para pedagang dari berbagai wilayah. Salah satu produk yang penting dari Kolaka adalah pertambangan nikel yang dieksport melalui pelabuhan Kolaka.[78] Selain itu, nikel juga diperdagangkan dalam skala kecil. Kenyataan ini ikut mendorong geliat aktivitas ekonomi Kolaka melalui perdagangan yang berdampak pada perkembangan kota, seperti pertambahan demografi, heterogenitas etnik, perluasan morfologi, dan perluasan infrastruktur Kota Kolaka.

Kota Kolaka memiliki posisi geografis yang trategis dalam perdagangan nikel di Luwu. Dalam peta di bawah ini menunjukan bahwa posisinya di pintu masuk ke pusat produsen nikel di Luwu (Palopo). Posisi ini memberi kesempatan yang luas bagi untuk berkembang. Kolaka mengambil keuntungan sebagai tempat persinggahan rutin bagi kapal dan perahu yang melakukan perdagangan ke Luwu. Sebaliknya, apabila para pedagang itu kembali dari Luwu, mereka bisa menyiapkan dan memenuhi kebutuhan perdagangan dan pelayarannya di Kolaka. Posisi Kolaka yang demikian seperti ruang transit para pedagang dan pelayar sebelum dan sesudah melakukan transaksi dengan Luwu.[79] Pada saat yang sama, Kolaka memiliki kesempatan memperkenalkan dan menjual komoditas dari wilayahnya. Keuntungan ganda inilah yang mendorong pesatnya perkembangan kota Kolaka. Hal itu sejalan dengan pemikiran ahli bahwa pertumbuhan dan perkembangan kota sejak abad XIX sampai medio abad XX dipengaruhi oleh peningkatan produksi dan pemasaran komoditas-komoditas tertentu. Dalam kasus Kolaka, Beras, kerbau, coklat, rotan, dan nikel memberi pengaruh penting dalam perkembangan Kota Kolaka.

Konflik dan migrasi masuk (*in-migration*) dan migrasi keluar (*out migration*) juga memberi kontribusi pada perkembangan kota. Kekacauan yang terjadi akibat konflik Bugis-Bone dan Makassar sejak abad XVII telah

78 Ibid., hlm. 19.

79 F.J.W.H. Sandbergen and D.G Stibbe, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indiá, Zevende Deel* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1935).



mendorong orang-orang Bugis mencari daerah baru (*out migration*) yang lebih aman, dan salah satu wilayah tujuannya adalah Kolaka. Demikian halnya dengan upaya Bone untuk menguasai Kolaka yang selalu dihalangi oleh Luwu. Luwu menjadikan Kolaka sebagai pintu pertahanan terdepan. Hal itu nampak pada raja-raja yang berkuasa di Mekongga (Kolaka) yang berasal dari Luwu. Wilayah Kolaka masuk sebagai "*palili* atau *vassal staat* (daerah bawahan) dari Kerajaan (Kedatuan) Luwu dan terus berlanjut hingga tahun 1942 dan kembali dimasukan dalam wilayah swapraja Luwu hingga menjelang akhir tahun 1959. Periode antara tahun 1942 sampai 1947, Kolaka masuk dalam wilayah Bungkun (setingkat Swapraja) Buton dan Laiwui.

Kekacauan yang mendorong pertambahan penduduk masuk dan keluar dari dan ke Kolaka terjadi pasca kemerdekaan, yakni ketika gangguan keamanan yang berlabel Gerakan Perlawanan DI/TII di Sulawesi berlangsung. Periode ini dapat dikatakan sebagai *periode konsolidasi demografi di Sulawesi* (Selatan dan Tenggara, termasuk di Kolaka) di mana penduduk didata dan diarahkan bermukim di kota dan dekat jalan raya untuk memudahkan akses, pengawasan, dan pengamanan oleh militer yang melakukan penyelematan (operasi) secara militer dalam rangka menghentikan kekacauan di wilayah itu. Kekacauan pada periode ini berdampak pada pernambahan fasilitas dan infrastruktur kota.

Fasilitas dan infrastruktur kota yang dibangun pada periode ini adalah penambahan fasilitas perkantoran, telekomunikasi radio, perbaikan struktur jalan raya, pembangunan jembatan, dan pembangunan jalan baru untuk akses penduduk dan komoditas. Kantor bea cukai juga dibangun, pasar diperbaiki, pelabuhan, fasiltas pendidikan (sekolah), rumah sakit, rumah ibadah, dan penyediaan listrik bagi warga kota Kolaka. Infrastruktur dan fasilitas kota yang dibangun itu menjadi dasar pengembengan kota Kolaka pada masa-masa sesudahnya.



5.3.5 Catatan Akhir

Kolaka hingga kini telah menjadi kota yang berkembang pesat. Berbagai fasilitas kota terus dibangun dan disediakan oleh pemerintah kota. Perkembangan kota Kolaka hingga sekarang tidak terlepas dari proses historis evolusi kota yang berlangsung dari periode sebelumnya. Oleh karena itu, untuk memudahkan pemahaman kita terhadap kota Kolaka perlu dilihat dalam beberapa fase. Fase perkembangan awal sebagai kota, yang dalam riset ini disebut sebagai *fase pertama.* Fase ini ditandai oleh terbentuknya jejaring (network) antara Kolaka (dan manusianya) dengan wilayah lain seperti Luwu, Bugis, Makassar, Melayu, Cina, dan Jawa. Kota Kolaka pada fase pertama ini mengandalkan pantai dan transportasi perahu dalam menunjang perekonomian kota melalui perdagangan di teluk Mekongga. Pelabuhan pada periode ini setara dengan *harbour* (pelabuhan pantai). Periode ini berlangsung hingga akhir abad XIX.

Pada *fase kedua*, perkembangan kota Kolaka ditandai dengan intensifnya pemerintah kolonial mencari komoditas baru. Kayu, rotan, dan tambang untuk diperdagangkan. Sasaran pemerintah kolonial adalah daerah-daerah baru yang belum taat pada *pax-nerlandica*. Pantai Timur Sulawesi dan teluk Bone menjadi sasaran. Perlawanan pemerintahan lokal yang terganggu secara ekonomi dan politik diperlihatkan dengan konfrontasi, meski hasilnya selalu kalah bagi penguasa lokal. Kekalahan ini melahirkan *korte Verklaring* (penjelasan singkat) dan sejumlah perjanjian yang menyatakan takluk dan tunduknya kekuasaan lokal pada pemerintah kolonial Belanda. Sejarah mencatat bahwa Bone tunduk pada pemerintah kolonial Belanda (1905),[80] Buton (1906), Muna, (1907) Kendari (1909), dan Kolaka (1910).[81]

---

80 E.B. Kielstra, *Indisch Nederland* hlm. 363-367. Lihat juga La Side, "Perang Pertahanan Kemerdekaan Massenrempulu", dalam; *Bingkisan*, bagian 2.II/12 (Agustus 1969), hlm 20-21

81 Data terse(\but sesuai *Korte Verklaring* yang ditandatangani pada 2 Agustus 1918. Lihat juga Said Duke, "Pembentukan Propinsi Sulawesi Tenggara 1950-1978: Studi Konflik Dan



Seiring dengan dominasi pemerintah kolonial Belanda di Kolaka, maka pembangunan kota diarahkan perluasan infrastruktur yang menghubungkan antara pantai dan sumber-sumber ekonomi yang menguntungkan. Pantai menjadi pusat karena pantai sebagai ruang ekonomi yang dinamis. Pengangkutan barang melalui laut, selain murah, juga mudah dilakukan dengan membangun pelabuhan. Pola pikir pemerintah kolonial ini sejalan dengan pengembangan perusahaan pengangkutan dari hindia Belanda ke Eropa sejak awal abad awal abad XX sampai akhir masa kolonial, yakni Koninklijke Paketvaat Maatschapij (KPM). Pergudangan banyak didirikan di sekitar pelabuhan dan jaringan jalan kota ditata dengan konsep kota yang memiliki jalan yang lebar dan baik. Rumah sakit, klinik, gereja, pos militer, perkantoran, dan pasar dibangun dengan baik oleh pemerintah kolonial dengan harapan perlindungan bagi pemerintah dan menambah pendapatan pemerintah kolonial dari sektor pajak. Periode ini menandai pembangunan infrastruktur kota Kolaka yang relatif masif dibanding periode sebelumnya.

Fase ketiga berlansung pada masa Jepang (1942) sampai 1960an. Periode ini yang tampak ke permukaan adalah konflik (kekacauan), tetapi makna terbesarnya adalah "konsolidasi demografi "(penduduk). Dengan kekacauan ini, masyarakat (kota dan desa) bersama-sama dengan pemerintah menyadari pentingnya integrasi antar elemen bangsa untuk mencapai cita-cita bersama sebagai masyarakat Indonesia yang merdeka (17-08-1945) dan pada level lokal, kesadaran dan kebersamaan menjadi satu kesatuan adalah hal paling penting. Kekacauan di daerah berhasil diamankan, karena kesadaran masyarakat yang menginginkan keteraturan dan kebersamaan. Penataan kembali daerah secara administratif dan tuntutan otonomi daerah yang diakomodasi pemerintah melalui Kementrian Dalam Negeri dan Otonomi Daerah menjadi bukti adanya kesadaran bersama masyrakat Indonesia pada waktu itu. Periode ini tidak banyak infrastruktur yang dibangun, kecuali untuk kepentingan sosial

Integrasi" (Universitas Indonesia, 1997).



dan militer seperti perkantoran militer dan fasilitas sosial, karena kondisi ekonomi dan politik negara yang sedang dalam tahap "masih sakit" secara ekonomi, sosial, dan politik.

Fase keempat adalah fase di mana kota-kota mulai berbenah dengan ideologi pembangunan yang ditiupkan Presiden RI, Suharto. Dengan jargon orde baru sebagai orde pembangunan, maka partisipasi publik dibangun dengan memanfaatkan momentum kekacauan di era sebelumnya. Orde baru selalu membangun kota dengan filosofi Jawa, alon-alon waton kelakon. Sumber daya alam yang sebelumnya dieksploitasi pemerintah kolonial Belanda diteruskan pada periode ini untuk membiayai pembangunan dan birokrasi negara.[82] Selain itu, sebagai jaring pengaman sosial, pemerintah melakukan kontrol atas pemberitaan media dan menjaga kestabilan harga bahan pangan sebagai cara negara menjaga stabilitas sosial dan keamanan. Dengan pendekatan pembangunan negara dan kotanya seperti itu, maka infrastruktur kota, termasuk di kota Kolaka benar-benar seperti hidup di era Revolusi. Pembangunan Indonesia hanya umum terjadi di kota-kota besar sejak masa kolonial seperti Jakarta, Semarang, Surabaya, dan Makassar. Kota-kota sekunder, benar-benar hidup segan, mati tak mau, seperti di Kolaka.

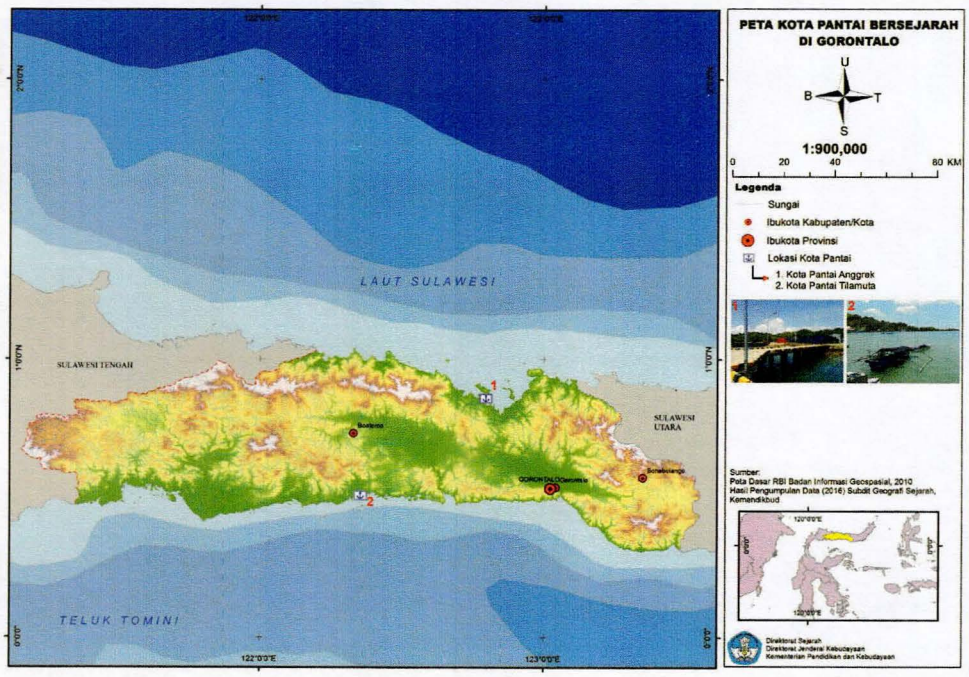
(Footnotes)

1 Data tahun 1936-1940 diambil dari Majalah, : "Copra in East Indonesia" in; The Economic Review Vol I No. 4, Departemen of Economic Affairs, Batavia-Java, tahun 1947, hal. 122.

82 Dianalisis dari telaah bacaan karya Anne Booth and Peter McCawley, eds., *Ekonomi Orde Baru* (Jakarta: LP3ES, 1990). Lihat Juga Thomas J. Lindblad, *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia, Berbagai Tantangan Baru* (Jakarta: LP3ES, 2001).

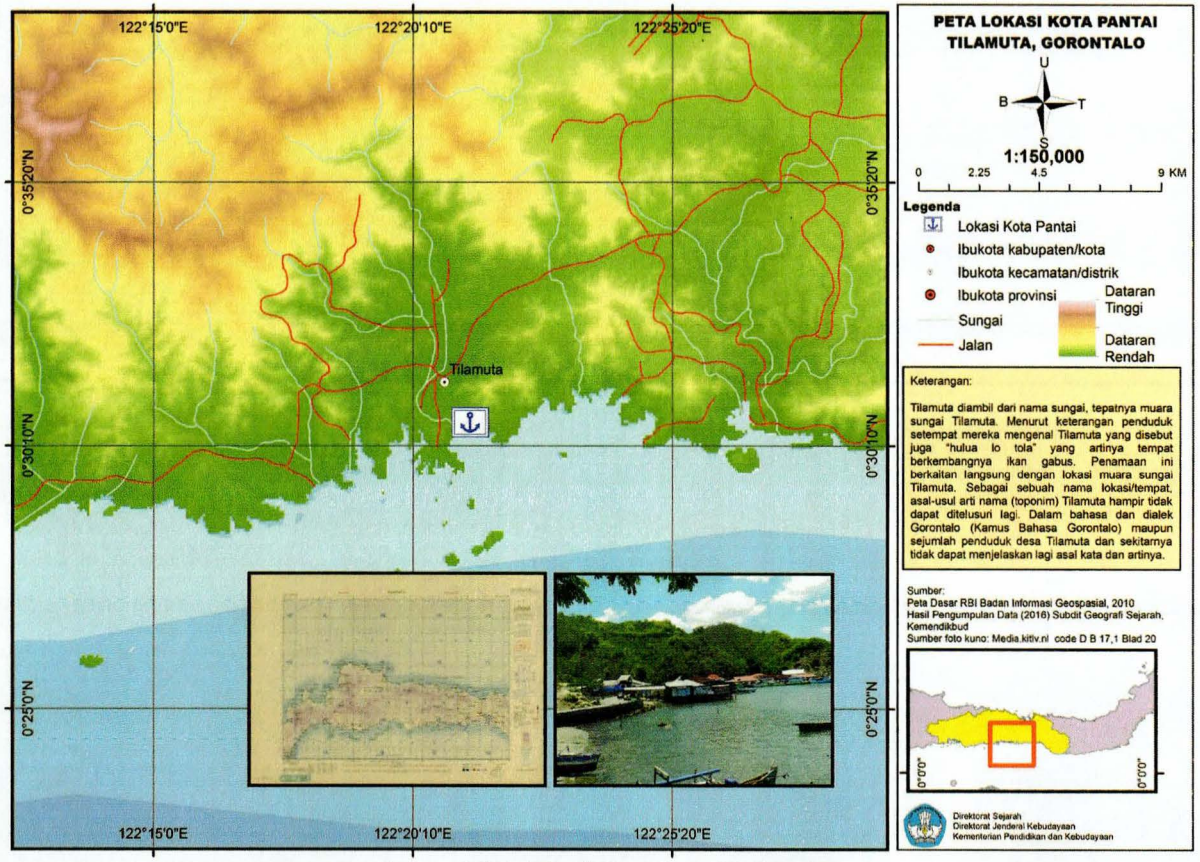


6
GORONTALO



Gambar 6 Peta Lokasi Kota Pantai di Gorontalo
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial

6.1. TILAMUTA



Gambar 6.1.1 Lokasi Kota Pantai Tilamuta
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial

6.1.1 Toponim TILAMUTA

Tilamuta, demikian sebutannya yang menunjuk pada empat nama tempat sebagai suatu lokasi yang berada di pesisir kabupaten Boalemo[1], provinsi Gorontalo. Adapun ke-empat nama tempat dimaksud, *pertama* adalah nama suatu wilayah atau daerah yang sekarang disebut kecamatan Tilamuta. *Kedua* nama ibukota Kabupaten Boalemo; *Ketiga* nama sebuah sungai yang bermuara di pantai Utara Gorontalo sebagai cikal bakal daerah utama Tilamuta yang sekarang. *Ke-empat* adalah nama sebuah pelabuhan yang mengambil posisi disebelah kiri dari muara sungai Tilamuta yang sekarang.

Menelusuri jejak lokasi awal pelabuhan, ketika berstatus pelabuhan pesisir, pelabuhan tradisional yang lokasi awalnya berada di sebelah kanan muara sungai Tilamuta, dan sekarang berada di sebelah kiri muara sungai, maka dapat dipastikan nama Tilamuta diambil dari nama sungai, tepatnya muara sungai Tilamuta. Menurut keterangan penduduk setempat mereka mengenal Tilamuta yang disebut juga "hulua lo tola" yang artinya tempat berkembangnya ikan gabus. Penamaan ini berkaitan langsung dengan lokasi muara sungai Tilamuta.

Sebagai sebuah nama lokasi/tempat, asal-usul arti nama (toponim) Tilamuta hampir tidak dapat ditelusuri lagi. Dalam bahasa dan dialek Gorontalo (Kamus Bahasa Gorontalo) maupun sejumlah penduduk desa Tilamuta dan sekitarnya tidak dapat menjelaskan lagi asal kata dan artinya. Eksistensi Tilamuta sebagai suatu nama sudah ada sejak abad ke 17 bahkan

1 Wilayah Boalemo merupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Gorontalo terletak antara 00o23 50 -00o55 40 LS dan 122o01 10 -122o39 25, dengan luas wilayah keseluruhan 2.300,90 Km2. Daerah ini berbatasan langsung dengan Kabupaten Gorontalo di sebelah utara dan timur, Teluk Tomini di sebelah selatan, kabupaten Pohuwato di sebelah barat. Secara administratif, daerah ini terbagi menjadi 7 Kecamatan dan 75 Desa. Pertanian merupakan sektor yang menjadi unggulan daerah ini, hasil pertanian daerah ini berupa bahan tanaman pangan yang meliputi: padi, jagung dan tanaman palawija. Untuk perkebunan, komoditi utama perkebunan Boalemo meliputi jambu mete, kelapa dalam, kelapa hibrida, dan kopi robusta. Profil-kabupaten-boalemo.html. Diakses Mei 2016).



jauh sebelumnya *tilamoeta* sebagai bagian dari wilayah kerajaan Boalemo.

Dalam perkembangan sejarah terbentuknya Gorontalo, nama Tilamuta sendiri hampir-hampir tidak disebutkan karena ditutupi dan didominasi nama kerajaan Boalemo sebagai induknya. Di masa itu, kepadatan penduduk menurut jiwa barulah 6-10 orang per-kilometer, dan jumlah penduduk dalam suatu wiayah yang luas berkisar 100 – 300 orang/ penduduk. Namun dapat dipastikan nama Tilamuta sudah ada sejak awal terbentuknya Gorontalo, bahkan jauh sebelumnya sudah disebut. Ketika terjadi perjanjian persekutuan persahabatan lima kerajaan yang berkumpul dan berserikat " limo lo pohalaa" yang diprakarsai oleh kerajaan Gorontalo dan Limboto (sebelumnya persekutuan dua kerajaan "duluwo pohalaa"; "janjia lou duluwo pohalaa" kerajaan Gorontalo dan kerajaan Limboto tahun 1672), Tilamuta sebagai suatu nama dan tempat disebut sebagai bagian dari wilayah kerajaan Boalemo. Kerajaan Boalemo sendiri dibawah pengaruh kuat kerajaan Limboto (Apriyanto, 2012: 14; Hassanudin & Amin, 2013: 39-40; Bastiaan, 1996: 212-215). Di masa penguasaan VOC atas wilayah ini dengan perjanjian dagangnya, Tilamuta juga dikenal sebagai nama suatu perusahaan pertambangan yang disebut "Mijnbouw Maatschappij Tilamoeta" (Witkamp, 1898:25).

Boalemo sebagai sebuah nama kerajaan mulai eksis ketika menggantikan kerajaan Bolango yang keluar dari ikatan perjanjian persekutuan persahabatan dan kekerabatan dari lima kerajaan yang berserikat dan berkumpul "limo lo pohalaa". Keluarnya kerajaan Bolango disebabkan oleh tekanan yang kuat, hegemoni dan dominasi Belanda terhadap penguasaan sumberdaya ekonomi, seperti hasil-hasil hutan dan emas di wilayah ini. Kerajaan Bolango sendiri menolak intervensi VOC atas penguasaan ekonomi dimaksud sehingga mereka menyatakan keluar dari ikatan perjanjian "limo lo pohalaa". Ke-lima kerajaan yang tergabung dalam "limo lo pohalaa" (Gorontalo, Limboto, Bone-Bintauna-Suwawa, Attinggola,



dan Bolango) yang diprakarsai oleh kerajaan Gorontalo dan Limboto diketahui telah bekerjasama dengan Belanda dengan bukti adanya kontrak (perjanjian) sejak 9 Januari 1928 dimasa Raja Iskandar Pui Monoarfa (15 pasal), dilanjutkan dan diperbaharui kontraknya pada masa pemerintahan Raja Lihawa Monoarfa 16 Januari 1831 dengan ketambahan 6 pasal yang memuat tetang penyerahan produksi tambang emas yang tidak dibatasi hanya pada kerajaan Gorontalo tetapi seluruh kerajaan yang tergabung didalamnya tidak terkecuali (Kartodirdjo, 1973: 379-390).

Produk perjanjian inilah yang tidak disetujui oleh kerajaan Bolango terutama pada pasal-pasal peguasaan ekonomi kerajaan yang menyebabkan mereka harus keluar dari ikatan "limo lo pohalaa". Mereka (Bolango) kemudian dihapuskan dalam konfederasi "limo lo pohalaa" sejak tahun 1862, bahkan dua tahun sebelumnya, tahun 1860 nama Bolango sebagai suatu kerajaan jarang lagi disebut-sebut dalam lintasan sejarah Gorontalo (haga, 1831: 17). Agar supaya eksistensi "limo lo pohalaa" tetap terjaga maka kedudukan kerajaan Bolango digantikan oleh kerajaan Boalemo (Tilamuta termasuk di dalamnya). Raja dan rakyat Bolango kemudian menyingkir menelusuri hutan untuk menghindari serangan tentara Belanda sampai akhirnya rombongan Bolango ini tiba, dan kemudian menetap di daerah Belang-Minahasa. (Hassanudian & Amin, 2013: 74).

Dipastikan bahwa awalnya lokasi yang kemudian hari disebut kecamatan Tilamuta adalah suatu kawasan yang tidak berpenghuni tetap. Migrasi manusia di teluk Tomini dan sekitarnya, terutama jalur nelayan dari suku Bajo, Mandar, Bugis-Makassar, dan Ternate mewarnai kegiatan pelayaran dan perdagangan tradisional di sepanjang pesisir Utara Gorontalo.

Perkembangan kemudian, sejalan dengan eksistensi adanya pelabuhan-pelabuhan tradisional, pelabuhan-pelabuhan pesisir, pelabuhan yang terbentuk secara alamiah; rumah-rumahan tempat tinggal sementara waktu, berlanjut eksistensi pelabuhan pesisir yang makin ramai, dan



adanya pendatang yang menjadikan lokasi ini sebagai tempat mendaratnya perahu nelayan dan berlangsung lama, maka kemudian menjadi beberapa pemukiman tetap suku-suku pendatang di atas. Menetapnya suku-suku pendatang ini, didorong oleh sumberdaya perikanan yang cukup memadai sehingga secara perlahan mulai "ba daseng" (tinggal untuk sementara waktu) sampai terbentuknya pemukiman-pemukiman yang sifatnya sementara, dan kemudian permanen/tetap, dusun kecil sebagai sebuah pedukuhan dan (kemudian) menjadi desa.



Gambar 6.1.2 Desa Nelayan Sekitar Pelabuhan Tilamuta
Sumber: dokumen penulis, Maret 2016

Menurut hikayat, pada zaman dahulu, daratan Tilamuta tidak berpenghuni. Diceritakan bahwa telah datang pengembara yang berasal dari wilayah Timur kemudian mendarat di pesisir Tilamuta. Tidak diceritakan berapa banyak orang/pengembara yang datang, dan darimana saja asalnya. Ketika mereka tiba di muara sungai Tilamuta mereka kemudian membuat tanda dengan memancangkan sebuah patok atau tiang yang disebut



dengan "patoa timuru" (Arsip Desa Pentandu Timur, tt). Toponim "patoa" dari bahasa Gorontalo "patoa", "patoalo" yang artinya ditancapkan tonggak; dipancangkan tonggak di sini agar diketahui batasnya; sedangkan kata "timuru" = timur atau disebelah timur. Jadi Patoa Timuru adalah nama pemukiman/desa yang dasar toponimnya mengacu pada mata angin. Sebelah Timur dimaksud dalam konteks ini, adalah pemukiman desa mula-mula di sebelah kanan dari muara sungai Tilamuta, dan juga sebagai awal pelabuhan pesisir/tradisional. Secara geografis untuk sekarang ini, Patoa Timuru terhisab dengan wilayah desa Pentadu Barat dengan nama kampung Pentadu. Dapat dipastikan, nama awal selain disebut Tilamuta, untuk daerah muara sungai Tilamuta disebut juga dengan "patoa timur".

Tahun berganti, lama kelamaan daerah sungai Tilamuta menjadi tujuan para pengembara/pendatang sehingga lokasi yang mereka sebut sebagai Patoa Timur semakin ramai dan padat pemukimannya. Pada tahun 1959, Patoa Timur memekarkan dirinya sendiri berpisah dengan desa Petandu dan terbentuk empat pedukuhan (kampung), masing-masing: Pedukuhan Lipa (Lipa=daun pembungkus/pembalut rokok), Pedukuhan Tambe (tambe= tersangkut), Pedukuhan Poheita Daa (Poheita=ketakutan karena adanya gangguan; daa=besar), dan Pedukuhan Poheita Kiki (ketakutan/gangguan kecil).

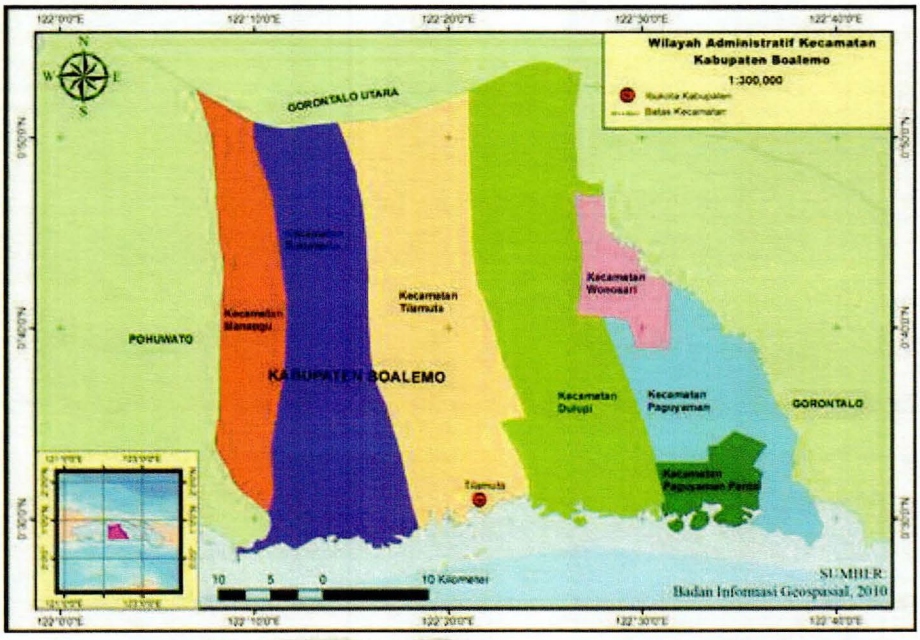
Pada tahun 2005, sejalan dengan tata pemerintahan negara, istilah kampung dirubah menjadi desa, dan pedukuhan menjadi dusun. Demikian halnya nama Patoa Timur berubah nama menjadi desa Pentadu Timur, dan langsung dimekarkan menjadi dua desa. Pemekaran ini berdasarkan Peraturan Daerah (PERDA) Nomor 27 tahun 2005, yakni desa induk tetap dengan nama Pentadu Timur yang umumnya dihuni oleh para pendatang, dan desa pemekaran dinamai desa Tenilo yang pada umumnya bersuku Gorontalo. ToponimTenilo dari bahasa Gorontalo mempunyai arti *alat untuk menampung air hujan antara dua ujung atap atau antara dua bahagian rumah, di mana pada sambungan atap harus dibuatkan Tenilo.*



Sebagai nama kecamatan Tilamuta adalah ibukota kabupaten Boalemo, dan merupakan salah satu kecamatan dari tujuh kecamatan yang ada di wilayah pemerintahan kabupaten Boalemo provinsi Gorontalo. Kecamatan Tilamuta dengan luas wilayahnya 311,40 km^2 berbatasan di sebelah Utara dan Timur dengan kecamatan Dulupi, sebelah Selatan dengan Teluk Tomini dan sebelah Barat dengan kecamatan Botumoito. Adapun nama-nama kecamatan di kabupaten Boalemo sebagai berikut:

1. Kecamatan Tilamuta
2. Kecamatan Manangu
3. Kecamatan Dulupi
4. Kecamatan Botumoito
5. Kecamatan Paguyaman
6. Kecamatan Wonosari
7. Kecamatan Paguyaman Pantai

Sebagai ibukota kecamatan, Tilamuta membawahi duabelas desa yang hampir semuanya terbentuk secara swasembada (mandiri, bebas, otonom, independen). Hanya satu desa, yakni desa Tenilo yang terbentuk



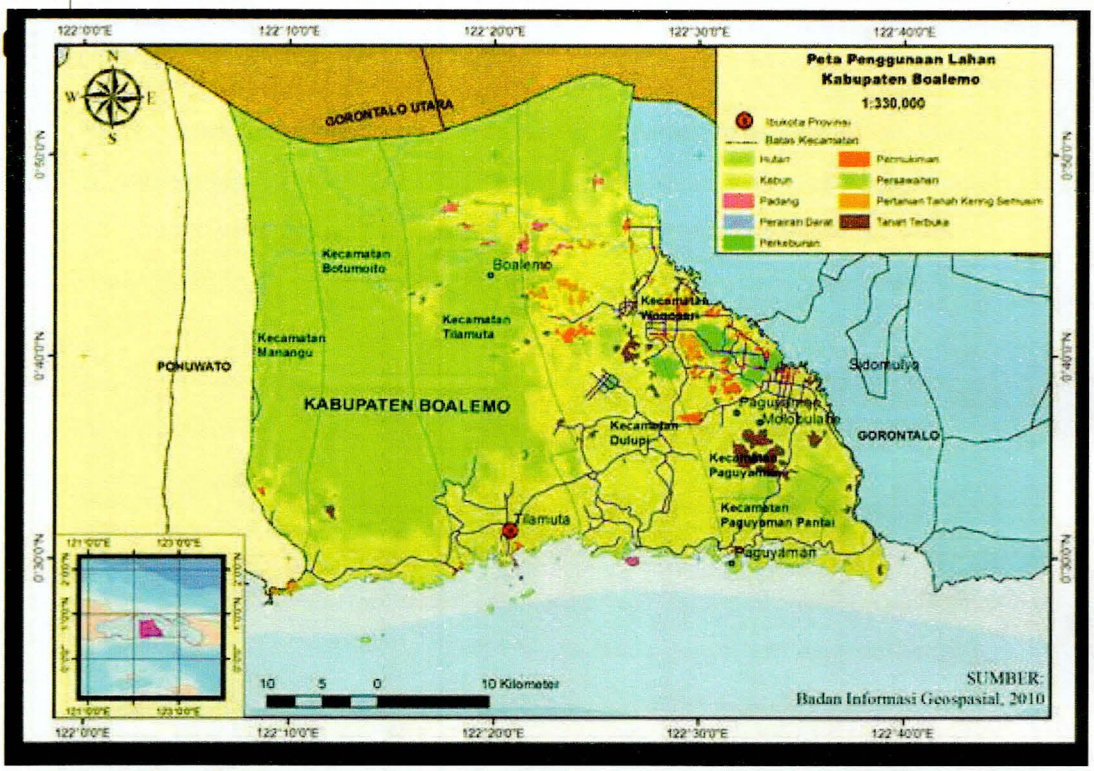
Gambar 6.1.3 Peta 7 (Tujuh) Kecamatan di Kabupaten Boalemo, Provinsi Gorontalo
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

secara swadaya (usaha/kekuatan sendiri). Adapun ke duabelas desa dimaksud adalah:

1. Desa Lamu
2. Desa Bajo
3. Desa Pentadu Barat
4. Desa Pentandu Timur
5. Desa Modelomo
6. Desa Hungayonaa
7. Desa Ayuhulalo
8. Desa Piloliyanga
9. Desa Limbato
10. Desa Mohungo
11. Desa Lahumbo
12. Desa Tenilo

Sebagian besar desa-desa ini adalah desa pantai atau berada di pesisir pantai dengan rata-rata ketinggian 14 m di atas permukaan laut. Empat desa berada sangat dekat dengan pesisir pantai (desa Pentandu Barat, Petandu Timur, Bajo, dan Tenilo), tiga desa berada di daerah lembah dan Daerah Aliran Sungai (DAS) (desa Hungayonaa, Ayuhalalo, Lamu, Mohungu), dua desa berada di lereng/punggung bukit kecil/sedang, dan dua desa di daratan. Jika dilihat dari segi luas wilayahnya, maka yang terbesar luasnya adalah desa Piloliyanga (57,30) dan luas wilayah terkecil desa Limbato (8,39). Jarak setiap desa relatif sangat dekat, berkisar antara 0,7 s.d 20,00. (Tilmuta dalam Angka, BPS Kab. Boalemo, 2015)





Gambar 6.1.4 Peta Pusat kegiatan Kabupaten Boalemo berada di Kota Tilamuta yang juga merupakan ibukota Kabupaten Boalemo. Jarak kota Tilamuta dengan Kota Gorontalo (ibukota Provinsi Gorontalo) kurang lebih 115 Km. Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

6.1.2 Dari Pelabuhan Pesisir ke Pelabuhan Tilamuta

Awalnya lokasi pelabuhan bukan di tempat sebelah kiri muara sungai (lokasi yang sekarang), tetapi berada di sebelah kanan muara sungai Tilamuta. Sebelumnya disebut saja pelabuhan tradisional, yang dimanfaatkan oleh para nelayan untuk menambatkan perahunya, dan sekaligus juga menurunkan dan mengangkut bahan-bahan hasil komoditas hutan dan pertanian untuk dibawa ke berbagai tempat seputaran teluk Tomini. Untuk wilayah kecamatan Tilamuta, sebelum adanya pelabuhan yang representatif, dibanyak tempat di wilayah pesisir ini, ada banyak pelabuhan rakyat yang disebut pelabuhan pesisir. Lokasi-lokasi pelabuhan pesisir ini yang kemudian menjadi cikal bakal lokasi nama kecamatan karena aktivitas melaut dan konsentrasi pemukiman. Pelabuhan-pelabuhan tradisional atau pelabuhan pesisir ini, kehadirannya difasilitasi swasembada



maupun swadaya masyarakat nelayan, terutama di Petandu Timur, Petandu Barat, dan dusun Bajo (orang/suku laut; manusia perahu).

Pelabuhan Tilamuta mulai dibangun dengan anggaran negara pada tahun 2008, dan mulai dipergunakan secara resmi tahun 2009 tanpa peresmian. Menurut kepala administratur pelabuhan, hal ini biasa bagi pelabuhan-pelabuhan kelas kecil, kelas III, untuk pembuktian operasionalnya hanya dengan Berita Acara Operasional (BASO) sebagai pelaporan kepada kementerian perhubungan. Pelaporan ini berisi selain monografi dan profil pelabuhan, termasuk aset-aset pelabuhan tetapi juga kaitannya dengan hambatan-hambatan yang ditemui serta perencanaan dan usaha pengembangan ke depan.

Pelabuhan Tilamuta dengan nama Kantor Unit Pelaksana Pelabuhan (UPP) kelas III, beralamat di jalan pelabuhan Nomor 106, Tilamuta kabupaten Boalemo, provinsi Gorontalo (kode pos: 96263 – telpon/fax: 0443 210892; 0435 8591175. Status pelabuhan adalah milik pemerintah, dibawah Direktorat Perhubungan laut kementerian Perhubungan. Sebagai pelabuhan induk, yang membawahi satu dermaga pelabuhan Bumbulan di kabupaten Pohuwato tetapi juga menjadi pengawas bagi pelabuhan-pelabuhan rakyat, pelabuhan tradisional, atau pelabuhan pesisir. Pelabuhan Tilamuta melayani umum penumpang (orang) dan barang, dan terbuka untuk perdagangan luar negeri dengan fungsi utama pelabuhan hanya untuk kegiatan pelayaran dan perdagangan regional (antar pulau). Berdasarkan UU No. 17 tahun 2009, status pelabuhan Tilamuta (aktif) beroperasi dan dikembangkan, dalam pengertian usaha dan upaya perluasan jaringan pelayaran dan perdagangan tetap menjadi bagian perencanaan ke depan.

Kondisi fisik pelabuhan dalam keadaan baik dengan luas kolam pelabuhan 4000 m^2, kedalaman minimum 9 m^2 kedalaman maksimum 12 m^2. Untuk alur masuk pelabuhan tersedia area sepanjang 3200 m, lebar 980 m, dengan kedalaman 37 m Lws. Koordinat lego jangkar 00^0 – 29' – 79"



LU / 122^0 – 21' – 602" BT. Fasilitas fisik lainnya yaitu konstruksi beton baja untuk dermaga dengan kekuatan dan kapasitas 1500 – 3000 Ton. Panjang dermaga 64 x 8 m, kedalaman 9-12 yang diperuntukkan bagi penumpang dan kapal barang. Selain itu tersedia juga fasilitas tiga gudang penampung yang tertutup, masing-masing 300 m^2. Untuk kapal penumpang disediakan areal 375 m^2 dengan kapasitas 175 orang; terminal barang penumpukan tersedia 4000 m^2 dengan kapasitas 1500 Ton, dan untuk fasilitas kontainer belum tersedia. Sampai saat ini keadaan kapal keluar masuk pelabuhan tidak mengalami hambatan walaupun fasilitas pemanduan belum ada (diadakan).

Pelabuhan ini juga melayani jasa berlabuh, dan jasa tambat dermaga untuk kapal niaga; masing-masing Rp. 40 US $ dan 30 US $ dan jasa air kapal dalam negeri 20 % dari PDAM. Jasa lainnya adalah tenaga kerja buruh pelabuhan yang diorganisir oleh koperasi, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) 80 orang dengan kemampuan bongkar muat 400 T/G/H.

Pelabuhan Tilamuta sebagai pelabuhan induk membawahi satu dermaga pelabuhan, yaitu pelabuhan penyeberangan Bumbulan yang dibangun tahun 2009 dan mulai operasional tahun 2011. Lokasi pelabuhan di daerah Marissa kecamatan Pohuwato dengan status melayani penumpang dan barang. Perbedaan antara kedua pelabuhan ini, hanyalah pada konsentrasi aktivitas, yang satu lebih dikhususkan pada penumpang dan barang (pelabuhan Feri Bumbulan), dan yang satunya lagi pelabuhan barang dan penumpang (pelabuhan Tilamuta). Selain itu perbedaannya pada kapasitas, luas, dan lebar serta kedalamannya. Pelabuhan Bumbulan secara fisik, panjang dermaga 50 m, lebar 8 m, luas 400 m^2, dengan kedalaman 4-6 MLWS. Posisi koordinat 00^0 – 29',01" LU dan 122^{0}06' 15,72 BT (Arsip Data Spasial Prasarana Transportasi Pelabuhan Tilamuta, 2015).



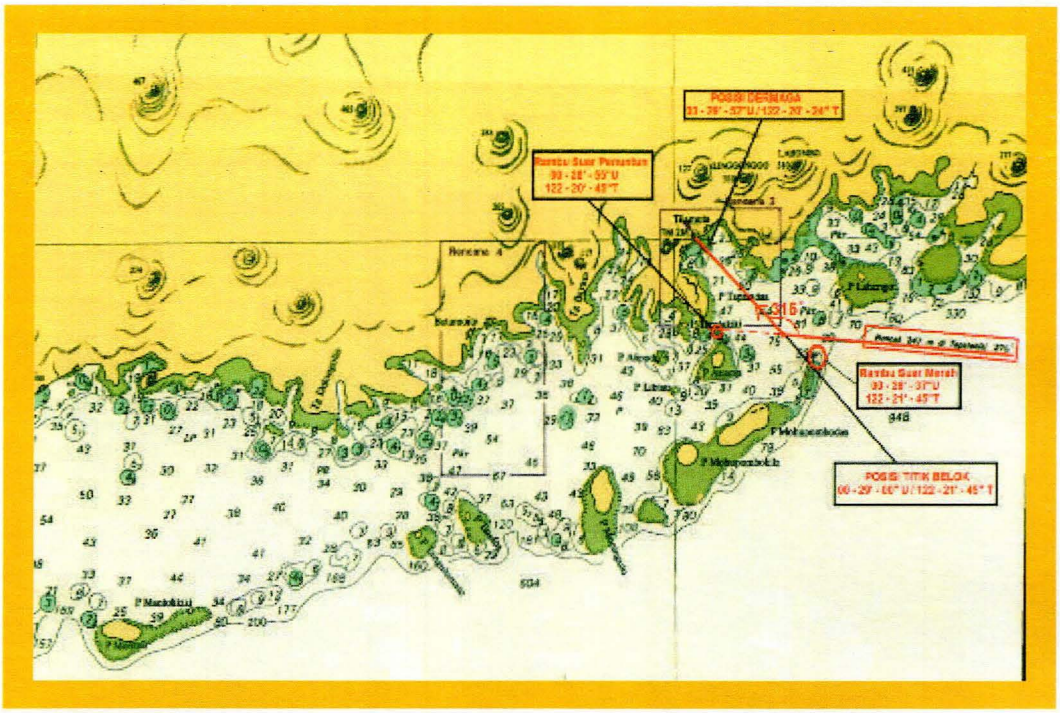


Gambar 6.1.5 Kondisi Dermaga Labuh Kapal di Pelabuhan Tilamuta
Sumber: dokumen penulis, Maret 2016

6.1.3 Pelabuhan dan Jaringan Komunikasinya

Di beberapa lokasi pesisir pantai pelabuhan Tilamuta, terdapat pelabuhan-pelabuhan rakyat, pelabuhan tradisional atau pelabuhan pesisir. Salah satu pelabuhan pesisir yang cukup ramai adalah yang berlokasi di sebelah kanan atau sebelah Utara muara sungai Tilamuta, orang Bajo menyebutnya Labuan Bajo Tilamuta. Pedukuhan atau dusun-dusun kecil banyak tercipta dari kegiatan melaut ini, yang umumnya dilakukan oleh suku Bajo, Mandar dan Bugis-Makassar.

Munculnya suatu pelabuhan tidak bisa dilepaskan dari adanya hubungan antara daerah pesisir dan pedalaman. Pelabuhan menjadi ukuran lalulintas keluar masuknya barang, jika jalan penghubung darat tidak memadai; jarak tempuh yang jauh, dan dengan kondisi yang memakan biaya yang relatif banyak. Untuk pelabuhan Tilamuta, awalnya memang aktivitas maritim atau melaut menjadi faktor utama, namun tanpa



Gambar 6.1.6 Denah dan Layout Pelabuhan
Sumber: Data Spasial Prasarana Transportasi Pelabuhan Tilamuta, 2015

dukungan sumberdaya alam darat, tanah yang relatif subur dan memiliki komoditas hasil hutan dan pertanian, maka kegiatan melaut hanyalah untuk sementara saja, dan tidak menetap atau terus-menerus sehingga menjadi tempat berlabuh (pelabuhan).

Jika dibanding dengan pelabuhan-pelabuhan historis di Gorontalo, seperti pelabuhan Kwandang dan pelabuhan Gorontalo yang pada masa lampau memiliki nama yang cukup dikenal sebagai pelabuhan yang besar dan memiliki peran penting dalam jaringan pelayaran di Sulawesi dan Indonesia umumnya, pelabuhan Tilamuta kemungkinan mampu (tumbuh) berkembang sebagai bagian dari pemerataan pembangunan, khususnya pelayanan daerah-daerah terpencil dan jauh dari hubungan luar. Hal ini, jika dilihat dari kehadiran pembangunan pelabuhan Tilamuta dan pelabuhan Bumbulan, masing-masing baru dibangun pada tahun 2008 dan 2009. Kehadiran kedua pelabuhan ini tentu saja ada hubungannya dengan peran ekonomi diwilayah ini dengan terbentuknya secara alamiah jalur-jalur



transportasi baik untuk jaringan maritimnya maupun adanya pusat-pusat pengumpulan barang-barang dagangan jalur transportasi darat di tempat-tempat tertentu.

Hubungan timbal balik ini, antara pelabuhan dan daerah daratan, pertanian pegunungan sangat menentukan perkembangan kedua belah pihak. Maju mundurnya perkembangan ekonomi akan ditentukan oleh kedua aktivitas. Apabila jalan darat mampu mengakomodasi distribusi hasil-hasil pertanian pegunungan ke ibukota pusat pemerintahan, dalam hal ini kota Gorontalo dan sekitarnya, maka hal ini akan mempengaruhi aktivitas pelabuhan. Hal ini sejalan dengan yang dikemukakan Susanto Zuhdi (Zuhdi, 2002: x-xi), bahwa suatu pelabuhan selain menghadap ke luar, pelabuhan juga harus mementingkan daerah *hinterland.*

Sebagai ibukota kabupaten Boalemo, Tilamuta memainkan peran penting di wilayahnya dalam distribusi sumberdaya ekonomi, baik dari darat maupun dari laut. Tilamuta sebagai kota pantai ditandai dengan adanya pelabuhan berperan sebagai pusat ekonomi yang berfungsi sebagai jalur impor dan ekspor ke daerah-daerah yang jauh dan terpencil, yang dihubungkan dengan jalur (alternatif) sungai dan jalan darat. Pelabuhan Tilamuta menjadi tempat penampungan baik barang-barang pertanian yang akan disebarkan secara regional dikawasan teluk Tomini maupun menampung barang-barang yang datang dari luar yang tidak dimiliki dan dihasilkan daerah pedalaman. Posisi keduanya saling menguntungkan dan membutuhkan sehingga diperlukan sarana dan prasarana yang memadai untuk memberikan kemudahan dan menfasilitasi aktivitas perniagaan ini.

Memasuki pelabuhan Tilamuta, terkesan jauh dari pemukiman penduduk. Jalan masuk pelabuhan, di sebelah kiri dihiasi bukit-bukit bebatuan sedang dengan campuran tanah kapur berpasir putih; sebelah kanan hutan mangrove yang cukup luas. Semakin dekat dengan pelabuhan terdapat beberapa rumah penduduk sebagai bagian dari interaksi dengan



penghuni pelabuhan. Secara umum jalan masuk ke pelabuhan Tilamuta dalam kondisi yang baik dengan aspal beton hotmix dan terlihat sangat kuat daya tahannya. Hal ini dibuat untuk menahan daya tahan truk-truk besar kontainer yang masuk keluar pelabuhan dengan memasukkan atau mengeluarkan barang dari dan keluar pelabuhan. Kondisi pelabuhan juga dengan berbagai sarana dan prasarana cukup memadai, terutama beberapa gudang besar yang dibangun untuk menampung barang-barang yang masuk.

Walaupun penduduk kecamatan Tilamuta sebagian besar desanya berada di pesisir namun dari segi ketenagakerjaan umumnya lebih banyak di sektor pertanian. Hal ini menunjukkan bahwa sektor perikanan belum menjadi pekerjaan utama penduduk. Salah satu faktor, dikarenakan kurangnya kapal-kapal ikan yang representatif besar seperti kapal *pajeko* ikan yang dapat menampung tenaga kerja dalam jumlah besar (massal). Faktor lainnya, infrastuktur yang menjadi daya dukung yang berkaitan dengan penerimaan dan pengelolaan ikan. Pada umumnya penduduk di Tilamuta sebagian besar penduduknya bermata pencaharian sebagai nelayan dan petani. Kondisi potensi alam yang tersedia belum terkelola dengan baik, hal ini dibuktikan dengan masih rendahnya pendapatan masyarakat di desa-desa. Disamping itu pula tingkat pendidikan masyarakat tergolong masih rendah khusus pendidikan menengah dan pendidikan tinggi. Hal ini berdampak pada munculnya permasalahan sosial dan ekonomi di masyarakat. Mata pencahariannyapun menjadi masalah yang krusial bagi masyarakat yang bergantung pada kondisi alam yang terjadi. Pada musim-musim tertentu masyarakat berprofesi sebagai nelayan dan pada kondisi tertentu berprofesi sebagai petani. Kondisi ini menjadikan kepala keluarga dalam hal ini sebagai tulang punggung keluarga dalam mencari nafkah. Sehingga jika diperhitungkan maka pendapatan keluarga tergolong rendah, karena masih bertumpu pada peran suami.

Jumlah penduduk kecamatan Tilamuta 27.404 (keadaan tahun 2014)



terdiri dari penduduk laki-laki 13.786; perempuan 13.618 jiwa dengan tingkat kepadatan penduduk 88 jiwa per-km^2. Keterangan ini menunjukkan daya dukung timbal balik dengan aktivitas niaga pelabuhan berjalan dengan baik. Jika ada kapal yang berlabuh maka keramaian pelabuhan terlihat dengan munculnya para buruh pelabuhan dan tenaga kerja lainnya yang berkaitan dengan kelancaran keluar masuk barang di pelabuhan dan kegiatan kepelabuhanan lainnya.

Pelabuhan menjadi titik pusat jaringan komunikasi keluar dan masuk barang, yang dengan sendirinya (alamiah) tercipta jaringan komunikasi baik dari darat di seluruh wilayah kecamatan Tilamuta ataupun dengan kecamatan dan kabupaten tetangga di Tilamuta seperti kecamatan Poguat-Boalemo.

Baik jaringan komunikasi jalan darat maupun laut, telah diatur melalui Peratura Daerah (PERDA) Provinsi Gorontalo No 4 tahun 2011 tentang rencana tata ruang Gorontalo untuk tahun 2010 – 2030. Hal ini dilakukan dengan semangat otonomi daerah. Untuk komunikasi jalan darat yang menghubungkan langsung dengan kecamatan Tilamuta termasuk pada jalur terminal penumpang tipe B yakni jalur Leato dan kota Gorontalo, Limboto dan kabupaten Gorontalo, Tilamuta dan Manangu di kabupaten Boalemo termasuk Marisa di kabupaten Pohuwato, kemudian Kwandang Kabupaten Gorontalo Utara, Suwawa dan Taludaa di Kabupaten Bone Bolango yang penentuan lokasinya mempertimbangkan lokasi yang dekat atau berakses tinggi ke pusat perbelanjaan. Begitupun untuk jalur komunikasi jalan darat untuk distribusi terminal barang yang lokasinya di dekat Kawasan Terpadu Industri, pergudangan dan perdagangan Isimu, dekat Stasiun KA dan mempunyai akses tinggi ke Bandara Djalaluddin serta Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Anggrek, Pelabuhan Kwandang, Pelabuhan Penyeberangan Kota, Penyeberangan Marisa, Pelabuhan Laut Bumbulan, dan Pelabuhan Laut Kabila Bone, termasuk pelabuhan Tilamuta. Secara umum untuk akses komunikasi jalan darat,



kondisinya dalam keadaan baik (kondisi, April 2016).

Untuk komunikasi jaringan lalu lintas darat dan angkutan jalan perkotaan meliputi trayek angkutan umum dalam kota, angkutan kota dalam provinsi, dan angkutan antarkota antarprovinsi dan kecamatan Tilamuta masuk kategori dalam jaringan komunikasi jalan darat luar kota, dengan kode 42 dengan sejumlah daerah kabupaten dan kecamatan tetangga. Hal ini juga menghubungkan jaringan komunikasi antar pelabuhan di dua kabupaten Boalemo dan Pohuwato, yaitu selain pelabuhan Tilamuta dan Bumbulan termasuk juga pelabuhan Anggrek.

Terminal Tilamuta termasuk jaringan komunikasi luar kota dengan kode 42, bersama-sama dengan terminal Isimu – Tilamuta, sedangkan terminal Tilamuta sendiri menjadi titik pangkal yang mencakup:

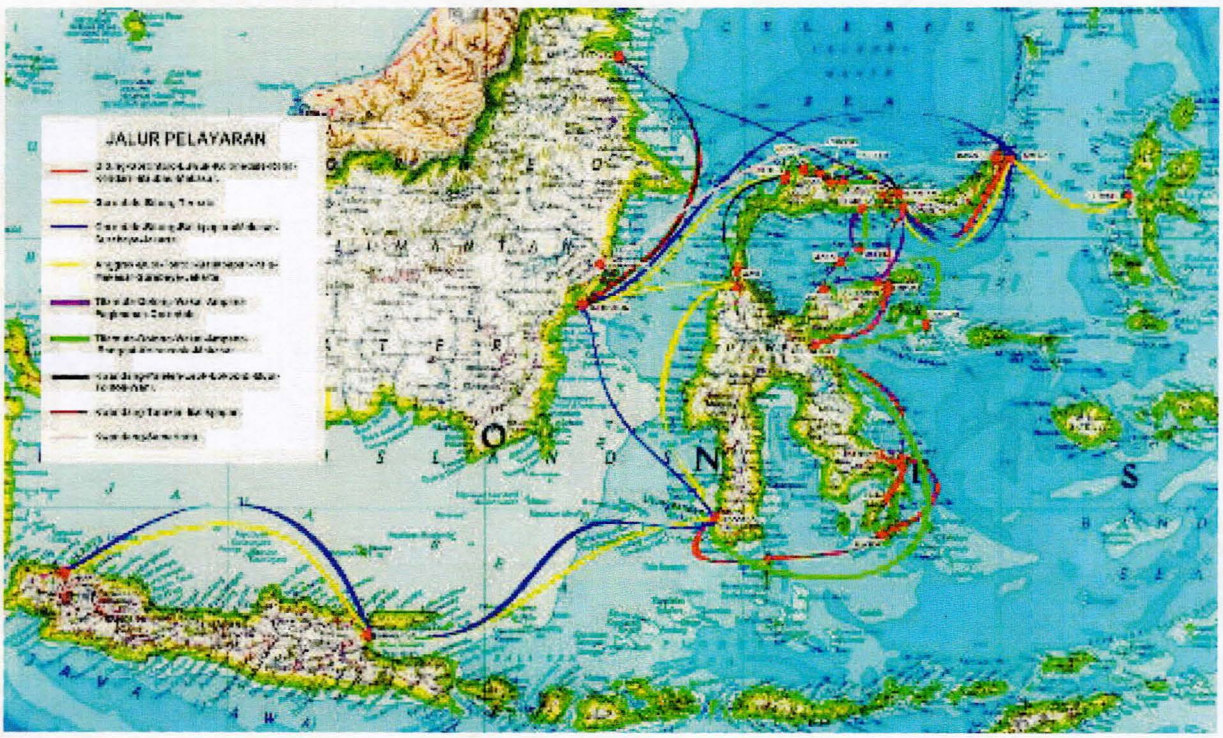
1. Terminal Tilamuta– Randangan
2. Terminal Tilamuta – Lemito
3. Terminal Tilamuta – Marisa
4. Terminal Tilamuta – Popayato

Selain itu, jaringan komunikasi pelayaran laut tercipta oleh karena hubungan barang komoditas antara permintaan dan kebutuhan dalam distribusi sandang, pangan, dan papan, terutama jaringan komunikasi pelayaran dan perdagangan laut di sekitar teluk tomini. Untuk jaringan pelayaran dan perdagangan dalam negeri, pemerintah telah mengatur sedemikian rupa jalur komunikasi pelayaran itu secara nasional dengan Undang-Undang. Walaupun yang diangkut bahan-bahan komoditas tetapi penumpang/orang juga turut serta demikian sebaliknya, termasuk melalui pelabuhan penyeberangan feri di Bumbulan di kecamatan Poguat kabupaten Pohuwato yang termasuk wilayah kerja (pengawasan) dari pelabuhan Tilamuta.



6.1.4 Kapal-kapal Yang Berlabuh: Tujuan dan Datangnya

Mengenai tujuan dan datangnya kapal ke suatu pelabuhan, telah diatur dengan peraturan yang disebut dengan sistem jaringan transportasi laut dan alur pelayaran nasional. Hal ini meliputi tatanan kepelabuhanan dan alur pelayaran nasional; dan tatanan kepelabuhanan dan alur pelayaran provinsi. Tatanan kepelabuhanan nasional sebagaimana dimaksud terkait dengan wilayah Provinsi Gorontalo adalah Pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan yang dapat berfungsi sebagai pelabuhan umum maupun pelabuhan khusus seperti pelabuhan bongkar muat kargo dan petikemas, pelabuhan perikanan, pelabuhan batubara, dan pelabuhan Depo BBM.



Gambar 6.1.7
Jalur Pelayaran Antar Pelabuhan di Gorontalo dan Sulawesi Utara dan Daerah Sekitarnya di Indonesia Sumber: Adaptasi Peta Jalur Pelayaran Nasional di Provinsi



Alur pelayaran nasional di Provinsi meliputi:

a. Bitung – Gorontalo - Luwuk – Kolonodale – Raha - Kendari – Bau Bau - Makassar;
b. Gorontalo – Bitung – Ternate;
c. Gorontalo – Bitung – Balikpapan – Makassar – Surabaya – Jakarta;
d. Anggrek – Buol - Tolitoli – Balikpapan – Palu – Makassar – Surabaya – Jakarta;
e. Tilamuta – Dolong – Wakai – Ampana – Pagimana – Gorontalo;
f. Tilamuta – Dolong/Wakai – Ampana – Pagimana – Banggai – Kolonadale – Makassar;
g. Kwandang – Paleleh - Leok – Lokodidi – Buol – Tolitoli – Wani;
h. Kwandang – Tarakan – Balikpapan;
i. Kwandang – Samarinda.

Untuk menunjang alur pelayaran nasional sebagaimana dimaksud maka Pelabuhan Gorontalo di Kota Gorontalo, Pelabuhan Anggrek dan Pelabuhan Kwandang di Gorontalo Utara ditetapkan sebagai pelabuhan Pengumpul. Pelabuhan Anggrek sebagai pelabuhan pengumpul berfungsi untuk bongkar muat kargo dan peti kemas termasuk ekspor jagung ke Brunei Darusalam, Malaysia, korea dan Philipina, serta pelabuhan batubara sebagai bahan baku PLTU.

Pelabuhan Tilamuta termasuk sebagai pelabuhan pengumpan dikabupaten Boalemo dan Pelabuhan Bumbulan di Kabupaten Pohuwato. Alur pelayaran provinsi meliputi: Gorontalo – Tilamuta - Bumbulan, Kwandang – Anggrek.

Untuk jalur pelayaran perintis, pemerintah melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan SK. Nomor: AL.108/5/18/DJPL.15 tentang Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kapal Pelayaran Perintis Tahun Anggaran 2016 serta Ketentuan-ketentuan Pelaksanannya, maka untuk pelabuhan Tilamuta melayani jaringan trayek pelayaran berdasarkan kode trayek 41 dengan jarak



mil sebagai berikut: Tilamuta – 191 mil – Luwuk: - 178 mil – Banggai – 88 mil Pulau Talibabo – 86 mil Banggai – 191 mil – Luwuk – 148 mil Boalemo – 82 mil (kembali) ke Tilamuta. Dalam sebulan dapat melayari route trayek ini sebanyak 9x dengan type dan ukuran kapal Coaster/750 DWT.

Dalam sebulan kunjungan kapal baik perintis maupun pelayaran nasional, termasuk bongkar muat barang secara regional di pelabuhan Tilamuta, dapat mencapai 120-an. Hal ini dapat dilihat dalam manifes laporan bulanan kegiatan operasional sepanjang bulan Maret 2016; Buku daftar kapal-kapal yang keluar masuk, berlayar dengan pas tahunan dan pas kecil di pelabuhan Tilamuta sepanjang bulan Maret 2016. Nama-nama kapal jenis KMN, seperti KMN Fitria, Sahabat, Inka Mina, Idaman, Nefdena, Matahari, Merpati, Cahaya Pangkep, yang masuk keluar dari yang bertonase paling rendah sampai yang tertinggi (tonase kotor) 15, 19, 23, 24, 26, 29, 32, 34 GT. Kapal-kapal ini dalam sebulan dapat keluar masuk 3-4 kali. Pada umunya, kapal-kapal ini berasal dari Tilamuta, hanya Merpati yang berasal dari Gorontalo dan Cahaya Pangkep dari Bitung, yang dalam sebulan masuk keluar lebih dari sekali. Asal pelabuhan Tilamuta dengan tujuan laut dan kembali labuh dengan membawa hasil laut berupa ikan tongkol-tuna, dan lain-lain berupa bahan kebutuhan primer.

Untuk dalam negeri, dalam sebulan 3-4 kapal yang bongkar muat barang, terutama yang datang dari Makassar dan Luwuk dengan membawa semen, besi, dan lainnya. Adapun kapal-kapal dimaksud, yaitu KM Alken Pratama (rata-rata masuk keluar pelabuhan Tilamuta, dua kali sebulan) asal pelabuhan Boalemo tujuan Luwuk, Tilamuta dan sekitarnya; KM Melina asal pelabuhan Luwuk, tujuan Biringkasi dengan membawa barang jenis Semen Tonasa 1800 ton; KM Nene Mallomo, asal pelabuhan Makassar, tujuan Tilamuta dengan membawa barang jenis Semen Bosowa 3000 ton.



6.1.5 Perdagangan Barang dan Komoditas

Harga barang komoditas dapat terjadi fluktuasi jika perubahan jalur atau tidak adanya kapal yang mengangkut (berlayar). Pemerintah telah mengusahakan satu-dua kapal perintis sehingga dapat menekan dan bahkan memberikan harga yang sama untuk barang komoditas dengan pelabuhan di kota Gorontalo. Jarak tempuh yang jauh dengan ibukota provinsi tempat kedudukan pelabuhan induk Gorontalo dapat membuat harga-harga bahan bangunan, seperti semen, besi, papan, dan sejenisnya menjadi mahal, namun dengan adanya kapal perintis maka relatif dapat diatasi. Kondisi kekinian dalam jalur pelayaran dan perdagangan komoditas sering terganggu jika kapal perintis tidak melakukan pelayaran oleh karena kerusakan kapal dan harus diperbaiki beberapa Minggu lamanya, sehingga para pengusaha lokal berinisiatif menyewa kapal swasta untuk pengangkutan dan pengiriman, hal ini menyebabkan kesulitan bagi masyarakat karena nantinya berpengaruh terhadap harga barang dan komoditas.

Hasil pertanian-perkebunan yang banyak diusahakan penduduk Tilamuta, seperti padi, jagung, kacang kedelai, kacang tanah, palawija, kelapa (kopra), kakao, umbi-umbian, seperti ubi jalar, ubi kayu, sayur-sayuran dan buah-buahan.

Untuk produksi ekspor komoditas, distribusi antarpulau dari pelabuhan Tilamuta terbesar adalah ternak sapi, kuda, kemudian kambing, selebihnya unggas (bebek dan ayam). Selanjutnya, melalui perikanan laut, Tempat Penampungan Ikan (TPI) juga mendistribusi ikan hasil tangkapan nelayan. Hasil tangkapan nelayan sebagian ada yang diteruskan ke pelabuhan Bitung-Manado atau melalui pelabuhan Gorontalo untuk di ekspor (diteruskan) ke negara-negara tetangga. Hal yang menarik adalah kegiatan ekspor langsung yag dilakukan dari pelabuhan Tilamuta adalah Bungkil dan Minyak kelapa; Bungkil ke India dan minyak kelapa ke pelabuhan Bitung. Untuk minyak kelapa, baik untuk digunakan diwilayah



Sulawesi Utara dengan adanya pabrik kemasan minyak kelapa PT Bimoli tetapi juga sebagian didistribusi ke tempat lainnya di Indonesia melalui pelabuhan Bitung.

Di bidang industri kreatif, pesatnya hasil-hasil industri anyaman dan gerabah sebagai usaha produksi rumah tangga juga diperdagangkan antarpulau secara regional. Sebaliknya, pelabuhan Tilamuta menerima dan menampung barang-barang yang masuk dari Gorontalo, Makassar (Sulawesi Selatan), Palu (Sulawesi Tengah) dan Teluk Tomini sekitarnya. Barang-barang komoditas utama yang masuk, seperti bahan-bahan bangunan, kayu, besi, dan semen.

Pada sektor pertambangan dan energi, potensi yang ada mencakup sejumlah bahan tambang dan mineral yang mempunyai nilai ekonomi tinggi seperti emas, perak, tembaga, batu gamping *(lime stone)*, toseki, batu granit, sirtu, zeolit, kaolin, pasir kuarsa, feldspar dan lempung *(clay)*. Potensi ini mempunyai nilai ekonomis penting dalam peningkatan kemakmuran masyarakat di Kabupaten Boalemo, didalamnya termasuk kecamatan Tilamuta. Secara geologis, potensi bahan tambang Kabupaten Boalemo tersebar di seluruh kecamatan dengan jenis dan potensi yang beragam. Namun sayang, *issu* sentral dalam pertambangan adalah aktifitas *illegal mining*. Pemerintah lokal belum mampu mengakomodasi potensi sumberdaya alam di daerah ini untuk dimanfaatkan bagi kesejahteraan bersama dengan teknologi yang cukup memadai.

Selanjutnya, bahan ekspor lainnya yang diusahakan oleh masyarakat pada umumnya dan belum dikelola secara baik oleh pemerintah daerah, sebagaimana perolehan data sekunder baik yang bersumber dari Sub Direktorat Mineral Logam, Direktorat Inventarisasi Sumber Daya Mineral, maupun dari data yang diperoleh dari Dinas Pertambangan Kabupaten Boalemo tentang adanya lokasi emas di wilayah Kabupaten Boalemo yaitu terdapat di daerah Baganti, Gunung Pani, Marisa Timur, Kecamatan



Marisa, Taluduyam, Kecamatan Marisa dan di Marisa sendiri dengan besar sumber daya yang cukup besar. Umumnya (masih) dan telah diusahakan oleh Rakyat (PETI).

Hasil inventarisasi dan evaluasi mineral non logam di daerah kabupaten Boalemo banyak lokasi-lokasi keterdapatan emas, bahkan di daerah Baganti, dari kegiatan penyelidikan menghasilkan sumber daya tereka terbesar 50 juta ton bijih dengan kadar emas 1,0 gram/ton dan mengandung 50 ton logam. Begitu juga dari endapan alluvial placer menghasilkan sumber daya hipotetik sampai terukur sebesar 1,354 ton sampai 0,131 ton logam dengan kadar 0,321 gram permeter kubik (endapan placer).

Berdasarkan data sekunder tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa emas yang merupakan salah satu komoditas mineral logam ini mempunyai nilai dan prospek yang dapat dikembangkan baik dalam skala besar maupun secara kecil-kecilan misalnya melalui koperasi atau dalam bentuk swasta lainnya, sehingga dapat dimanfaatkan secara luas atau optimal bagi masyarakat/ pemerintah dan tidak hanya dinikmati oleh sekelompok orang.

Di daerah kabupaten Boalemo, bahan galian yang dijumpai adalah dasit, andesit, sirtu, toseki (bahan keramik), granit, granodiorit yang dapat dijadikan bahan-bahan konstruksi untuk bangunan *(ornamen stone),* dan bahan galian logam (emas primer serta emas placer/sekunder). Salah satu bahan galian non logam yang cukup menonjol dari segi kuantitas adalah toseki (bahan untuk keramik), walaupun angka sumber dayanya sementara belum dapat ditentukan secara keseluruhan mengingat sifat endapannya yang menempati bagian tertentu dari zona ubahan hidrotermal dalam satuan batuan vulkanik.

Baik terhadap sirtu maupun andesit dan granodiorit yang terdapat disisi jalan raya trans Sulawesi, Desa Buntulio Utara, Kecamatan Marisa,



Kabupaten Boalemo, cukup menarik untuk diusahakan guna memenuhi kebutuhan bahan bangunan di sekitar daerah ini, terutama dalam pengembangan infrastruktur di kabupaten ini, sebagai wilayah baru yang akan berkembang.

Berdasarkan data sekunder yang diperoleh, bahan galian logam (emas, perak dan tembaga) merupakan komoditas yang sangat berarti bagi peningkatan perekonomian daerah ini. Untuk sementara, apa yang dikemukakan di atas adalah salah satu komoditas ekspor dari daerah ini yang belum dimanfaatkan semaksimal mungkin oleh pemerintah daerah dan masih dikelola oleh perorangan atau msyarakat umum dengan jenis penambangan rakyat (PETI) yang tidak memperhatikan kerusakan lingkungan.

6.1.6 Mijnbouw Maatschappij Tilamoeta (MMT)

Sejarah mencatat bahwa ekspor awal kaitannya dengan pesisir Tilamuta, yaitu terjadi pada masa kolonial, ketika VOC-Belanda mengintrodusir hasil-hasil hutan dan emas dari wilayah "limo lo pohalaa". Salah satu faktor pendorong kehadiran VOC-Belanda dan menjalin kerjasama dengan raja-raja di Gorontalo adalah emas, sehingga pada tahun 1705 Belanda kemudian mendirikan kantor dagang (*factory*) dan membangun gudang-gudang penyimpanan (*pakhuis*) (Hassanudin & Amin, 2012: 158). Dibangunnya gudang penyimpanan menunjukkan bahwa produksi pertambangan melebihi kapasitas perencanaan.

Eksploitasi besar-besaran dilakukan dengan monopoli VOC-Belanda. Tanpa disadari melalui pengiriman hasil-hasil tambang tercipta dengan sendirinya jalur pelayaran yang tadinya tradisional dan bebas, kemudian berangsur menjadi modern yang ditandai dengan adanya kerjasama dan kontrak dengan VOC termasuk terbentuknya struktur kepelabuhanan. Dikenal mula-mula, adanya penguasa-penguasa setempat disebut *Olongia*



(raja) yang dipertuan di suatu wilayah tertentu, dan untuk pengawasan dan penguasaan laut diberikan kepada *patila* dan *kapitan laut.*

Adanya pertambangan emas, tidak menutup kemungkin kehadiran para saudagar dan pedagang yang datang dari berbagai tempat dan latar belakang agama. Baik hanya untuk mencari tahu keadaan dan kondisi pertambangan serta sistem pengelolaannya, maupun utuk mencari peluang kerjasama, tidak untuk menjadi pembeli tetapi menawarkan jasa distribusi. Mengapa demikian, karena monopoli dagang sudah dikuasai VOC-Belanda, tidak ada lagi peluang lain bagi pedagang dan saudagar yang datang untuk dapat memperoleh emas selain hanya menawarkan jasa distribusi. Untuk masuk daerah pelabuhan Tilamuta, perkenalan pertama, mereka akan bertemu dengan penguasa setempat, raja-raja lokal *olongia (raja)* yang memberi ruang dan kesempatan untuk masuk, yang penting ada kesepakatan dengan membayar semacam pas masuk (upeti) dan taat tunduk kepada aturan hukum adat setempat, dalam hal ini adat dan hukum kerajaan Gorontalo, dimana Tilamuta bagian dari wilayah kekuasaan.

Pada masa pra-kolonial, hampir di seluruh wilayah Gorontalo muncul banyak lokasi pertambangan emas. Dalam laporan-laporan arsip kolonial[2] tercatat produksi hasil tambang emas sejak tahun 1823 di Paguat, dan tahun 1828 laporan dari berbagai negeri di Gorontalo; tahun 1830 laporan ekspor emas pasir, perak, dan tembaga; tahun 1834 pendaftaran leveransi emas dari Limboto, Boalemo, Bone, Bolango, dan Atinggola. Selanjutnya, tahun 1831 laporan penggalian emas di Sulamata, selain ekspor emas sejak tahun 1831 – 1845 di seluruh Gorontalo.

Tercatat dalam laporan pertengahan abad ke-19 terdapat ± 30.000 eksplorasi blok tambang emas di wilayah afdeling Gorontalo; kemudian lanjut izin eksplorasi jumlah tambang emas menjadi 35.000 blok tambang. Adanya barang komoditas emas, maka hadir dan didirikannya sejumlah

2 Arsip Nasional Repubik Indonesia (ANRI), *Inventaris Arsip Gorontalo 1810-1865.*



perusahaan pengelolaan yang didukung dengan modal yang besar, tenaga ahli peneliti tambang dan pembukaan suatu maskapai. Walaupun kantor maskapai berpusat di Batavia atau negeri Belanda tetapi cabang anak perusahannya ada di Gorontalo, seperti "Nederlandsch Indische Minjbouw Maatschappij" yang menanamkan investasi dihampir seluruh wilayah kerajaan Gorontalo. Salah satu maskapai yang berkantor pusat di Batavia dan Amsterdam didirikan di Tilamuta "Mijnbouw Maatschappij Tilamoeta". Investasi yang ditanamkan sebesar f. 150.00 oleh anak perusahaan Reiss & Co dengan isin eksplorasi penambangan ± 12.000 blok tambang di wilayah Boalemo. Walaupun perusahaan ini tidak memiliki tenaga ahli penambangan namun mereka diberikan izin yang sama dengan perusahaan tambang lainnya. Perusahaan ini dipimpin oleh komisaris Jhr. A.A.A. Ploos van Amstel, T.A.F de Bruine, dan S. Preuit.[3]

Untuk Tilamuta salah satu lokasi Tambang emas dimasa itu berada di daerah Dulupi (sekarang Dulupi nama suatu kecamatan, dahulu bagian dari wilayah kerajaan Boalemo) namun untuk kedudukan perusahaan dan jalur ekspor dari wilayah pesisir Tilamuta, selanjutnya dibawa kapal menuju pelabuhan Gorontalo atau pelabuhan Manado, pelabuhan Ternate; atau langsung ke kantor pusat Maschappij di Batavia dan atau di Amsterdam. Pelabuhan-pelabuhan yang disebut ini, semuanya tersedia gudang penyimpanan (*pakhuiz*). Untuk jalur pelayaran ini dikenal sebagai jalur regional yang sudah tercipta dengan sendirinya sejak pra-kolonial. Hal ini kaitannya dengan perdagangan bebas (Lapian, 1997: 144; Lapian, 1997: 114).

Komoditas hutan dan hasil emas di Tilamuta sejak abad ke-19, yang kemudian membuat perdagangan di wilayah ini tetap terpelihara dan hidup sampai sekarang, walaupun ekspor emas untuk saat ini tidak ada lagi. Bahan ekspor emas di masa kolonial kemudian menjadi rebutan sejumlah penguasa

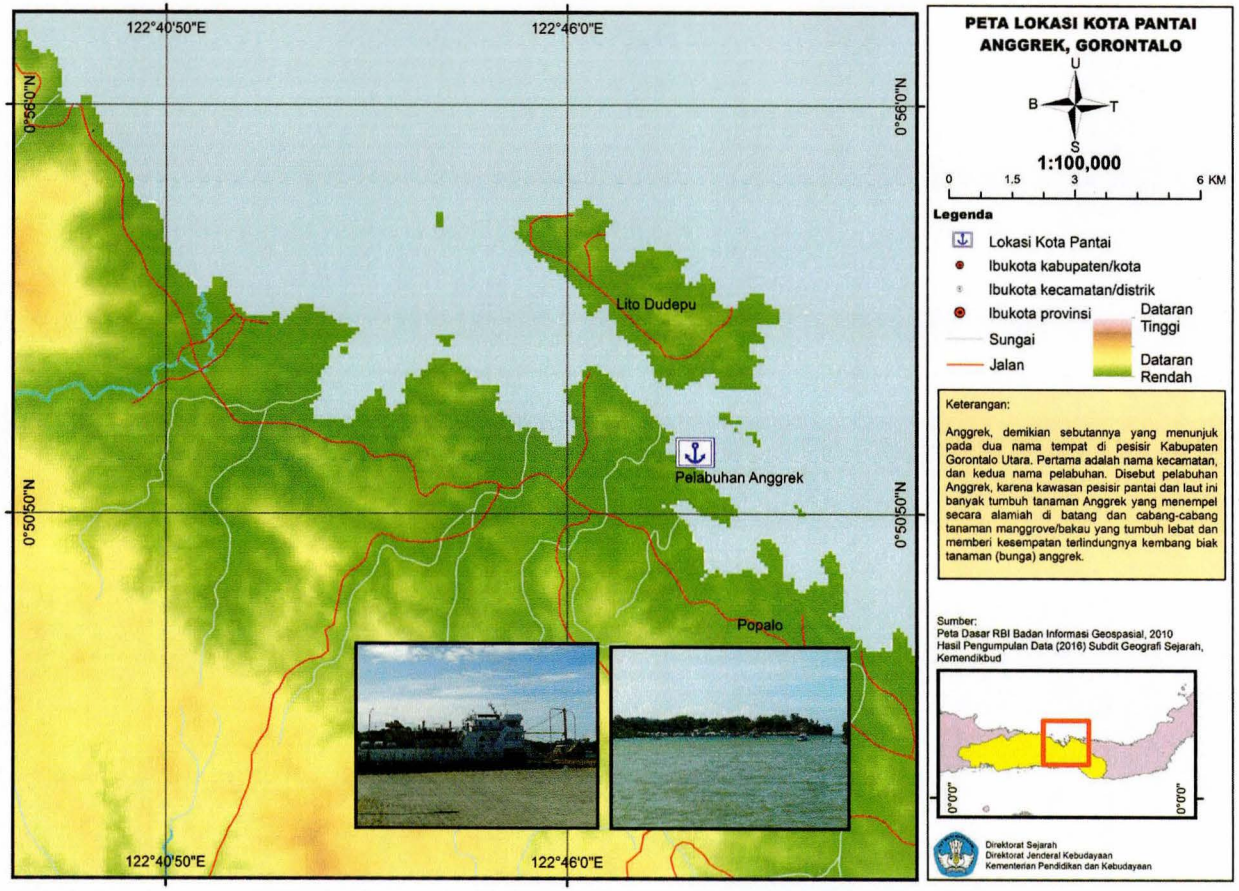
3 Lihat Hassanudin dan Basri Amin, (2013) kutipan dari buku H.Ph. Th. Witkamp. 1898. *Handleiding : Kart van Noord-Celebes.* J.H. de Buss. Hlm 25.



laut, baik penguasa laut lokal, raja dan kerajaan nusantara; raja dan kerajaan seputar teluk tomini dan sekitarnya, seperti kerajaan Gowa-Makassar dan kerajaan Ternate. Emas merupakan salah satu bahan rebutan perdagangan yang penting di masa kolonial yang kemudian mengundang VOC-Belanda untuk dipertuan di wilayah ini; tidak saja di wilayah Tilamutu sebagai bagian kerajaan Boalemo, tetapi juga seluruh kerajaan di Gorontalo dalam ikatan "limo lo pohalaa". Semua raja dan kerajaan laut berusaha menguasai dan memonopoli barang-barang hasil dagangan dimasa itu. Rebutan penguasaan itu, menjadikan wilayah perairan dan pesisir ini menjadi ramai oleh hiruk pikuk pelayaran dan perdagangan regional maupun internasional.

Apa yang digambarkan sebagai dinamika pelayaran dan perdagangan pada masa kolonial, sampai kini menunjukkan adanya aktivitas yang sama walaupun skalanya semakin kecil baik produksi, produk bahan dagangan yang diekspor dan import, serta luasnya wilayah tujuan masuk keluarnya barang. Aktivitas pelayaran dan ekonomi perdagangan ini memunculkan hadirnya multikulturalisme pemukiman yang ada di daerah Tilamuta. Pedagang-pedagang pribumi dan masyarakat keturunan Tionghoa sebagai kontinuitas aktivitas dagang terelasi sampai sekarang, seperti menfasilitasi keluar masuknya barang-barang yang dibutuhkan di daerah luas kabupaten Boalemo terlebih di wilayah pusat ibukota yakni kecamatan Tilamuta. Adapun barang-barang dagangan yang masuk seperti besi, kayu dan semen yang di datangkan dari Makassar.





Gambar 6.2.1 Peta Posisi pelabuhan Anggrek dalam Peta Provinsi Gorontalo
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

6.2.1 Toponim Anggrek

Mendengar nama Anggrek, asosiatif kognitif manusia umumnya menghubungkannya dengan nama (tanaman) bunga Anggrek. Ternyata hal itu benar! Anggrek, demikian sebutannya yang menunjuk pada dua nama tempat di pesisir Kabupaten Gorontalo Utara. Pertama adalah nama kecamatan, dan kedua nama pelabuhan. Disebut pelabuhan Anggrek, karena kawasan pesisir pantai dan laut ini banyak tumbuh tanaman Anggrek yang menempel secara alamiah di batang dan cabang-cabang tanaman manggrove/bakau yang tumbuh lebat dan memberi kesempatan terlindungnya kembang biak tanaman (bunga) anggrek.

Kondisi sekarang ini, jika kita berkunjung ke pesisir pantai anggrek, kita tidak akan menemukan lagi lokasi yang sesuai dengan namanya. Anggrek yang tadinya tumbuh subur secara alamiah sekarang ini sudah sulit didapatkan karena sering diambil penduduk untuk tanaman hias dirumah/ kantor atau untuk kebutuhan lainnya, seperti upacara keagamaan, hiasan dan dekorasi ruangan, ucapan selamat, sebagai penanda didada sebagai tamu (pejabat-penting) serta ungkapan suka maupun dukacita.

Sebagai salah satu tanaman hias yang berbunga indah, anggrek tumbuh dan tersebar luas di seluruh dunia termasuk di hutan-hutan Indonesia; kecuali di Antartika dan Padang Pasir. Anggrek tumbuh bebas dan memiliki berbagai jenis keragaman warna dan bentuk serta struktur bunga yang sama dan khas. Dari puluhan dan macam jenis anggrek yang tumbuh dan hidup di dunia, ribuan jenis di antaranya hidup di hutan-hutan Indonesia.

Sebagai bunga, anggrek adalah salah satu tanaman hias di Indonesia yang ditetapkan presiden sebagai bunga nasional. Dalam Keputusan Presiden Nomor 4/1993 tentang Satwa dan Bunga Nasional ditetapkan bunga melati (Jasminum sambac) sebagai puspa bangsa, bunga padma



raksasa (Rafflesia arnoldii) sebagai puspa langka, dan bunga anggrek bulan (Phalaenopsis amabilis) sebagai puspa pesona.

Pada awalnya, kawasan pantai ini oleh penduduk lokal menyebutnya dengan *pilomujia* (Basri Amin, dkk., 2012) yang menunjuk pada lokasi cikal bakal pembangunan pelabuhan Anggrek. Awalnya lokasi ini, sebagaimana lokasi lainnya merupakan jalur umum nelayan dari berbagai tempat yang mencari ikan dan tidak bertuan. Tidak bertuan dimaksud adalah adanya wilayah kekuasaan tertentu dari sebuah dusun, desa atau pemukiman. Namun berjalannya waktu, lokasi ini menjadi tujuan dari nelayan-nelayan yang datang dari berbagai tempat sampai adanya sebuah dusun, kemudian berkembang, dan sekarang ini menjadi bagian dari wilayah desa Ilangata.

Menurut hikayat setempat (desa Ilangata dan sekitarnya), lokasi pelabuhan Anggrek dahulunya adalah salah satu tempat tujuan singgah (lintasan) perompak, dan entah darimana datangnya tidak disebutkan. Hanya diceritakan ada orang-orang jahat yang selalu mengganggu perkampungan. Agar supaya para perompak, ketika datang tidak melakukan perampokan, maka penduduk setempat berusaha membujuk dengan rupa-rupa cara, misalnya dengan melayani mereka untuk menyediakan berbagai kebutuhan, seperti makanan, minuman, dan bekal berlayar lainnya. Oleh karena seringnya terjadi perjumpaan dan penawaran atau sikap yang bersahabat yang ditunjukkan oleh penduduk setempat untuk membujuk perompak agar mereka bersikap baik, maka kawasan ini kemudian disebut dengan istilah/nama Pilomujia yang artinya "tempat untuk membujuk".

Menghubungkan hikayat di atas berkaitan dengan perjumpaan dengan perompak, dalam sejarah maritim, soal perompak di laut itu memang ada, dan selalu dihubungkan dengan Bajak Laut Sulu dan Mindanao, Filipina Selatan. Menurut Soeroto (Soeroto, 1969: 97-117; Lapian, 2009: 117-170), bajak laut Sulu bukanlah satu-satunya perompak yang beroperasi diperairan Asia Tenggara, lebih khususnya di Indonesia. Mereka adalah salah satu bajak



laut yang kuat dibanding dengan yang lain. Tandingannya sebagai lawan dan sering bermusuhan adalah bajak laut Mindanao. Menurut Lapian (2009: xiii) ada banyak sebutan tentang Mindanao, untuk itu, baik Mindanao, Mangindanau, Mangindano, Magindanau, Maguindanao, Mangindano, dsb., sebenarnya ada perbedaannya, yakni Mindanao untuk nama pulaunya, Mangindano untuk nama suku bangsanya, dan Maguindanao untuk nama kerajaan. Bagi orang Gorontalo, khususnya mereka yang bermukim di pesisir Anggrek, kata Mangginano memiliki makna yang tidak baik sebagai sebutan yang mewakili seseorang yang suka mencari keributan, berkelahi, dan tindakan-tindakan sejenis, sebagai julukan.

Jika dihubungkan dengan toponim desa Ilangata (desa Ilangata adalah desa yang sebagian besar pesisirnya dimanfaatkan sebagai areal pelabuhan Anggrek yang sekarang), Ilangata asal kata Ilanganata atau Pilolangata yang artinya "gantung kepala". Pada zaman peperangan dahulu, diceritakan bahwa daerah ini sering didatangi para perompak, orang-orang jahat yang mengganggu pedukuhan maka oleh penduduk setempat dilakukan perlawanan, dan para perompak yang berhasil dibunuh, kepala-kepala mereka digantungkan atau ditancapkan pada sebuah kayu atau bambu sebagai batas kekuasaan atau sebagai penanda batas "dilarang masuk yang tidak berkepentingan". Sejak saat itu, lokasi ini berangsur-angsur aman, karena para perompak dan orang yang bermaksud jahat di daerah ini akan berpikir panjang untuk masuk wilayah pemukiman. Kawasan pesisir tadinya disebut Pilomujia, sekarang disebut Anggrek, dan bagian daratnya adalah desa Ilangata, desa nelayan yang sampai kini sebagai salah satu desa di kecamatan Anggrek Kabupaten Kwandang.

Desa Ilangata Merupakan desa yang di tetapkan sebagai ibu kota kecamatan anggrek, dan berjarak ± 18 KM dari kwandang sebagai ibu Kota Kabupaten Gorontalo Utara. Dilihat Dari posisi demografi maka di sebelah Utara berbatasan dengan Laut Sulawesi, disebelah Timur berbatasan dengan Desa Putiana. Di sebelah Selatan berbatasan dengan Desa Datahu, dan



sebelah Barat berbatasan dengan Desa Ibarat. Luas desa Ilangata adalah 920,5 Ha 2 sedangkan dilihat dari sisi topografi maka ± 10 % dari luas wilayahnya terdiri atas dataran tinggi dan perbukitan. Sisanya adalah dataran rendah. Berdasarkan luas wilayah yang ada, maka pemanfaatan / tata guna tanah terdiri atas 75% terdiri atas lahan pertanian produktif, dan sebesar 5% lahan non produktif , dan sisanya sebesar 20% adalah pemukiman penduduk.

Menurut penelitian Basri Amin, dkk (2012), kehadiran para nelayan, terutama nelayan yang datang dari Kwandang- Gorontalo untuk mencari ikan, mulai ramai sejak periode tahun 1930-an sampai tahun 1970-an. Pilomujia ini menjadi lokasi favorit nelayan, yang dalam perkembangannya kemudian, dengan majunya teknologi transportasi laut, lokasi ini tidak hanya dimanfaatkan oleh nelayan-nelayan yang datang dari Kwandang-Gorontalo, tetapi juga secara berangsur datang para nelayan-nelayan suku Bajo, Bugis, Mandar, dan Makassar dalam lingkup sekitar teluk Tomini.

Jika musim banyak ikan lokasi pantai dan pesisir Pilomujia menjadi sangat ramai. Hal ini berkaitan dengan para nelayan yang membangun gubuk-gubuk untuk tinggal sementara waktu. Lama tinggal di pesisir pantai Pilomujia tergantung hasil tangkapan. Jika musim ikan maka nelayan yang datang dari berbagai tempat, seperti dari daerah Kwandang-Gorontalo, dan sekitar teluk Tomini akan membuat *daseng* (rumah-rumahan atap rumbia, tempat tinggal untuk sementara waktu); demikian pun jika musim angin yang kencang dan nelayan tidak bisa secepat itu untuk kembali pulang. Beberapa pulau sekitar juga dimanfaatkan untuk tinggal sementara waktu, antara lain Pulau Lumboso (kemudian dinamai pulau seribu),[4] Pulau Kaposo, dan Pulau Botubotuwo, untuk mengawetkan ikan dengan cara diasapkan (*difufu*), dan atau mengeringkannya (*moneheto).*

4 Pulau Lumboso sekarang ini lebih dikenal sebagai Pulau Seribu. Hal ini mulai terjadi, sejak adanya keramaian dalam acara pembukaan Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) kelas III Anggrek tahun 2009. Para pengunjung keramaian hanya dengan membayar uang seribu rupiah dapat sampai ke pulau Lumboso dengan menggunakan perahu rakyat.





Gambar 6.2.2 Foto Pulau-Pulau sekitar Pintu Masuk Pelabuhan Anggrek
Sumber: dokumen penulis, Maret 2016

Terdapat ± 12 nama pulau yang ada di kecamatan Anggrek, sebagai berikut: 1) Pulau Popaya; 2). Matuo (P. Raja); 3) Limuyudu; 4) Bohu; 5) Mongaila; 6) Dudepo; 7) Kaposo Kiki; 8) Kaposo; 9) Lumboso 1; 10) Lumboso 2; 11) Botubotuwo; 12) Botubotuwo Kiki (Sumber: Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Gorontalo Utara).

Mengamati gambar di atas, maka terlihat bahwa pelabuhan Anggrek cukup terlindung dari badai angin dan gelombang, karena di pintu masuk dermaga labuh terdapat beberapa pulau dan hutan manggrovenya. Secara topografis letak pelabuhan sangat strategis, apalagi dihubungkan dengan cerita di atas, bagaimana awalnya lokasi ini menjadi tempat favorit nelayan dan rebutan perompak.

6.2.2 Anggrek sebagai Ibukota Kecamatan

Secara geografis kota-kota di Indonesia terbentuk atas kota pesisir dan kota pedalaman. Untuk kota-kota yang ada di Gorontalo umumnya tergolong kota pesisir pantai apalagi di wilayah Gorontalo Utara. Melihat petanya maka akan dijumpai beberapa lokasi pesisir pantai yang kemudian, ada yang sudah sejak dahulu sebagai pelabuhan rakyat, dan atau baru saja



beberapa tahun silam sebagai pelabuhan.

Kota-kota di Indonesia pada umumnya, di Sulawesi dan Gorontalo khususnya dapat dibagi menjadi dua bagian. Pertama, kota 'Pesisir atau kota Pantai' dan kedua, kota 'Pedalaman'. Baik kota Pesisir maupun kota Pedalaman pada awal perkembangannya mempunyai struktur yang sama. Hanya dalam perkembangan sejarah selanjutnya kemudian kota pantai mempunyai struktur yang berbeda dengan kota pedalaman. Hal ini disebabkan karena kota pesisir memiliki pantai yang nantinya lebih banyak berinteraksi (terbuka) dengan orang asing dari 'seberang' sebagai akibat kemajuan dalam teknologi pelayaran. Penduduk kota pantai lebih heterogen (multikultur) jika dibandingkan dengan penduduk kota pedalaman yang relatif lebih homogen. Adanya interaksi penduduk yang datang dari berbagai latar belakang menjadikan daerah pesisir yang tadinya sebagai tambatan perahu nelayan sementara, berkembang menjadi pelabuhan tradisional dan menjadi faktor pendorong terbentuknya pemukiman yang padat. Adanya kebutuhan mendasar manusia pada soal sandang, pangan dan papan, maka berbagai infrastuktur baik yang diusahakan sendiri secara swadaya dan swasembada oleh masyarakat maupun bantuan pemerintah, menjadikan lokasi ini semakin ramai dan menjadi kota pantai.

Sebagai nama kecamatan, Anggrek adalah ibukota kabupaten Gorontalo Utara,[5] dan merupakan salah satu kecamatan dari sebelas kecamatan yang ada di wilayah pemerintahan kabupaten Gorontalo Utara Provinsi Gorontalo. Kecamatan Anggrek memiliki luas wilayah 147, 53 km^2. Secara geografis, kecamatan Anggrek terletak di sebelah barat dari kecamatan Kwandang yang merupakan ibukota kabupaten Gorontalo Utara. Kecamatan Anggrek berbatasan langsung dengan kecamatan Monano di sebelah barat dan sebelah selatan dengan kabupaten Gorontalo,

5 Kabupaten Gorontalo Utara terbentuk pada tahun 2007 sebagai hasil pemekaran dari Kabupaten Gorontalo. Kwandang menjadi ibu kota Kabupaten Gorontalo Utara.



sedangkan sebelah utara berbatasan dengan laut Sulawesi. Gorontalo Utara terbagi atas 11 Kecamatan dan 123 Desa. Wilayah kecamatan yang ada di Kabupaten Gorontalo Utara adalah sebagai berikut.

1. Kecamatan Anggrek,
2. Kecamatan Atinggola,
3. Kecamatan Biau, mekaran kecamatan Tolinggula 2011,
4. Kecamatan Gentuma Raya,
5. Kecamatan Kwandang,
6. Kecamatan Monano, mekaran Kecamatan Anggrek 2011,
7. Kecamatan Ponelo Kepulauan, mekaran Kecamatan Kwandang 2011,
8. Kecamatan Sumalata,
9. Kecamatan Sumalata Timur, mekaran kecamatan Sumalata 2011,
10. Kecamtan Tolinggula, dan
11. Kecamatan Tomilito, mekaran Kecamatan Kwandang 2011

Ibukota kecamatan Anggrek adalah di desa Ilangata berjarak 24 km dengan ibukota kabupaten Gorontalo Utara yaitu Kwandang, dan jarak dengan ibukota provinsi Gorontalo Utara yaitu 81 km. Pada tahun 2011 kecamatan Anggrek ketika belum dimekarkan mempunyai 25 desa dengan 99 dusun. Keduapuluh lima desa tersebut: 1) Desa Tutuwoto; 2) Desa Tolongnio; 3) Desa Lang; 4) Desa Ilodulunga; 5) Desa Mootilango; 6) Desa Helu; 7) Desa Popalo; 8) Desa Hiyalo Oyi; 9) Desa Putiana; 10) Desa Ilangata; 11) Desa Ibarat; 12) Desa Datahu; 13) Desa Tolango; 14) Desa Iloheluma; 15) Desa Garapia; 16 Desa Pilohulata; 17) Desa Pudi; 18) Desa Mokonowu; 19) Desa Monano; 20) Desa Juriati; 21) Desa Monas; 22) Desa Sogu; 23) Desa Tolitehuyu; 24) Desa Dunu; 25) Desa Dudepo.

Pada tahun 2012 (kondisi sejak Maret 2012), kecamatan Anggrek dimekarkan menjadi dua kecamatan, masing-masing dengan luas km2:



Tabel 6.2.1
Luas Desa di Kecamatan Anggrek
Kabupaten Gorontalo Utara, 2013

NO	NAMA DESA/Kelurahan	LUAS KM2
1	Tolango	07,92
2	Ilangata	26,44
3	Popalo	22,74
4	Tolongio	02,08
5	Dudepo	12,01
6	Motilango	12,47
7	Iloheluma	24,79
8	Ibarat	08,44
9	Datahu	06,18
10	Putiana	08,56
11	Hiyalo Oile	02,21
12	Ilodulunga	01,43
13	Langge	03,05
14	Tutuwoto	03,10
15	Helumo	06,11
	Jumlah	**135.52 km2**

Sumber: Profil Kecamatan Anggrek, 2015

Sebagian besar masyarakat Gorontalo Utara mata pencahariannya adalah nelayan dan petani. Kabupaten Gorontalo Utara yang terletak di pantai Utara, secara kondisional pantai dan perairan Gorontalo-Sulawesi memiliki kekayaan alam yang berlimpah dilihat dari laut maupun darat.

Berdasarkan statistik geografi maka kecamatan Anggrek sebagian besar desanya merupakan daerah pesisir yang memiliki pantai yang luas, yaitu sebanyak 9 desa. Enam desa lainnya yaitu Desa Tolongio, Desa Motilango, Desa Helumo, Desa Datahu dan Desa Hiyalo Oyile serta Desa Iloheluma merupakan desa yang berada di lereng gunung dalam hal ini daerah bukan pesisir (tidak memiliki pantai) yang berdekatan dengan hutan. Sementara terdapat satu desa bukan pesisir yang berada di dataran adalah Desa Tolongio. Satu desa lain merupakan desa yang berada di lembah sungai yaitu Desa Hiyalo Oyile.



6.2.3 Dari Pelabuhan Pesisir ke Pelabuhan Anggrek

Tidak disangka, pesisir pantai Pilomujia kemudian disebut Anggrek menjadi sebuah pemukiman multikultur oleh karena menjadi daerah tujuan para nelayan yang kemudian menjadikan lokasi ini sebagai salah satu pelabuhan pesisir, pelabuhan tradisional. Ramainya kunjungan nelayan kemudian berkembang sebagai suatu pemukiman menjadikan lokasi pesisir ini sebagai salah satu representasi kota pantai di wilayah Gorontalo Utara. Disebut demikian karena pesisir Anggrek ini sebagai bagian utuh dari kedudukan desa Ilangata menjadi ibukota kecamatan karena peran yang dimainkan oleh pelabuhan Anggrek. Tanpa pelabuhan, dapat dipastikan desa Ilangata dan Anggrek sebagai suatu lokasi kondisinya sebagaimana desa-desa dan dusun nelayan lainnya di pesisir Gorontalo Utara.

Ada dua faktor yang menyebabkan, mengapa kemudian Anggrek dipilih sebagai lokasi pelabuhan. *Pertama*, lokasinya yang strategis dengan kedalaman laut yang cukup memadai untuk dijadikan pelabuhan; *Kedua* berada di suatu teluk dengan topografi pantai yang landai dan memiliki beberapa pulau kecil dengan hutan manggrove yang turut menyanggah angin dan gelombang laut. *Ketiga*, fungsi dan peran sebagai pelabuhan nasional yang secara perlahan menggantikan kedudukan penting dua kota pelabuhan, yakni pelabuhan Kwandang dan Gorontalo sebagai pelabuhan historis dalam kaitannya dengan pelayaran dan perdagangan (distribusi) barang komoditas, baik antar pulau (regional) maupun eksport-import barang kebutuhan dari, dan ke luar negeri.

Untuk pelabuhan historis Kwandang dan Gorontalo, permasalahan utama yang dihadapi adalah pendangkalan oleh adanya sedimen sungai Bone. Di sisi yang lain tidak ada perhatian serius yang dilakukan pemerintah provinsi dan kabupaten kota terhadap peran dan fungsi kedua pelabuhan dimaksud. Akibat pendangkalan ini, kapal-kapal yang akan berlabuh dengan membawa barang-barang komoditas lebih memilih aman untuk berlabuh di



pelabuhan Anggrek. Itulah sebabnya dikatakan secara perlahan, fungsi utama pelabuhan Kwandang dan Gorontalo yang memiliki nama besar sejak zaman kolonial berangsur dan perlahan mulai digantikan oleh pelabuhan Anggrek. Dari segi administrasi pun keduanya, yakni pelabuhan Kwandang dan Anggrek dalam satu lingkungan pengawasan administrasi kepelabuhanan, dimana Anggrek memiliki kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) kelas III. Dari segi keamanan dan kenyamanan labuh kapal, pelabuhan Kwandang dan Gorontalo tidak layak lagi melayani pelayaran dan labuh kapal jika air sedang surut, kecuali dilakukan revitalisasi pelabuhan.

Dalam pengelolaan kepelabuhanan, terkesan lebih baik membangun pelabuhan baru sebagai dampak dari perluasan pemekaran wilayah daerah daripada mempertahankan pelabuhan lama yang sudah ada. Hal ini kaitannya dengan semangat otonomi daerah, dan tuntutan yang diajukan setiap kota kabupaten dan pengusahaan anggaran baru. Anehnya, hal seperti ini didahulukan dan diperhatikan, padahal di sisi lain untuk daerah Gorontalo Utara terdapat pelabuhan (tertua) Kwandang yang memiliki nama besar dalam peta pelayaran dan perdagangan di Sulawesi dan Indonesia sejak zaman kolonial. Untuk sekarang ini, untuk menyebut pelabuhan kwandang, maka akan diikuti dengan sebutan nama pelabuhan Anggrek atau disebut pelabuhan Kwandang–Anggrek. Sebaliknya, jika menyebut pelabuhan Anggrek, pelabuhan Kwandang hampir tidak lagi disebutkan. Jika diamati dalam peta kabupaten Gorontalo Utara kedua pelabuhan ini sangat dekat dan berbatasan langsung, dan sama-sama berada di teluk Kwandang.

Sejak tahun 1999 pelabuhan Anggrek ini sudah aktif operasional membantu kegiatan pelabuhan Kwandang dengan pelayanan kepelabuhanan, baik untuk kapal penumpang orang, termasuk bongkar muat barang dengan peralatan yang terbatas. Bongkar muat barang terbesar di pelabuhan ini adalah berkaitan dengan kegiatan eksport dan import yang masih berlangsung sampai sekarang. Sementara itu, rencana pembangunan pelabuhan pun



dilakukan dengan rencana strategis (renstra) yang bertahap setiap 5-10 tahun; tahun 2005 – 2010 – 2015 sampai tahun 2030.

Dalam rencana strategis pembangunan pelabuhan secara bertahap dimulai tahun 2005/2006, dengan pembangunan dilakukan secara bertahap. Sejak saat itu, perkembangan dan pertumbuhan bongkar-muat barang termasuk penumpang meningkat tajam. Setahun kemudian, di tahun 2007, aktivitas penumpang orang mulai menurun seiring dengan laju pesatnya pertumbuhan jalan, transportasi darat dan membaiknya angkutan darat, termasuk terjangkaunya biaya angkutan udara. Berikut ini adalah tabel dan grafik keadaan bongkar muat barang di pelabuhan Anggrek selang tahun 1999 - 2002.

Tabel 6.2.2
Jumlah Muatan Barang, Peti Kemas, Penumpang
dan kunjungan di Pelabuhan Anggrek

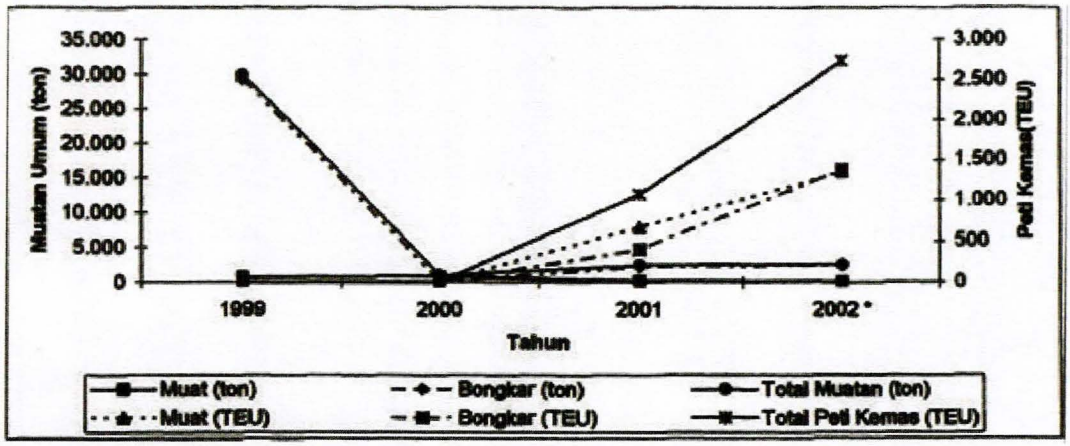
Tahun	Jumlah Muatan Barang			Jumlah Penumpang			Jumlah Peti Kemas		
	Muat	Bongkar	Total Muatan	Turun	Naik	Total Penumpang	Muat	Bongkar	Total Peti Kemas
	(ton)	(ton)	(ton)	(orang)	(orang)	(orang)	(TEU)	(TEU)	(TEU)
1999	702	29.225	29.927	10.403	8.026	18.429	0	0	0
2000	835	145	980	7.074	5.137	12.211	0	0	0
2001	208	2.230	2.438	12.107	7.544	19.651	671	400	1.071
2002	69	2.505	2.574	8.039	6.227	14.266	1.355	1.382	2.737
2003									
2004									

Tahun	Kunjungan Kapal							
	Kapal Barang		Kapal Penumpang		Kapal Peti Kemas		Total Kunjungan Kapal	
	(kali)	(GT)	(kali)	(GT)	(kali)	(GT)	(kali)	(GT)
1999	24	35.677	51	768.553	-	-	75	804.230
2000	18	18.355	45	609.042	-	-	63	627.397
2001	19	12.672	64	932.840	8	23.318	91	968.830
2002 *	13	8.713	56	817.420	14	41.918	83	868.051
2002 *	13	8.713	56	817.420	14	41.918	83	868.051

Sumber: Arsip Kantor Pelabuhan Anggrek

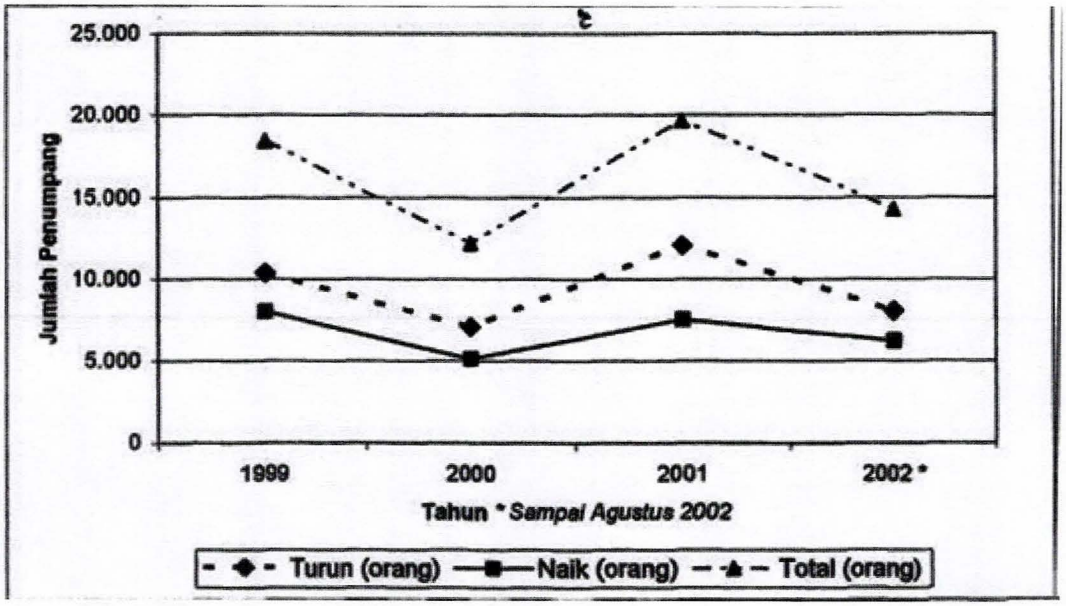
Bagan 6.2.1 Jumlah Muatan Barang dan Peti Kemas





Komoditas utama dari barang yang dimuat, seperti Jagung, Rotan, Rumput Laut, Kayu Olahan dan ikan asin. Untuk muatan yang dibongkar, muatan umum, tepung terigu dan pupuk.
Sumber: Kantor Pelabuhan Anggrek, tahun 2002

Bagan 6.2.3 Jumlah Penumpang



Sumber: Kantor Pelabuhan Anggrek, tahun 2002



Pada tahun 2008/2009 pembangunan pelabuhan Anggrek selesai dan hasilnya representatif untuk dioperasikan sebagai pelabuhan pengumpul kelas III di Gorontalo. Sejak saat itu semakin bertambah ramai kegiatan melayani bongkar muat barang selayaknya pelabuhan lainnya, seperti pelabuhan Kwandang dan pelabuhan Gorontalo. Oleh karena peran dan fungsi pelabuhan kwandang mulai berkurang, maka ditahun 2009 dibangun kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) dilengkapi dengan stuktur administrasi kepelabuhanan Anggrek. Dengan demikian, secara resmi penggunaan pelabuhan dapat dikatakan pada tahun 2009 dan dibuktikan dengan Berita Acara Operasional (BASO) sebagai pelaporan kepada kementerian perhubungan.

Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan kelas III Anggrek beralamat di Jalan Pelabuhan Anggrek desa Ilangata Kecamatan Anggrek Kabupaten Gorontalo Utara, dengan Nomor Telp. 0435-83107, Kode Pos: 96252. Status pelabuhan adalah milik pemerintah yang diusahakan, dibawah Direktorat Perhubungan Laut kementerian Perhubungan. Walaupun kedudukannya sama sebagai pelabuhan kelas III namun secara operasional sudah turut membawahi pelabuhan tetangganya, yaitu pelabuhan Kwandang. Pelabuhan Anggrek melayani penumpang (orang) dan barang, dan terbuka untuk perdagangan luar negeri dengan fungsi utama pelabuhan hanya untuk kegiatan pelayaran dan perdagangan regional (antar pulau). Berdasarkan Undang-Undang No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, status pelabuhan Anggrek aktif beroperasi dan dikembangkan, dalam pengertian usaha dan upaya perluasan jaringan pelayaran dan perdagangan didasarkan pada perencanaan (rencana strategis).

Kondisi pelabuhan dalam keadaan aktif dan baik, dengan Port Kode 022-04-652563. Pelabuhan Anggrek termasuk Pelabuhan yang tidak diusahakan, dan mempunyai lahan seluas ± 20 Ha, terletak pada Koordinat Lintang 00 – 51 – 52 U



Bujur 122 – 47 – 51 T. Mengenai keadaaan oceonografi, untuk pantai sekitar pelabuhan dasar lautnya landai dan berlumpur, dengan keadaan air laut dermaga:

APT (Air Pasang Tertinggi) : 14 MLWS
APS (Air Pasang Sedang) : 10,75 MLWS
ASS (Air Surut Sedang) : 10,25 MLWS
ASR (Air Surut Rendah) : 10,05 MLWS



Gambar 6.2.3 Foto Kondisi Ruang Labuh Pelabuhan Anggrek
Sumber: dokumen penulis, April 2016

Sarana dan Prasarana Pelabuhan, untuk dermaga konstruksi beton, Panjang + Lebar: 153 x 12 M dan 125 x 20 M. Tahun Pembuatan: 1997, 2003 dan 2011 (Perpanjangan 50 x 20 M). Kapasitas : 600 T/M, dengan pinggiran talud panjang 320 + 95 M, tahun pembuatan 1997 dan 2003. Untuk alur pelayaran, kapal-kapal yang masuk di pelabuhan Anggrek tidak wajib dipandu karena letaknya yang terbuka dan panduan alamiah yang terpenuhi. Kolam pelabuhan untuk sandaran atau labuh kapal luasnya ± 2,5 Km or Mil. Panjang alur ± 20 Mil lebar 250 M dengan kedalaman laut sekitar 9 – 40 M LWS. Air pasang tertinggi di pelabuhan berkisar 14 M dan pasang terendah 10,5 M. Hal ini memungkinkan ukuran kapal maksimal yang dapat masuk pelabuhan sampai ukuran 10.000 DWT.

Fasilitas fisik lainnya yang tersedia, gedung kantor dengan luas 75 M^2 konstruksi beton bertulang dengan listrik PLN 33 Kva, ditambah instalasi sendiri 2,5 Kva. dan memiliki alat penghubung: Stasiun Radio, SSB, Call Signe, PKM 27. Untuk gudang luas 600 M^2 dengan kapasitas isi 1.200 M^3 (meter kubik). Tahun pembuatan, 1997 dengan konstruksi beton bertulang. Lapangan Penumpukan Luas: 4.245 + 15.000 M^2 dengan Kapasitas: ± 250 Teuz + 1000 Teuz, tahun pembuatan: 1997, 2008 dan 2012. Tersedianya juga lapangan parkir seluas: 4.646 M^2; Tahun Pembuatan: 1997 + 2002 dilengkapi dengan 1 terminal penumpang dengan luas: 480 M^2, kapasitas: ± 500 orang, tahun pembuatan: 1997. Untuk peralatan Bongkar Muat diadakan fasilitas Forklift: 1 (satu) unit dengan kapasitas 10 Ton.

Pelabuhan ini melayani jasa labuh, dan jasa tambat dermaga untuk kapal niaga, baik dalam negeri maupun luar negeri. Jasa lainnya adalah tenaga kerja buruh pelabuhan yang terdiri dari 5 (lima) Kelompok Regu Kerja (KRK), dimana setiap KRK memiliki anggota 40-an orang buruh, jadi jumlah buruh keseluruhannya, sekitar 200-an, yang dikelola oleh koperasi buruh pelabuhan, TKBM: Tenaga Kerja Bongkar Muat.



Gambar 6.2.4 Foto Kondisi Jalan Masuk Menuju Dermaga Labuh
Sumber: Dokumen Penulis, April 2011

6.2.4 Nelayan Anggrek dan Sumberdaya Lautnya

Nelayan dan laut seperti dua sisi mata uang yang tidak bisa dipisahkan. Laut bagi nelayan adalah tempat yang tidak saja sebagai tempat mencari nafkah hidup tetapi dapat dijadikan sebagai halaman bermainnya. Dalam keseharian penduduknya, laut menjadi teman nelayan jika sedang baik cuacanya, sebaliknya jika laut sedang mengamuk menjadikan nelayan susah karena sulit mencari ikan. Mengutip pendapat Badudu dan Zain (1994), Semedi (2003) yang dikutip Amin, dkk (2012: 69), kata nelayan berasal dari bahasa Tamil, *nalayar* dalam bahasa sansekerta *nalayan,* yaitu mereka yang hidupnya tergantung dari air. Orang Gorontalo menyebut mereka yang pergi melaut atau mencari ikan di laut disebut dengan istilah *ta mohalawa. Ta* dari kata *tau* artinya orang, *mohalawa* atau *mohala* pergi mencari ikan, sedangkan *ta mongailo* artinya memancing ikan.

Sebagai daerah pesisir, wilayah Anggrek dikenal sebagai tempat yang memiliki banyak sumberdaya laut. Daerah ini dikenal sebagai daerah yang banyak ikannya, selain nekayan Anggrek sendiri yang mengusahakan penangkapan ikan, sewaktu-waktu, banyak juga nelayan yang dari daerah lain datang dan *ba daseng* tinggal untuk sementara waktu jika musim ikan.

Pulau Dodepo[6] adalah satu pulau yang dikenal banyak ikannya,

6 Dudepo awalnya termasuk sebagai suatu pulau dalam wilayah hukum desa Ilangata, kemudian berdiri sendiri tahun 1987 sebagai desa persiapan; tahun 1988 sebagai desa definitif administratif yang masuk kecamatan Kwandang kemudian kembali lagi ke kecamatan Anggrek. Pulau Dudepo bagi nelayan yang datang dari Sulawesi Selatan adalah tempat transit, tinggal untuk sementara untuk kemudian melanjutan perjalanan ke tujuan lainnya. Awalnya pulau Dudepo bukanlah nama sebenarnya. Penduduk setempat yang menetap lebih awal menyebutnya dengan *Otongale* asal kata dari *tangale/tangalo* yang menunjuk pada pohon-pohon bakau yang mengelilingi sebagian pulau. Daun-daun tertentu oleh ibu-ibu di pulau ini kemudian menjadikan sebagai salah satu *dudepo,* daun *dudepo* yang dicampur dalam masakan sebagai pelengkap



di sekitar perairan ini banyak *napo* atau terumbu karang tempat ikan hidup dan berkembang biak. Jika air pasang turun, beberapa *napo* dapat muncul ke permukaan, dan jika air sedang naik, maka *napo-napo* inilah bagi nelayan adalah sumber tangkapan ikan.

Peralatan melaut masih sederhana, berupa jenis perahu *katinting* dengan tambahan mesin 5-6 PK. Alat penagkapan ikan yang digunakan nelayan Anggrek, seperti pukat, jaring hanyut dan jaring *sero (olate), rawai dasar (serok),* alat pancing, panah ikan, pancing *tonda* (pancing dengan seutas tali dengan umpan buatan dari kain berwarna), pancing ulur (*moladungo),* dsb., Selain kegiatan menangkap ikan, usaha lainnya di desa Illodulunga adalah budidaya rumput laut (Amin, dkk., 2012: 70-84). Teknik menangkap dan memancing ikan sesuai dengan situasi kondisi dengan berbagai variasi sebagai hasil usaha tanggapan aktif nelayan dengan lingkungan alamnya.

Tabel 6.2.3
Keadaan Potensi Budidaya Perikanan
di Kecamatan Anggrek Kabupaten Gorontalo Utara, 2013

NO	URAIAN	LUAS (HA)
1	Tambak	173
2	Rumput Laut	1770
3	Air Tawar	10
4	Keramba Jaring Apung Laut	5
5	Kerang Mutiara	200

Sumber: Kecamatan Anggrek dalam Angka, 2012/2013

6.2.5 Pelabuhan Anggrek dan Jaringan Komunikasinya

Sebuah kapal, bagaimanapun jauh perjalanannya, suatu saat perlu tempat sebagai "terminal point" untuk berlabuh. Pelabuhan adalah pintu gerbang masuk keluarnya penumpang dan barang dari satu daerah, dan atau negara ke negara lainnya. Menurut UU No. 17 tahun 2008

masakan atau campuran dalam kue.



tentang Pelayaran dalam Bab 1 pasal 1 nomor 16, dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 51 tahun 2015 dalam Bab 1 pasal 1, yang dimaksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Selanjutnya segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas

kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah disebut kepelabuhanan.

Dalam UU dan Peraturan Menteri ini juga disebutkan tentang pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, dan pelabuhan pengumpan. Pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.

Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan



jangkauan pelayanan antarprovinsi.

Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

Pelabuhan Anggrek termasuk kategori pelabuhan pengumpul. Dalam pertumbuhan dan perkembangan pelabuhan pada umumnya selalu dipengaruhi oleh banyak faktor, antara lain jaringan komunikasi, yakni tersedianya jalan darat yang memadai sebagai sarana dan prasarana pendukung utama masuk keluarnya barang. Jaringan komunikasi berupa jalan darat haruslah mampu memperhitungkan padatnya aktivitas pelabuhan terutama jika kapal berlabuh dan menurunkan penumpang orang termasuk barang kebutuhan lainnya. Faktor lainnya, adalah faktor transportasi juga sangat penting sebagai alat angkutan, baik untuk mengangkut penumpang maupun mengangkut barang yang masuk dan keluar. Dengan demikian, fasilitas jalan darat harus dibangun secara baik yang mampu menampung, dan terutama jika dua atau lebih kendaraan bertemu di jalan yang sama. Luas dan lebar serta kualitas jalan turut menentukan perkembangan suatu pelabuhan. Tidak hanya itu, faktor lain yang juga menjadi daya dukung "mati hidup"nya pelabuhan adalah sumberdaya alam laut, seperti usaha perikanan dan usaha perikanan terkait lainnya, termasuk daya dukung kesuburan tanah yang memiliki hasil-hasil pertanian, perkebunan, hasil hutan lainnya sebagai daya tarik labuh kapal di suatu pelabuhan. Dengan demikian akan terlihat jelas secara dinamis bagaimana hubungan antara daerah pedalaman dan daerah pesisir.

Relasi yang kuat dan saling integrasi antara daerah pedalaman dan pesisir, maka peran dan fungsi pelabuhan yang menjadi ukuran lalulintas masuk keluarnya barang turut mempengaruhi perkembangan dan



pertumbuhan suatu kota pantai. Jika dilihat dari kehadiran pembangunan pelabuhan yang baru selesai tahun anggaran 2008/2009 maka pelabuhan Anggrek memainkan peran penting dalam pertumbuhan ekonomi dengan terbentuknya secara alamiah jalur-jalur transportasi maupun adanya pusat-pusat pengumpulan barang-barang komoditas di tempat-tempat tertentu.



Gambar 6.2.5 Jalan Masuk Pelabuhan Anggrek
Sumber: dokumen penulis, April 2016

Sungguhpun pelabuhan Anggrek memiliki banyak kelebihan dengan pelabuhan terdekat lainnya, tetapi salah satu kelemahannya adalah aksesibilitas jarak tempuh ± 2 km dari pemukiman penduduk (desa Ilangata). Jalan masuk ke pelabuhan dengan kondisi baik, aspal beton hotmix, dan terkesan sunyi jika tidak ada aktivitas pelabuhan seperti nampak pada gambar di atas. Samping kiri jalan hanya dihiasi dengan hutan tanaman manggrove, dan disamping kanan dengan gunung dan bukit-bukit kecil berbatu dan pasir.



Apabila anda sebagai pengunjung dan baru pertamakali menuju ke pelabuhan Anggrek, ketika memasuki batas kecamatan dan papan penunjuk yang menginformasikan anda memasuki kecamatan Anggrek, maka akan terasa bahwa lokasi tujuan sudah dekat. Ternyata hal itu tidak demikian, pengunjung akan melewati sejumlah desa/perkampungan pesisir di kecamatan Anggrek dengan jarak tempuh 5-10 km, barulah akan tiba di jalan masuk pelabuhan yang berjarak ± 2 km. Ketika tiba di pelabuhan, maka terdapat sejumlah rumah yang awalnya dibangun hanya untuk sementara sebagai tanggapan aktif para penduduk setempat, seperti warung makan, dan warung kebutuhan lainnya untuk memenuhi kebutuhan para pekerja peabuhan. Sekarang ini, sejumlah pemukiman sudah permanen milik sendiri sebagai bagian luar dari batas interaksi dengan wilayah pelabuhan. Pelabuhan sendiri dilingkari dengan pagar untuk batas yang membedakan dengan pemukiman penduduk.

Tabel 6.2.4
Kunjungan Kapal Dalam dan Luar Negeri di Pelabuhan Anggrek
Selang Tahun 2009 s/d Februari 2015

Tahun	Dalam Negeri	Luar Negeri
2009	79	9
2010	83	15
2011	67	7
2012	151	15
2013	161	12
2014	248	28
Februari 2015	34	3

Sumber: Kantor Pelabuhan Anggrek

Tabel kunjungan kapal baik dalam maupun luar negeri menunjukkan angka statistik yang terus bertambah dalam kelipatan 5 s.d 10 bahkan lebih per tahun. Hal ini kaitannya dengan fungsi dan peran ekonomi yang dimainkan dari daya dukung luas, dalam, dan lebar dermaga labuh dari pelabuhan Anggrek. Tidak hanya itu saja, tetapi rasa aman bagi kapal yang bertonase besar dengan kondisi kedalaman laut yang memadai, jika dibanding dengan pelabuhan tetangga terdekat.



Kedatangan kapal-kapal ini tidak datang begitu saja tetapi diorganisir oleh perusahaan-perusahaan yang menjadi bagian dari sistem kepelabuhanan. Degan demikian, maju mundurnya, masuk keluarnya barang, kaitannya dengan ekspor dan import barang juga ditentukan nama-nama perusahaan sebagaimana dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 6.2.5
Data Nama Perusahaan Bongkar/Muat dan Ekspedisi
Muatan Kapal Laut (EMKL) yang Beroperasi di pelabuhan Anggrek

PERUSAHAAN BONGKAR MUAT

NO	NAMA PERUSAHAAN BONGKAR MUAT	KETERANGAN
1.	PT. KURNIA MUARA BONE	CABANG
2.	PT. BAHANA GORONTALO MANDIRI	CABANG
3.	PT. PERMATA SELAT SUNDA	CABANG
4.	PT. BAHARI MULTI JAYA LESTARI	CABANG
5.	PT. KURNIA MULIA PERSADA	CABANG
6.	PT. TINELO LIPU ANUGERAH	PUSAT
7.	PT. TRANS GLOBAL SEJAHTERA	CABANG
8.	PT. JASA KENCANA	CABANG
9.	PT. MAJU MEGAH TRANS	CABANG
10.	PT. PELINDO IV	PUSAT

EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT (EMKL)

NO	NAMA EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT (EMKL)	KETERANGAN
1.	PT. TRANS GLOBAL SEJAHTERA	CABANG
2.	PT. MUARA BONE BAHARI	CABANG
3.	JPT. ANUGERAH BAHARI	PUSAT
4.	PT. BHANA GHANA REKSA	PUSAT
5.	JPT. PT. EMKL LOGISTIK PRATAMA	CABANG
6.	JPT. PT. KURNIA JAYA BAHARI	CABANG

Sumber: Kantor Pelabuhan Anggrek, 2012



Tabel 6.2.6
Data Nama Istansi Terkait, Perusahaan Pelayaran, Perusahaan Bongkar/ Muat dan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang Beroperasi di Pelabuhan Anggrek, 2012 - 2015

- **INSTANSI TERKAIT**

NO	NAMA INSTANSI	KETERANGAN
1.	TNI. ANGKATAN LAUT	
2.	KESATUAN PELAKSANA PENGAMANAN	
3.	PELABUHAN	
4.	BEA DAN CUKAI	
5.	IMIGRASI	
6.	KESEHATAN PELABUHAN KARANTINA	

- **PERUSAHAAN PELAYARAN**

NO	NAMA PERUSAHAAN	KETERANGAN
1.	PT. MENTARI SEJATI PERKASA	CABANG
2.	PT. PELNI	CABANG
3.	PT. BAHARI KURNIA LINE	PUSAT
4.	PT. WASAKA SUDARMA PUTERA	CABANG
5.	PT. TRI ARIESTA DINAMIKA	
6.	PT. MULTI CARGO ENERGY	CABANG

- **PERUSAHAAN BONGKAR MUAT**

NO	NAMA PERUSAHAAN BONGKAR MUAT	KETERANGAN
1.	PT. KURNIA MUARA BONE	CABANG
2.	PT. BAHANA GORONTALO MANDIRI	CABANG
3.	PT. PERMATA SELAT SUNDA	CABANG
4.	PT. BAHARI MULTI JAYA LESTARI	CABANG
5.	PT. KURNIA MULIA PERSADA	CABANG
6.	PT. TINELO LIPU ANUGERAH	PUSAT

- **EKPEDISI MUATAN KAPAL LAUT (EMKL)**

NO	NAMA EKSPEDISI MUATAN KAPAL LAUT (EMKL)	KETERANGAN
1.	PT. BERDIKARI	CABANG
2.	PT. TRANS GLOBAL SEJAHTERA	CABANG
3.	PT. MUARA BONE BAHARI	CABANG
4.	JPT. ANUGERAH BAHARI	PUSAT
5.	PT. BHANA GHANA REKSA	PUSAT

Sumber: Arsip Kantor Pelabuhan Anggrek, 2015



Gambar 6.2.6 Foto
Fasilitas Angkut, Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Anggrek
Sumber: dokumen penulis, April 2016

Adanya kunjungan kapal terutama yang datang dari luar negeri berpengaruh pada tingkat ekspor dan import barang komoditas. Dalam sebulan kapal yang keluar masuk dipelabuhan Anggrek mencapai 30-an kapal, yang silih berganti baik dari dalam maupun luar negeri. Untuk kapal dalam negeri atau pelayaran lokal, yakni yang datang dari Jakarta, Surabaya (ada yang via Makassar) dengan isi kontainer pupuk Bontang dan Semen Bosowa, Batubara, LPG dan Genco Barang-barang kebutuhan lainnya, seperti bahan-bahan untuk bangunan, seperti kayu, besi, dan barang sejenisnya. Barang-barang import, umumnya datang dari Dubai, seperti Raw Sugar dan Aspal. Untuk barang-barang yang diekspor, seperti jagung dan molases (gula tetes/cair) yang dikirim ke Vietnam, Filipina dan Malaysia. Berikut tabelnya.

Tabel 6.2.6
Data Eksport Import Tahun 2009
s.d Bulan Februari 2015

TAHUN	EKSPORT	IMPORT	
	MOLASSES	RAW SUGAR	ASPAL
2009	14.928	0	
2010	31.340	0	1.100
2011	10.206	20.000	2.000
2012	52.540	28.000	1.500
2013	8.500	112.550	6.604
2014	46234	80.450	11.084
2015			

Sumber: Kantor Pelabuhan Anggrek

Tabel 6.2.7
DAFTAR KEGIATAN EKSPORT DAN IMPORT
KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN
KELAS III ANGGREK TAHUN 2015

BULAN	EKSPORT (MT3)	IMPORT (MT3)	KETERANGAN
JANUARI	6.000	2.000	I: ASPAL E: JAGUNG
FEBRUARI	2.200	-	E: JAGUNG
MARET	8.700	1.600	I: ASPAL E: JAGUNG
APRIL	20.300	-	E: JAGUNG
MEI	31.596	1.600	I: ASPAL E: JAGUNG
JUNI	-	-	-
JULI	10.015	-	E: MOLASSES
AGUSTUS	14.702	2.300	I: ASPAL E: JAGUNG, MOLASSES
SEPTEMBER	11.400	-	E:JAGUNG
OKTOBER	-	2.400	I: ASPAL
NOVEMBER	12.000	1.700	I:ASPAL E: MOLASSES
DESEMBER	-	2.899,582	I:ASPAL,ALAT PLTU
TOTAL	116.913	14.499,582	

Keterangan: I (Import), E (Eksport)
Sumber: Arsip Kantor Pelabuhan





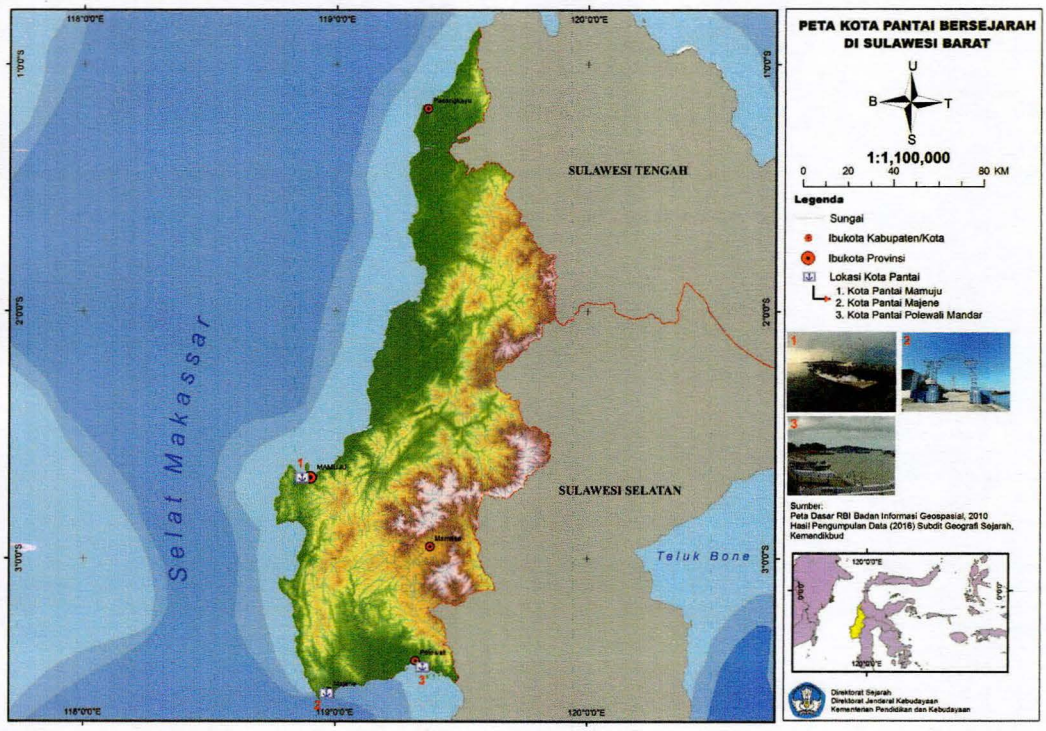
Gambar 6.2.7 Foto
Tempat Penyaluran Gula Mentah (Molases)
dan Raw Sugar
di Pelabuhan Anggrek
Sumber: dokumen penulis, April 2016





7

KOTA-KOTA PANTAI SULAWESI BARAT



Gambar 7. Peta Lokasi
Kota-kota Pantai di Sulawesi Barat
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

7.1 Majene, Mamuju, dan Polman

Majene, Polman, dan Mamuju adalah Kota baru yang muncul pasca kebesaran pelabuhan-pelabuhan tradisional di Mandar seperti Kerajaan Balanipa, Pambuang, Sendana, dan kerajaan-kerajaan lainnya adalah pusat-pusat kota pantai tradisional yang terletak di Tujuh Kerajaan Pantai yang berasal dari empat kesatuan adat. Empat kesatuan adat yang disebut "*appa banua kaiyang*" (empat negeri besar), yaitu: Napo, Samasundu, Mosso, Todang-Todang untuk kemudian berubah menjadi "*Pitu Babaqna Binanga*" yang terdiri atas Kerajaan Balanipa, Kerajaan Sendana, Kerjaan Tappalang, Kerajaan Banggae, Kerajaan Pamboang, Kerajaan Mamuju, dan Kerajaan Binuang.[1] Tujuh federasi *(Pitu) Ba'babinanga* inilah yang menjadikan Mandar sebagai sebuah wilayah yang aktif atau dinamis di Utara Makassar sebagai salah satu tujuan sekaligus awal mula pelayaran dan perdagangan di Nusantara.

Pada ujung Utara bagian Barat Sulawesi Selatan sebuah daerah Mandar atau lebih dikenal Sulawesi Barat (SULBAR) sekarang ini terletak antara 1 derajat LU dan 3 derajat LS terdapat suatu daerah yang pada zaman Hindia Belanda termasuk Wilayah Pemerintahan Pusat bernama Afdeling Mandar, yang dikepalai oleh seorang Asisten Residen. Afdeling Mandar di bagi atas Empat *Onder Afdeling* yang terdiri atas : Majene, Mamuju, Polewali dan Mamasa, dimana masing-masing Onder Afdeling dikepalai oleh seorang *Controleur*. Sebelum daerah ini diduduki oleh penjajahan Hindia Belanda, daerah ini sudah sejak lama diperintah oleh raja-raja asli Indonesia dari Suku Mandar yang masing-masing merdeka dan berdaulat atas wilayah kerajaannya masing-masing. Kerajaan-Kerajaan di Daerah

1 Selain Kerajaan di **Pitu Baqbana Binanga** (tujuh muara sungai), kerajaan-kerajaan di daerah Pegunungan Mandar-pun juga membentuk persekutuan yang lebih dikenal dengan nama **Pitu Ulunna Salu** (tujuh hulu sungai). Adapun kerajaan-kerajaan Mandar di daerah hulu sungai yang ikut dalam persekutuan Pitu Ulunna Salu, terdiri dari: Kerajaan Rante Bulahang, Kerajaan Aralle, Kerajaan Tabulahang, Kerajaan Mambi, Kerajaan Matangnga, Kerajaan Tabang, dan Kerajaan Bambang.

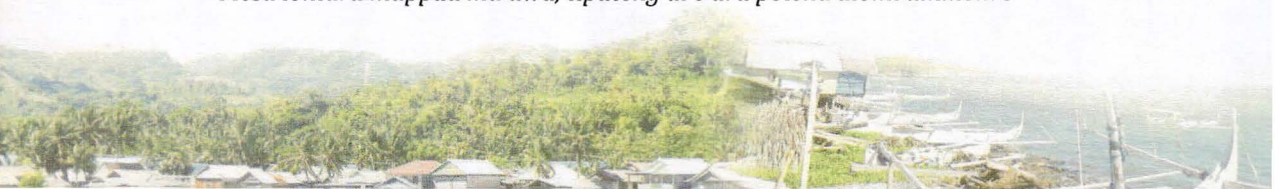


Mandar hampir juga seusia dengan kerajaan-kerajaan lainnya di Indonesia pada umumnya dan Sulawesi Selatan pada khususnya, seperti : Luwu, Gowa, Bone yang berdaulat penuh.

Menurut beberapa catatan menganai Mandar tokoh "I Manyambungi" yang lahir dan memiliki kekuasaan pada sekitar abad ke-XVI, namun diduga (menurut mitos), jauh sebelumnya dalam abad VI masyarakat Mandar sudah diatur oleh Nenek Moyang Imanyambungi (Todilaling), yaitu Tomanurung Tobisse Ditallang dan Tokombong Di Bura. Secara turun temurun diurus oleh Tobisse Ditallang Ilando Guttu, Usu Sambambang, To'padorang, Tasudidi, Pongkapadang, Tometteenbassi, Daeng Lumale, I Lamber Susu, Tomipani' Bulu, Tobittoeng, Toketara (Nenek Imanyambungi), Dan Puang Di Gandang (Ayahanda Imanyambungi), sampai pada Imanyambungi sendiri, kesemuanya berasal dari Ulu Salu.

Menurut Terjemahan Lontar Pattodioloan di Mandar yakni Lontarak 1 oleh Drs. M.T. AZIS SYAH dinyatakan bahwa:

> *"Uru polena Todilaling di Gowa anna' soremo diaja di Labuang roapong anna' nade'de mi gong, nairanngimi to Pambusuang, nauwammi: "ta'ta (b.bi) lowe apai tia lain-lain moni lailaing jirris.*
>
> *Nauamo Todilaling : Innapatunna Mara'dia Lenggo??*
>
> *Nauwami Tonapo: "Indi dio!" Messummi domai, mendai'mi da'dua siola. Polei dai' naratumi, matemi.*
>
> *Ia tomo umbawa doe disanga: Inaga Ewangan di sanga Itata mappadiammi diaja anna' tatallu. Mesa mottong di Tanete, da'duadami lambi', mesa tommuane, mesa tobaine memmoane tama di Alu napibaine Mara'dia Alu apa tommuane iami di pa'uanan: "Tomepayung"*
>
> *Nabetai pambusuang malaimi dai' di Napo. Diajai di Napo anna nabundumo Lopo' nabeta boi Lopo' apa da'na pe'mannami naung Tande-Tande di Banggae.*
>
> *Apponamo namanna' napebei tomo dai' to Pu'awang di Maasar betanamo Lopo' iatomo umbetai Panyarukang, Iamo Tobatu. naparola nasammitia Todilaling innggganna di dalambuttu. Di polong pau.*
>
> *Mesa lontara mappau ma'uwa, tipateng di'e uru polena diomi ummonro*



dilabuang landi anna nabundu' Pambusuang."

Artinya:

" Sekembalinya Todilaling dari Gowa dan mendarat di Labuang Roppong lalu menabu gong. Terdengarlah oleh masyarakat Pambusuang. Berkatalah: "Tobelawe, apa gerangan yang aneh bunyinya, dan tidak biasanya".

Bertanya Todilaling: "dimana tempatnya raja di Lenggok"?.. Jawab orang Napo "Disana" ia turun dari perahu dua berteman setibanya langsung ia tombak dan meninggallah.

Ia pula yang membawa tombak Inaga Ewangan nama Itata. Disana dia melahirkan anak tiga orang. Satu tinggal di Tanete diperistrikan Raja Tanete. Dua orang tiba di Mandar. Satu pria satu wanita bersuami di Alu, di peristrikan Raja Alu. Yang pria bernama: "Tomepayung."

Setelah Pambusuang dikalahkan, beliau pindah ke Napo. Disana ia serang pula Lopoq. Begitu Lopoq dikalahkan beliau melanjutkan serangannya ke Tande-Tande di wilayah Banggae.

Turunan mereka dikuasai To Puawang diserahkan ke Makassar ketika Lopoq kalah. Beliau pula mengalahkan Panyarukang, yaitu To Batu. Seluruh wilayah pegunungan di taklukkan oleh Todilaling. Sampai sekian pembicaraan. Lebih lanjut menurut lontarak dijelaskan secara lebih rinci bahwa "mula-mula ia tiba bermukim di Labuang Landi dan memerangi orang Pambusuang. Sebelum terbentuknya Kerajaan Balanipa ini negeri-negeri yang ada ialah: Napo, Samasundu, Todang-Todang, Mosso yang masing-masing berdiri sendiri. Keempat negeri inilah didiami oleh orang tua I Manyambungi sekeluarga. Keempat negeri inilah kemudian di persatukan I Manyambungi sebagai suatu persekutuan adat dengan ibu negerinya Napo."

Kata "Mandar" menurut bahasa "Manda" atau Mandar, artinya kuat. Pada umumnya bahasa yang digunakan oleh masyarakat di pegunungan tidak memakai konsona"r," misalnya liter disebut lite, meter disebut mete Ma'asar disebut Maasa. Malah masa dulu orang Napo, Mosso, Todang-Todang menyesuaikan diri dalam bahasa Mandar pantai misalnya mengatakan: me'oro (duduk), mereka menyebut me'oho. Ro diganti ho artinya. Karambo disebutnya kahambo artinya jauh. Menurut Darwis Hamzah, bahwa Mandar berarti air atau sungai. Pengertian ini sama



pengertian terdahulu, sebab menurut orang-orang Mandar, air atau sungai itu sangat kuat (manda'). Sungai pada zaman dulu adalah satu-satu jalan raya dapat dilalui transportasi dengan memakai rakit yang di buat dari kayu, bambu, batang pisang dan lain-lain. Diikiat jadi satu kesatuan. Rakit tersebut selain mengangkut manusia juga digunakan untuk mengangkut barang-barang, Betapapun derasnya (kuatnya) air itu, namun mampu diarungi untuk membawa manusia dan barang-barangnya mondar-mandir dari muara ke hulu. Kemudian mereka memanifestasikan jiwa orang Mandar lemah lembut, namun dibalik kelembutannya terselubung kekuatan (*power*) yang sulit diukur.

Sementara itu toponimi kata Balanipa terdiri dari dua kata, yaitu: "bala" dan "nipa." Perkataan "Bala" sama dengan "kandang" dan perkataan "nipa" sama dengan "semacam pohon enau yang tumbuh di rawa-rawa." Bala (kandang) nipa (sebuah arena yang sekelilingnya terbuat dari daun nipa) berfungsi sebagai tempat menyabung manusia yang berselisih. Yang bersangkutan dimasukkan ke dalamnya (laki-laki). Siapa terluka dahulu atau mati itulah yang dinyatakan bersalah. Demikianlah pelaksanan hukuman duel di daerah Balanipa Mandar. Kalau perempuan yang berselisih maka penyelesaiannya disiapkan kuali besar yang berisi air/minyak mendidih, kemudian yang bersangkutan diperintahkan mencelupkan tangannya kedalam kuali tersebut. Barang siapa yang takut mencelupkan tangannya berarti dia yang dikalah atau dianggap bersalah. Pelaksanaan hukum tersebut sebelum I Manyambungi menjadi Raja di Balanipa.

Setelah "*Appe Banua Kaiyang*" (empat negeri besar) yaitu masing-masing: Kerajaan Napo, Samasundu, Mosso, dan Kerajaan Todang-todang digabungkan menjadi satu persatuan adat oleh I Manyambungi diberikan nama sesuai dengan tempat memutuskan perkara itu ialah Balanipa. Balanipa dari waktu ke waktu mengalami perkembangan yang sangat pesat. Pertumbuhan penduduk dari waktu ke waktu makin berkembang



disusul datangnya berbagai penduduk dari negeri lain untuk bermukim di sana. Hal itu terjadi, setelah diketahui bahwa hukum duel itu sudah tidak diberlakukan lagi dan diganti dengan hukum adat. Di mana hukum adat itu bertolak dari:

"oro wali-wali
Tutu wali-wali
Sa'bi wali-wali
Anna timbang wali-wali"

Artinya:

" kedua belah pihak dihadapkan, dan
keduanya dimintai keterangan saksi-saksi
kedua belah pihak,
kemudian dipertimbangkan semasak-masaknya."

Prosedur hukum seperti itulah yang dipakai oleh raja-raja Balanipa berikutnya secara turun-temurun. Hal ini membuktikan pada kita, bahwa hukum formal telah diterapkan dalam memutuskan sebuah perkara. Setelah I Manyambungi mangkat, beliau dianugerahi rakyat dengan gelar *"todilaling."* Beliau kemudian digantikan oleh putranya yang bernama "Tomepayung" (ibunya orang Makassar) sebagai raja ke-2. Raja ini memiliki kecakapan yang luar biasa dalam mengatur pemerintahan, beliaulah yang menyusun struktur pemerintahan dengan: 10 menteri atau dewan bangsawan yang dipimpin oleh Mara'dia Matoa sebagai perdana menteri. 10 dewan bangsawan itu disebut: "ada' sappulo," sekaligus merangkap sebagai anggota konstituante yang ditetapkan oleh *"Appe Banua Kaiyang,"* yang berfungsi memilih, mengangkat dan memberhentikan raja dan ada' 10 *sokko* ini berarti bahwa pemerintah kerajaan di Mandar sudah melaksanakan dasar-dasar demokrasi sejak abad ke-16.

Selain ada' 10 sokko, ditetapkan pulah seorang Mara'dia Malolo sebagai panglima perang yang langsung memimpin *"appe jannangan"* (empat jenis kesatuan pasukan) yang oleh orang Mandar disebut:



1) *Annangguru pakkawusu'*= pasukan berani mati,
2) *Annangguru passinapa'*= pasukan bersenapan,
3) *Andongguru pa'burasang*= pasukan penyumpit,
4) *Andongguru joa*= pasukan pengawal istana.

Pasukan tersebut dalam melaksanakan pembangunan fisik, ditetapkan pula kelompok yang disebut *"sakka manarang"* untuk mengurusi bea keluarnya perahu yang mengangkut barang dagangan, diadakan pulah sebuah lembaga yang disebut *"sawannar"* sama dengan "syahbandar." Tomepayung tidak cuma ahli dibidang pemerintahan dalam negeri, tetapai juga ahli dibidang hubungan luar negeri. Tomepayung juga yang melaksanakan Mu'tamar "Tammajarra" (di atas puncak gunung Tammajarra), terletak kurang lebih 5 km sebelah utara timur laut Tinambung. Muktamar tersebut dihadiri oleh:

a. Tomepayung dari Kerajaan Balanipa,
b. Puatta Iku'bur dari Kerajaan Sendana,
c. Puatta Ikaranamu' dari Kerjaan Tappalang,
d. Daeng Tomelanto dari Kerajaan Banggae,
e. Tomelake Bulawang dari Kerajaan Pamboang,
f. Tomejammeng dari Kerajaan Mamuju,

Dalam muktamar inilah disepakati persekutuan kekeluargaan yang beranggotakan 6 (enam) kerajaan. Kemudian Mara'dia Balanipa menjadikan Binuang penggenap 7 *(Pitu) Ba'bana binanga* atas penyerahan Raja Gowa kepada Balanipa setelah berakhirnya perang Gowa-Bone (muktamar memupuk persatuan dan kesatuan *pitu ba'banabinanga*). Pada muktamar itu pula, menetapkan bahwa *"naiyya balanipa sambolangi* atau *"amai balanipa"* (ibarat langit=ayah), sedangkan *sendana litai ato indoii* (Sendana ibarat Ibu atau *lita=indooi*).

Naiyya banggae ana' masonga-songanai Balanipa (Banggae adalah



putera pemberaninya Balanipa).

Naiyya Pamboang anak tobainenai Balanipa (Pamboang adalah anak puterinya Balanipa, sedang yang lain belum diberi fungsi karena masih kecil.

Maksud penamaan tersebut di atas adalah: Balanipa sebagai ketua, Sendana sebagai wakil, Banggae sebagai sayap kanan, Pamboang sebagai sayap kiri, dan yang lainnya sebagai anggota. Bila ada sesuatu permasalahan yang tidak dapat diselesaikan sendiri oleh anggota, maka Kerajaan Banggae dan Kerajaan Pamboang yang akan menyelesaikan. Jika belum juga selesai, maka Sendana yang akan menyelesaikannya. Kalaupun belum juga selesai, maka putuslah oleh Balanipa, karena keputusan tertinggi ada di tangan Kerajaan Balanipa.

7.2 Spirit Kerajaan-kerajaan Lokal di Sulawesi Barat

Pembentukan suatu kerajaan di *pitu ba'bana binanga* (mandar bagian pantai) pada umumnya sama, yaitu didirikan oleh beberapa negeri persekutuan adat, misalnya Kerajaan Balanipa terdapat 4 negeri yang disebut 4 banua kaiyang (empat negeri besar) yaitu Napo, Samasundu, Mosso, Todang-Todang, dimana masing-masing negeri mempunyai kepala pemerintahan sendiri yang merupakan pemangku adat setempat bergelar Pappuangan. Sebagai pucuk pimpinan kerajaan yang dipilih dan diangkat seaorang raja yang bergelar *Maradia* dan Pemangku Adat (*Pappuangan*) mula-mula terdiri dari satu atau dua orang anggota yang dinamai hadat dan bergelar pa'bicara atau lain-lain nama menurut keadaan setempat, sehingga kebijaksanaan jalannya pemerintahan tertinggi kerajaan itu tidak berada dalam tangan kekuasaan seorang raja, akan tetapi selalu menegakkan azas musyawarah untuk mufakat antara raja dan adatnya yang menurut adat dikatakan "*andiangi mala sisara' ulu anna salakkana*" (artinya tidak



boleh bercerai kepala dengan kerangka badan) maksudnya raja tidak boleh mengambil keputusan permufakatan dengan adatnya.

Pada pengangkatan raja dan adat yang pertama (kerajaan itu mulai dibentuk), terdiri dari bangsawan-bangsawan yang bersaudara atau famili dekat antara satu dengan yang lainnya. Tetapi setelah ia diangkat dalam jabatan pertama itu sebagai *Maradia* atau anggoa adat diadakan sutu penggarisan (perjanjian): *Kaiyang tammacinna di kende-kende* (yang besar tidak ingin kepada yang kecil). dan *Kende-kende ammacinna di kaiyang* (yang kecil tidak ingin kepada yang besar). Maksudnya: keturunan Maradia tidak akan merampas hak jabatan untuk turunan anggota hadat dan keturunan anggota hadat tidak akan merampas hak untuk jabatan keturunan Maradia. Maradia dan keturunannya diberi panggilan (sapaan) kehormatan "Daeng" dan anggota hadat panggilan "Puang." Hal ini mempedomani sopan santun berbicara antara "*Todilaling*" (raja Balanipa yang pertama) dengan "*Puang Dipoyosang*" (anggota hadat yang pertama digelar *Pappuangan Limboro*) di Kerajaan Balanipa. Kerajaan masing-masing yang terbentuk tersebut terjadi perluasan wilayah kerajaan apakah dalam bentuk penaklukan, persetujuan bersama antara kerajaan/negeri (kerajaan yang lebih kecil untuk bergabung atau atas permintaan sendiri dari negeri/kerajaan kecil untuk bergabung, di antaranya ada pula yang kepala pemerintahannya (*Pappuangan*) dijadikan anggota hadat dalam kerajaan (sehingga digelar *Papuangan*, sehinggah bertambah anggota hadat misalnya: Pepuangan Tenggelang, Pepuangan Luyo, Pepuangan Lambe, Pepuangan Lakka Pepuangan Koyang di Balanipa.

Selain itu ada juga negeri menjadi bawahan dari salah satu Banua Kaiyang (negeri pembentuk kerajaan) dan dinamai Ana Banua, serta ada pula negeri kecil yang mempunyai hak otonomi dalam negerinya sendiri yang mempunyai kewenangan tertentu terhadap kerajaan, misalnya Campalagian, Mapilli Tapango dan lain-lain di Balanipa sehingga di dalam wilayah kerajaan ada negeri-negeri yang bernama:



- ⇨ Banua Kaiyang (negeri asal atau negeri-negeri pembentuk kerajaan atau = *kernland*)
- ⇨ Banua (negeri yang pada mulanya berdiri sendiri)
- ⇨ Anak Banua (negeri bawahan dari salah satu Banua Kaiyang atau Banua)
- ⇨ Perkampungan-perkampungan khusus (yang didiami oleh Maradia bersama keluarga dan petugas-petugas khusus pada kerajaan).

Pada perkembangan kerajaan selanjutnya, diadakan anggota hadat yang tugas sehari-harinya khusus urusan istana, artinya bukan kepala pemerintahan suatu wilayah tertentu, misalnya: *Pa'bicara Kaiyang, Pa'bicara Kenje, Pappuangan Rui* (Balanipa) atau Suro di kerajaan lain. Pemilihan dan pengangkatan serta pemberhentian (pemecatan) Maradia (raja) oleh Banua Kaiyang atau wilayah asal (krenland), kemudian disahkan atau disetujui dari Dewan Hadat, proses tersebut diurus oleh anggota hadat *Pepuangan Limboro* dibantu oleh *Pepuangan Biring Lembang*.

Anggota hadat oleh *Maradia* (*Arajang*) mengangkat seorang Maradia Matoa sebagai wakil raja dalam "*Peannangguanna Hadat*" (Penasehat Hadat) dan diangkat seorang Maradia "Malolo" yang ditugasi sebagai panglima kelaskaran. Kedua Maradia tersebut (*maradia matoa* dan *maradia malolo*) adalah dari keturunan yang sama dengan Maradia (raja) sendiri. Pengangkatan dan pemberhentian adalah ditangan raja atas persetujuan dewan hadat. Pengangkatan masing-masing anggota hadat (*Pepuangan*) dan *Pappuangan* atau *Maradia* dari tiap-tiap Banua Kaiyang, Banua atau Anak Banua, dipilih oleh pemangku-pemangku adat bawahannya masing-masing dan disahkan oleh pemerintah kerajaan, semuanya dari calon-calon yang bersal keturunan dari pejabat terdahulu, baik dari bapak maupun dari keturunan ibu. Oleh karena itu pengangkatan seorang raja berasal dari keturunan raja (anak Pattola Payung) yang harus disetujui oleh Dewan Hadat sedangkatan pengakatan salah seorang anggota hadat harus dari Anak Pattola Hadat, maka harus disetujui oleh Maradia bersama anggota



hadat, sehingga diharapkan selalu terjalin dan terpelihara pergaulan yang baik sesuai dengan pesan-pesan orang tua, menurut ucapan hadat kapada raja sebagai berikut: *"upakayyango'o mupakaraja', madondong duang bongi anna marattaso'o wake maruppu-ruppu' bau, uwalai mimbali akayyangan."*

Artinya:

"engkau diangkat menjadi orang terhormat, tetapi engkau memuliakan kami, besok lusa engkau berlaku tidak senonoh dan berbuat sesuatu yang merusak dan menghancurkan negeri, maka saya ambil kembali kebesaranmu".

Pengangangkatan seorang anggota hadat ditandai dengan pelantikan yang acaranya antara lain: "*dipisokko'I*" (dipasang mahkota/kopiah kebesaran di atas kepalanya) oleh "*tomabubeng*" (jabatan adat yang juga bersifat turun temurun) dan "*ditindorri*" (diarak) menuju istana raja oleh pejabat-pejabat adat bawahannya dan kaum kerabatnya atau rekan anggota hadat lain. Pengesahan pengangkatan seorang raja ditandai dengan upacara "*diparakkai*" dan diantara acara yang paling penting adalah "*assitalliang*" (perjanjian lisan dihadapan umum antara raja yang dilantik dengan salah seorang anggota hadat tertentu (Balanipa oleh Pepuangan Limboro) sebagai mewakili hadat dan rakyat . "*assalliang*" tersebut sebagai berikut:

"Maradia Balanipa: malebu parri'di' mo'o? (sudakah kalian bulat seperti alu?)

Pappuangan limboro: malewu parri'dimang (kami sudah bulat seperti alu)

kemudian menyusul pertanyaan-pertanyaan maradia berturut-turut Sbb :

– jari lappar, lapparrumo? (jadi dataran rendah, datarankulah?)

Buttu buttu'u mo? (gunung, gunungkulah?)

Sasi' sasi'umo? (lautan, lautankulah?)

Tau, tau'umo? (orang, orangkulah?) – rakyat

– Iri'ma, anna daung ayu mo'o? Saya angin, dan engkaulah daun kayu?)



Pepuangan limboro menjawab:

"o diada dibiasa (sepanjang sesuai adat dan kebiasaan)

Rarumma'anna buttang mo'o (aku adalah jarum dan kalian adalah benang)

"o diada dibiasa (sepanjang sesuai adat dan kebiasaan)

Setelah pelantikan dan pengucapan janji, pepuang limboro sebagai wakil rakyat yang dituakan, menyampaikan amanah amanah rakyat sebagai berikut:

"naiyya maradia tammatindoi dibongi, tarrare diallo, na mandandang mata"

- *Dimamatanna daung ayu*
- *Amalimbonganna rura*
- *Diamadinginna lita'*
- *Diayarinna banne tau*
- *Diaepuanna agama."*[2]

Struktur Pemerintahan Kerajaan Balanipa dan Fungsi-Fungsi Pejabatnya. Kerajaan Balanipa menganut sistem pemerintahan kerajaan demokratis, dimana kerajaan ini di perintah oleh suatu dewan kerajaan yang terdiri dari 2 (dua) komponen yaitu:

1. **Mara'dia,**

   a. Maradia atau Arajang Balanipa, sebagai raja/ketua pemerintahan,

   b. Maradia Matoa, sebagai wakil raja,

   c. Maradia Malolo, sebagai panglima kelasykaran (angkatan perang),

2. **Hadat,**

   Hadat atau seipuang sebanyak 10 orang (sappulo sokko) terdiri dari atas 2 (dua) bagian:

   Bagian I.

   1. Pa'bicara Kaiyang

2 Edwar L. Poelinggomang, Sejarah Mandar Masa Kerajaan hingga Sulawesi Barat (Editor: Muh. Idham Khalid Bodi) (Solo: Zadahanifa, 2015), hlm. 47-55.

2. Pa'bicara Kenje
3. Pappuangan Limboro
4. Pappuangan Biring Lembang

Bagian II.

1. Pappuangan Koyang
2. Pappuangan Lambe
3. Pappuangan Lakka
4. Pappuangan Rui
5. Pappuangan Tenggelan
6. Pappuangan Luyo

Ada lagi Maradia (arajang) Balanipa: Maradia (arajang) Balanipa adalah raja (kepala pemerintahan) yang tidak boleh bertindak sendiri-sendiri segala hal yang berhubungan dengan perencanaan dan pelaksanaan pemerintahan harus didasari dengan musyawarah mufakat dengan para anggota hadat (komponen 2). Terutama pada kelompok hadat bagian 1 (Pa'bicara Kaiyang, Pa'bicara Kenje, Pappuangan Limboro, Pappuangan Biring Lembang) sebagai anggota hadat inti, sampai pada urusan pribadi dan keluarga raja sendiri, misalnya perkawinan, penyunatan dan beberapa acara keluarga yang dilaksanakan secara adat, seperti mendirikan "*baruga*" (bangunan tempat mengadakan upacara adat/*pangngadaran*) dan lain-lain yang memerlukan gotong royong. Untuk pengankatan seorang Maradia Balanipa yang baru, maka pencalonannya dilakukan oleh hadat dari *Appe Banua Kayyang* secara musyawarah mufakat dan hasilnya disampaikan pada Pappuangan Limboro, Pappuangan Biring Lembang selanjutnya kedua anggota hadat tersebut, membawa dalam sidang Hadat Halanipa untuk mendapakan persetujuan dan setelah mendapatkan persetujuan, maka dapatlah dilaksanakan pengangkatan.

Begitu pula dalam pemberhentian seorang raja, hadat harus atas dasar musyawarah mufakat/peresetujuan bulat, sebaliknya raja tidak



boleh bertindak sendiri untuk memberhentikan seorang anggota hadat kecuali persetujuan hadat dan pejabat-pejabat yang berhak memilihnya. Calon untuk mengisi lowongan raja, tidak mutlak dari putra raja yang baru meletakkan jabatan saja, teapi juga termasuk keturuan raja-raja terdahulu, keturunan (bija) I Manyambungi Raja Balanipa I.

Maradia Matoa Balanipa

Mara'dia Matoa bukan berarti orangnya sudah tua atau mantan mara'dia, tetapi suatu nama atau gelar jabatan khusus, maradia matoa dicalonkan oleh maradia /arajang sendiri dari keluarganya yang tingkat kebangsawanannya juga berhak menduduki jabatan raja, terpercaya, dapat bekerja sama dengan raja. Adapun proses pengangkatannya dilaksanakan setelah memperoleh dari para anggota hadat. Menurut Sarbin Syam "bahwa Maradia Matoa Balanipa adalah Wakil Raja/arajang dan tidak termasuk golongan anggota hadat tetapi merupakan "peannangguruanna ada"(penasehat hadat). Namun ada pula yang berpendapat bahwa maradia itu merupakan perdana menteri.

Bila dalam suau sidang dewan pemerintahan kerajaan (paripurna) yaitu komponen 1 & 2 dimana raja/arajang yang memimpin siding dan maradia matoa bertindak sebagai pennangguruanna se'ipuang (penasehat hadat) untuk menghadap raja. Tidak mutlak juga harus selalalu melalui maradia matoa, begitu pulah perintah raja, tidak mutlak disampaikan kepada maradia matoa, tetapi boleh langsung dari raja ke yang bersangkutan/ hadat. Ketentuan tersebut diatas berbeda dengan Kerajaan Pamboang, dimana pengangkatan seorang Maradia Matoa dari Puang Sassigi namun menjadi Raja/Maradia Pamboang berasal dari Bija Maradia Pamboang itu sendiri.

Apapun nama-nama yang pernah memangku maradia matoa di kerajaan balanipa adalah sebagai berikut:



1. *Maradia Matoa i* = odijallo (adik dari maradia balanipa ii tomepayung yang kemudian menggantikan Maradia Tomepayung menjadi Maradia Balanipa III.
2. *Maradia Matoa I Nalong,*
3. *Maradia Matoa I Baso (to kape) Ammana Ibali Maradia* Balanipa,
4. *Maradia Matoa I Boroa (O Kape) Ammana Ibali Maradia* Balanipa,
5. *Maradia Matoa Pammase (Pallawuang) Imandawari Maradia* Balanipa,
6. *Maradia Matoa* Abd. Majid *Maradia Campalagian –Maradia* Andi Baso Maradia Balanipa.

Maradia Malolo, syarat pengangkatan Maradia Malolo sama syaratnya dengan Maradia Maoa Balanipa. Bertugas sebagai panglima kelasykaran yang bertanggung jawab langsung pada Raja/Maradia Balanipa. Adapun angkatan perang Kerajaan Balanipa disebut "joa" yang terdiri dari atas 4 (emapat) jenis sbb:

1. *Joa' maoa* (pasukan pengawal istana),
2. *Joa' passinapang* (pasukan bersenapan),
3. *Joa' pakkabussu* (pasukan berani mati), dan
4. *Joa' pa'burasan* (pasukan bersumpit),

Tiap-tiap joa pimpinan annangguru yang dibantu oleh sariang, tomabuweng dan ke'de, kemudian tiap-tiap annangguru bertanggung jawab langsung kepada Mara'dia Malolo.

Kelompok Hadat atau Seipuang 10 Sokko adalah semacan Dewan Adat yang bertugas di wilayah Mandar, terdiri atas:

1. Pa'bicara Kaiyang merupakan hulu balang untuk jurusan Barat,
2. Pa'bicara Kenje merupakan hulu balang untuk jurusan Timur,
3. Pappuangan Limboro merupakan hulu balang jurusan Utara,
4. Pappuangan Biring Lembang merupakan hulu baling jurusan Selatan.



Seperti tersebut dalam lontarak puangnga sidda (ps)cq lontarak Napo Mandar:- *annaiya Limboro ulubalangi bila-bila pole di buttu*

- *Biring lembang ulubalangi bila-bila pole disasi*
- *Pa'bicara kaiyang ulubalangi bila-bila ple di'atambusang*
- *Smbung bawa ulubalangi bila-bila pole dimata allo*

Kemudian selanjutnya hada 10 sokko berkembang pula tugas pokoknya sebagai berikut ini:

1. Pa'bicara kaiyang tugas pokoknya sebagai kepala urusan pengadilan
2. Pa'bicara kenje sebagai kepala urusan urusan istana (sekretaris kerajaan)
3. Pappuangan limboro kepala urusan pemerintahan dalam negeri
4. Pappuangan biring lembang sebagai urusan luar negeri
5. Pappuangan koyang, lambe, luyo. Lakka, enggelang dan rui sebagai kepala pemerintahan wilayah pada satu banua tertentu atau tugas lain dari maradia/raja

Dalam hal penerimaan tamu-tamu kerajaan sebelum diperhadpkan kepada raja balanipa terlebih dulu harus diterima oleh pappuang limboro, pappuangan biring lembang, pa'bicara kaiyang, pa'bicara kenje dan masing-masing dibantu oleh seorang anggota hadat lainnya sbb:

"Tamu dari jurusan utara mis: dari pus dan sekitarnya diterima oleh pappuangan limboro, amu dari jurusan selatan misalnya: dari Teluk Mandar dan sekitarnya atau yang melalui lautan, diterima oleh Pappuangan Biring Lembang. Tamu dari jurusan Timur misalnya: Kerajaan Binuang, Batu Lappa, Sawitto, Suppa, Malluse Tasi, Massan Rempulu dll, diterima oleh Pa'bicara Kenje, tamu yang datang dari jurusan Barat misalnya: dari Banggae, Pamboang, Sendana, Appalang, Mamuju dan seterusnya, diterima oleh Pa'bicara Kaiyang, sedang Pappuangan Koyang dipercayakan mengurusi syahbannar.

Pada pelantikan seorang Raja Balanipa yang baru, maka Pa'bicara Kenje'lah beserta pengiringnya yang bertugas keluar masuk istana mempersilahkan dan mengiringi raja ke tempat pelantikan, sedang pelantikan dilakukan oleh Pappuangan Limboro sebagai anggota hadat



tertua dan yang mewakili Appe Banua Kaiyyang.

Walaupun demikian, menurt tata tertibnya panggadarang, jika para anggota-anggota hadat berjalan atau duduk berjejer, maka urut-urutannya sebagai berikut: Pa'bicara Kaiyyang, Pa'bicara Kenje, Pappaungan Limboro, Pappaungan Biring Lembang dan seterusnya Pappuangan Koyong, Pappuangan Lambe, Pappuangan Lakka, Pappuangan Rui, Pappuangan Tenggelan, Pappuangan Luyo."

Beberapa Pappuangan-pappuagan di daerah Mandar, sebagai berikut ini:

1. **Pappuangan Koyong:**

   Pappuangan Koyong adalah kepala pemerintahan banua (kira-kira setingkat dengan desa sekarang). Berhubung tenaga-tenaga terletak di muara Sungai Mandar di Pantai Teluk Mandar, tempat ini kemudian menjadi tempat domisili Maradia Balanipa dan berhubung pelabuhan balanipa terletak dalam wilayah *Pappuangan* Koyong, maka kadang merangkap sebagai *Sawannar* (syahbandar), dimana sawannar menjadi tugas Pappuangan Luyo.

2. **Pappuangan Lambe**

   Pappuangan lambe adalah salah satu anggota hadat kerajaan balanipa, sekaligus kepala pemerintahan banua lambe yang terletak disebelah timur banua tangnga-tangnga, banua lambe ini juga terletak dipantai teluk mandar.

3. **Pappuangan lakka**

   Pappuangan lakka adalah anggota hadat Kerajaan Balanipa dan sebagai kepala pemerintahan banua lakka yang meliputi: karama, kota, manjopai, banua lakka ini juga terletak disebelah timur dengan banua lambe, juga berada di pantai teluk mandar, dan mempunyai pelabuhan perahu, sehingga terjadi hubungan yang ramai dengan daerah luar. Banua-banua ini tidak termasuk wilayah di bawah appe banua kaiyyang, karena dipandang sangat strategis dan didalamnya terdapat



banyak bidang/urusan misalnya: politik, ekonomi, sosial budaya, kepala pemerintahannya dimasukkan menjadi anggota hadat balanipa. Sekarang ketiga wilayah ini masuk menjadi wilayah pemerintahan kepala karama.

4. Pappuangan Rui

Pappuangan rui adalah juga anggota hadat balanipa yang tidak mempunyai wilayah pemerintahan sendiri, pappuang rui mempunyai tugas khusus sebagai duta/utusan kerajaan balanipa menhubungi kerajaan-kerajaan lainnya. Pertama kali yang diangkat menjadi pappuangan rui adalah seorang pemberani.

5. Pappuangan Tenggelan

Pappuangan tenggelan adalah anggota hadat balanipa yang pertama diangkat menjadi pappuangan tenggelan ialah maradia/raja baro-baro yang berjasa besar membantu kerajaan balanipa menyerang dan menghancurkan Kerajaan Passokoran. Baro-baro terletak disebelah Timur *appe banua kaiyyang*.

6. Pappuangan Luyo

Pappuangan Luyo anggota hadat Kerajaan Balanipa, dimana kedua anggota hadat (Puang Luyo dan Puang Tenggelan) adalah berasal dari sejumlah raja-raja kecil pada sebelah Timur dari wilayah Appe Banua Kaiyyang dan bersekutu dibawa pimpinan raja Balanipa II Tomepayung menhancurkan Kerajaan Passokkorang, karena rajanya sangat kejam dan daum terhadap kerajaan-kerajaa lainnya termasuk kepada kerajaan balanipa sendiri. Kerajaan Passokkorang adalah satu kerajaan besar pada zamannya yang bekas wilayahnya terletak dalam distrik Mapilli atau Kecamatan Mapilli sekarang dan Kecamatan Campalagian.

Ada dua raja yang sangat berjasa dalam menghancurkan kerajaan *Passokkorang* ialah *maradia baro-baro* dan *to pole malombo*, dinilai oleh



pemerintah kerajaan balanipa, sehingga keduanya diangkat menjadi anggota hadat balanipa, dimana *maradia baro-baro di beri gelar pappuang tenggelang dan topole malumbo diberi gelar pappuangan luyo*. Kemudian raja-raja kecil lainnya menjadi sekutu dari Kerajaan Balanipa (*Bate* dan *Palili*).

Dari kelompok hadat mulai dari *Pa'bicara Kaiyyang* sampai dengan *Pappuangan Luyo* itulah yang disebut ada' 10 (*sappulo sokko*) di Balanipa, dimana berlaku sejak dahulu sampai tahun 1906. Kemudian sejak tahun 1906 Pemerintah Belanda meniadakan dan menghapus jabatan *Mara'dia Malolo, Pappuang Koyong, Pappuangan Lambe, Pappuangan Lakka, Pappuangan Rui,* dan *Pappuangan Luyo.*

Menurut UU NO. 23 Tahun 1959, daerah Mandar di bagi menjadi tiga kabupaten, yaitu Polewali Mamasa, Majene, dan Mamuju yang jika di petakan adalah sebagai berikut ; Pertama, Kabupaten Polewali Mamasa (Polmas) secara geografis terletak antara 12° 5'- 12° 50 BT dan 2° 40 - 33° 32' LS dengan luas wilayah 4781,53 km'. panjang pantai yang menelusuri wilayah kabupaten Polmas mulai dari Paku sampai Tandung diperkirakan sekitar 70 km. Yang kedua, Kabupaten majene terletak di sebelah utara bagian barat Jazirah Sulawesi Selatan atau pesisir utara Teluk Mandar, dengan letak geografis antara 2° 38'45" - 3" 04'15" LS dan antara 118° 45 00 - 119° - 0445" BT dengan luas wilayah 947,85 km-' dan panjang pantai sekitar 85 km. Dan yang ketiga, Kabupaten Mamuju secara geografis terletak di bagian utara dari propensi Sulawesi Selatan tepatnya pada posisi geografis O° 52' 00" - 2° 54 52 LS dan 118° 43 15" - 119° 56'o3" BT. Luas Kabupaten Mamuju ialah 1.105.781 ha dan panjang pantai sekitar 435 km. Lalu pada perjalanannya kemudian, setelah terjadi kebijakan pemerintah yang berupa otonomi daerah, yang salah satu biasnya adalah mendorong beberapa pemekaran wilayah. Terlebih wilayah Mandar lalu kemudian berubah pula dan menjadi Provinsi Sulbar dengan luas wilayah sebagai



berikut.

Polmas, terletak di sebelah utara Kota Makassar. Memiliki luas wilayah 2.022,30 km2 berbatasan dengan sebelah utara Kabupaten Mamasa, sebelah selatan Selat Makassar, sebelah Timur Kabupaten Pinrang, dan sebelah barat Kabupaten Majene. Secara administrative, pemerintahan di akbupaten polmas terdiri atas 15 kecamatan, 26 kelurahan dan 108 Desa. Sedangkan Kabupaten Majene yang beribukota di Majene berada sekitar + 302 km dari kota Makassar, terletak di pesisir pantai barat Sulawesi selatan dengan batasan wilayah; sebelah utara dengan kabupaten Mamuj u, sebelah timur dengan Kabupaten Polmas, sebelah selatan dengan Teluk Mandar dan sebelah barat dengan Teluk Makassar. Memiliki luas wilayah sebesar 947,84 km. Secara administratf pemerintahan di kabupaten Majene terdiri atas 4 (empat) Kecamatan, 14 Kelurahan dan 21 Desa. Berikutnya Mamuju dengan ibukota Mamuju terletak ± 44s km dari kota Makassar, berbatasan dengan Kabupaten Majene, Kabupaten Polmas, Kabupaten Tanah Toraja, Kabupaten Luwu dan Luwu Utara, Kabupaten Mamuju Utara dan sebelah barat dengan Selat Makassar dan Kalimantan Timur. Luas Wiayah mencapai 11. 033,18 ha, dan secara administratif terdiri atas 15 Kecamatan, 119 Desa dan 8 Kelurahan. Untuk Kabupaten Mamasa dengan ibu Kota Mamasa, memiliki luas wilayah 2.759,23 km' atau 275.932 Ha, dengan batas-batas; Sebelah utara Kabupaten Mamuju, sebelah Timur Kabupaten Tanah Toraja dan Pinrang, sebelah selatan Kabupaten Polmas, sebelah barat Kabupaten Polmas dan Majene. Secara administratif, pemerintahan Kabupaten Mamasa terdiri dari 10 Kecamatan, 120 Desa dan 12 Kelurahan. Terakhir wilayah Mamuju Utara merupakan segi tiga emas yang menghubungkan antara Provinsi Sulawesi Selatan, Kalimantan Timur, dan Sulawesi Tengah. Memiliki luas wilayah 3.043,75 km, dengan batas-batas; Sebelah utara Sulawesi Tengah, sebelah Timur Sulawesi Tengah, sebelah selatan Kabupaten Mamuju, sebelah Barat Selat Makassar. Sacara administratif, pemerintahan Kabupaten Mamuju Utara terdiri atas 4 Kecamatan dan 33 Desa.



Gambar 7.3.1 Peta Lokasi Kota Pantai Majene
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016



Gambar 7.3.2
Foto Pelabuhan dan Sungai di Majene
Sumber: Koleksi Tropenmuseum Belanda

Studi ini akan menguraikan sekaligus menjelaskan spirit salah satu Kota Pantai di Mandar yakni Kota Pantai Majene, selain itu juga akan melihat tumbuh dan perkembangan Kota Pantai ini sebagai kota maritim. Fokus tulisan ini diarahkan pada: *Pertama*, TOPONIMI MAJENE: Sebagai Kota Pantai; *Kedua*, MAJENE: Perkembangan Kerajaan Balanipa, Sendana, dan Banggae; MAJENE: Morfologi dan Spirit Islam Kota Pantai; *Ketiga*, MAJENE: Kota Kolonial Belanda; dan *Keempat*, MAJENE: Kota Pendidikan dan Keberislaman.

7.3.1 TOPONIMI MAJENE

Melacak arti kata Majene dalam Bahasa Mandar sulit ditemukan kecuali kita akan berhadapan dengan sebuah cerita tentang kedatangan orang ke wilayah Majene. Orang yang datang tersebut, di sebuah pantai dia menemukan orang, lalu ditanya, sedang apa?, diapun menjawab "manjenekka" yang berarti mengambil air wuduk.[3]

3 Wawancara Nurdin Hamma di Tinambung tanggal 10 Mei 2016; Wawancara H. Mahmud, Mallisa di Majene tanggal 10 Mei 2016; Wawancara Kado Tamma Lele di

Namun, kota pantai Majene ini mulai berkembang dari sebuah kampung sebagai awal mula perkembangan Kota Majene di Mandar. Wilayah Somba sebagai salah satu perkampungan awal sekarang ini merupakan ibu kota kecamatan Sendana, Kabupaten Majene. Kota kecamatan ini berjarak sekitar 19 km dari pusat Kota Kabupaten Majene, bahkan kota ini sering diidentikkan dengan wilayah Somba. Kota kecil ini dilalui saat melintasi jalur darat trans Sulawesi Barat, ketika masuk ke dalam wilayah kecamatannya, jaraknya tidaklah panjang sekitar 5 km, yang panjang adalah wilayah yang ada di sekitarnya. Menurut keterangan penduduk setempat dinyatakan bahwa aikon kota ini adalah hidangan ikan terbang. Wilayah perairan Somba juga banyak dianugerahi makanan laut lainnya seperti cumi-cumi, ada masa di mana hewan laut ini akan melimpah ruah di Somba, di mana harganya murah dan sangat terjangkau, ada masa di mana para nelayan berlomba-lomba menangkap cumi-cumi.

Sejarah Somba tidak bisa dilepaskan dari Kerajaan Sendana sebagai Kerajaan yang menjadi ibu kota Kerajaan *Pitu Baqbana Binanga* (Tujuh Kerajaan di Muara Sungai). Wilayah Somba ibu kota Kerajaan Sendana telah berganti beberapa kali, pertama kali pusat peradaban Kerajaan terletak di Saqadawang (gunung yang letaknya di sebelah Timur Puttada). Kemudian pusat kerajaan ini dipindahkan lagi ke daerah yang bernama Podan (daerah pesisir Sendana). Pemindahan pusat Kerajaan Sendana ini yang kemudian melatar belakangi lahirnya perjanjian "*Saqadawang*" oleh orang Mandar biasa dikenal dengan nama "*Assamaturuanna tomalluluareq*" di Sendana.[4] Pada saat itu, pemindahan dilakukan dengan alasan bahwa daerah pesisir telah dianggap aman dan kondusif sebagai pusat kerajaan. Puattaq di Saqadawang pindah ke Podan dan melanjutkan pemerintahan Kerajaan Sendana dan sudaranya I Puttaqdaq tetap tinggal di Saqadawang sebagai pemangku adat. Ketika I Puttaqdaq meninggal, maka kemudian namanya diabadikan menjadi nama daerah itu (daerah Puttaqdaq sekarang masuk

Majene, tanggal 10 Mei 2016.

4 Muis Mandra, *Assitaliang Mandar*, (2009).

dalam wilayah Kecamatan Sendana).[5]

Selepas kedatangan Belanda ibu kota Kerajaan Sendana lalu dipindahkan ke Somba (ibu kota kecamatan Sendana saat ini) dan mereka melakukan koreksi serta intervensi sistem pemerintahan kerajaan tradisional, dan menempatkan beberapa pejabat kerajaan yang tidak berkompeten. Lintasan sejarah juga mencatat bahwa penamaan Somba saat ini dilatar belakangi oleh hubungan kekerabatan kerajaan Sendana dan Kerajaan Gowa. Dahulu sebelum bernama Somba, kampung ini diberi nama Lamboriq, adapun peristiwa penggantian nama dari Lamboriq menjadi Somba adalah karena terjadinya perkawinan antara Bannaiq, seorang putra raja (Maraqdia) Sendana dengan Karaeng Baine (putri raja Gowa). Pesan yang ditinggalkan oleh sang raja Gowa kepada menantunya untuk mengganti nama daerah yang akan dihuni kelak oleh mereka berdua dengan nama yang sama dengan daerah asal sang putri, karena itulah maka kampung Lamboriq diubah menjadi nama Somba, hal ini bertujuan untuk memudahkan sang raja Gowa untuk mencari dan mengunjungi putrinya kelak jika ia ingin bertemu.

Kerajaan yang pernah tumbuh dan berkembang di wilayah Kabupaten Majene pada masa lalu adalah Kerajaan Banggae, dan beberapa kerajaan lainnya seperti Kerajaan Pamboang dan Kerajaan Sendana.[6] Kerajaan Banggae adalah sebuah kerajaan di wilayah Kabupaten Majene yang selalu dikaitkan dengan situs "*Buttu Ondongang*." Situs *Buttu Ondongang* adalah salah satu situs kuburan dimana tempat beberapa raja terkenal Mandar di Banggae (Majene sekarang ini), tempat raja-raja beristirahat dan membaringkan diri untuk selama-lamanya. Situ ini adalah situs, sebagai

5 Sewang A., Sosialisasi Siri pada Masyarakat Mandar, (Mandar: Yayasan Maha Putra Mandar, 2001)

6 Edwar L. Poelinggomang, Sejarah Mandar Masa Kerajaan hingga Sulawesi Barat (Editor: Muh. Idham Khalid Bodi) (Solo: Zadahanifa, 2015), hal. 47-79; baca juga: Muhammad Amir dan Sahajuddin, Konfederasi Mandar Kajian sejarah Persekutuan antar Kerajaan di Sulawesi Barat (Makassar: Dian Istana, 2011), hlm. 36.



bukti arkeologi dan bukti sejarah dimana kerajaan lokal yang dahulu pernah ada dan bertakhta di wilayah Banggae yang kini berada dalam wilayah Kabupaten Majene Provinsi Sulawesi Barat. Berdasarkan penelusuran nama, "*Buttu Ondongang*" yang jelas jika dua kata itu kita artikan ke dalam bahasa Majene, "buttu" berarti "bukit" dan "ondongang" adalah "tempat melompat."

Ada nama-nama raja yang pernah bertakhta di Kerajaan Banggae seperti Maradia I Salabose da I Banggae sebagai Maradia (raja). Kompleks makam raja Banggae tak ada bangunan yang bernafaskan Islam berupa nisan dengan bentuk horizontal dilengkapi jirat atau kijing. Makam cukup sederhana hanyalah berupa batu yang seolah ditancapkan ke dalam tanah. Kompleks makam ini menurut keyakinan masyarakat setempat bahwa terdapat jasad raja (maraqdia) Banggae yaitu raja Banggae I (I Salabose) dan saudara kandungnya raja Banggae II (I Banggae). Keduanya adalah raja di kerajaan Banggae yang pernah berkuasa pada awal masa-masa kerajaan *(amaraqdiangang)* menggantikan masa Tomakaka. Masa Tomakaka di wilayah ini berasal muasal dari gabungan beberapa wilayah Tomakaka seperti Tomakaka Poralle dan Tomakaka Mawasa.

Batu untuk bahan makam tak ada ukiran yang dapat ditemui, batu tersebut hanyalah berupa batu karang/padas polos yang ditancapkan dan berfungsi sebagai tanda. Dihubungkan dengan masa masuknya Islam di kerajaan Banggae maka bentuk makam di kompleks makam raja (*maraqdia*) Banggae adalah sesuatu yang punya hubungan positif, saat itu Islam belum masuk karena itu wajar jika kemudian jejak makam yang ditemui tidak mencerminkan arsitektur makam yang Islami. Islam masuk ke kerajaan Banggae dibawa oleh Syekh Abd. Mannnan saat Banggae dipimpin oleh raja (*maraqdia*) bergelar Tomatindo di Masigi, masa setelah itu baru kemudian Islam mewarnai banyak jejak peninggalan di Banggae, termasuk bukti otentik masjid purbakala Syekh Abdul Mannan yang dapat ditemui



di puncak bukit Salabose, serta makam Syekh Abdul Mannan bersama dua orang istrinya.

Tulisan Muhammad Ridwan Alimuddin yang berjudul "Bedakan Majene dengan Kabupaten Majene"[7] Menarik untuk disimak dalam kajian ini, karena mengandung beberapa hal yakni: *Pertama*, Majene sebagai salah satu Kabupaten dari lima Kabupaten Mandar, artinya Majene dalam tiga tahap generasi perkembangan sistem pemerintahan masih tetap berstatus sebagai sebuah ibu kota Kabupaten.

> "Majene adalah salah satu dari lima kabupaten di Provinsi Sulawesi Barat. Sewaktu masih tergabung dalam Provinsi Sulawesi Selatan, bersama Kabupaten Polewali Mamasa dan Kabupaten Mamuju, Kabupaten Majene tergabung sebagai kawasan yang dulunya disebut Afdeling Mandar. Yang mana ibukotanya adalah Onderafdeling Majene.
>
> Adapun onderafdeling lain ialah Onderafdeling Polewali, Onderaafdeling Mamasa, dan Onderafdeling Mamuju. Belakangan, saat sistem afdeling atau onderafdeling dihapus, onderafdeling-onderafdeling di atas ada yang digabung, ada tetap berdiri sendiri tapi dengan istilah yang berbeda. Onderafdeling Polewali dan Onderafdeling Mamasa menjadi Kabupaten Polewali Mamasa, Onderafdeling Majene menjadi Kabupaten Majene, dan Onderafdeling Mamuju menjadi Kabupaten Mamuju. Afdeling Mandar pun dihapus, dilebur bersama afdeling lain di bagian selatan yang kemudian menjadi Provinsi Sulawesi Selatan. Namun pada tahun 2004, yang dulunya tergabung dalam Afdeling Mandar menjadi daerah yang disebut Provinsi Sulawesi Barat. Pun dibentuk daerah otonomi baru yakni Kabupaten Polewali Mamasa dibagi menjadi dua, yaitu Kabupaten Polewali Mandar dan Kabupaten Mamasa. Demikian juga Kabupaten Mamuju, dibagi menjadi Kabupaten Mamuju dan Kabupaten Mamuju Utara."[8]

Kedua, tulisan Muhammad Ridwan Alimuddin menyatakan bahwa di Majene terdapat suatu kerajaan yang boleh dikatakan sebagai ibu (indoq)

7 Muhammad Ridwan Alimuddin, "Bedakan Majene dengan Kabupaten Majene," http://kacomar.blogspot.co.id/2014/05/bedakan-majene-dengan-kabupaten-majene.html.

8 Muhammad Ridwan Alimuddin, "Bedakan Majene dengan Kabupaten Majene," http://kacomar.blogspot.co.id/2014/05/bedakan-majene-dengan-kabupaten-majene.html.



dalam persekutuan atau federasi *"Pitu Baqbana Binanga."*[9] Majene juga menjadi suatu tempat sebagai pusat pendidikan, dan pusat pendidikan juga berlaku hingga kini, karena Universitas Negeri ditempatkan di Majene bukan di Ibu Kota Provinsi di Mamuju. Hal itu dinyatakan bahwa:

> "...saat ini Kabupaten Majene dikenal sebagai ibukota Mandar (tua). Selain sebagai posisinya ibukota Afdeling Mandar, juga jauh sebelumnya, di masa kerajaan-kerajaan, salah satu kerajaan yang ada di (Kabupaten) Majene dianggap sebagai "Indoq" (ibu) dalam persekutuan tujuh kerajaan di pesisir pantai, Pitu Baqbana Binanga. Yaitu Kerajaan Sendana. Posisinya sederajat dengan Kerajaan Balanipa (saat ini masuk Kabupaten Polewali Mandar) yang disebut "Kamaq" (ayah). Selain sebagai ibukotanya Mandar, Kabupaten Majene juga disebut kota pendidikan sebab dulunya pusat pendidikan di Afdeling Mandar adalah Majene. Itulah sebab dalam kebijakan pembangunan Provinsi Sulawesi Barat, diputuskan bahwa perguruan tinggi negeri akan ditempatkan di Kabupaten Majene. Dengan kata lain, aktivitas pendidikan atau lembaga-lembaga pendidikan akan ditempatkan di Kabupaten Majene. Untuk itu, pembangunan non-pendidikan pun harus berkaitan atau mendukung kebijakan tersebut.
>
> Ada pendapat mengenai asal mula penamaan Majene. Pendapat pertama (misalnya dalam Ahmad 1990 dalam Hafid dkk 2000; Sila 2006) mengatakan bahwa kata tersebut berasal dari kata "manjeqneq" (akar katanya "jeqneq" yang berarti air) atau berwudhu. Konon, pada tahun 1875 di saat penjajah Belanda pertama kali mendarat di pesisir Majene, mereka bertemu dengan seseorang yang kebetulan sedang "manjeqneq".
>
> Orang Belanda bertanya kepada orang yang berwudhu tersebut tentang nama negeri yang didaratinya. Sebab tidak saling mengerti bahasa, orang yang berwudhu mengira orang asing tersebut bertanya apa yang sedang dia lakukan. Maka dijawablah "Manjeqneq". Pikir itulah

9 Musyawarah pembentukan Pitu Baqbana Binanga dilakukan oleh Temopayung Maradia Kerajaan Balanipa, Puatta I Kubur Maradia Sendana, Daeng Melato Maradia Majene, Tomelakelake Bulawang Maradia Kerajaan Pamboang, Puatta I Karaname Maradia dari Tapalang, Tomijannang Maradia dari Mamuju, dalam: Saharuddin, Mengenal Pitu Babana Binanga (Mandar) Dalam Lintasan Sejarah Pemerintah Daerah Sulawesi Selatan (Ujungpandang: Mallomo Karya, 1985), hlm. 39.

jawaban atar pertanyaan yang diajukannya, orang Belanda akhirnya menganggap daerah yang didatanginya bernama Majene(q)."[10]

Ketiga, Majene juga diakui bahwa berasal dari istilah yang menjadi kebiasaan peradaban dan kebudayaan masyarakat setempat di Tontoli. "*manjeqneq-jeqneq*" adalah kapal yang sudah diturunkan di Kampung Totoli yang disertai dengan masyarakat yang gembira sambil berenang-renang. Demikian juga kesaksian Orang Gowa-Talo yang menyebut "*Manjeqneq*." Hal ini dinyatakan bahwa:

"Pendapat yang lain mengutarakan bahwa kata Majene pertama kali digunakan di saat banyak pelayar Gowa – Tallo (Suku Makassar) singgah atau berlabuh untuk berdagang di pesisir Totoli. Orang-orang Makassar menyaksikan upacara penurunan perahu oleh orang Totoli. Yang mana ada kebiasaan saling siram-menyiram saat perahu berhasil di dorong ke laut (telah terapung). Oleh orang Makassar, prilaku itu disebut "manjeqneq-jeqneq".

Belakangan, orang Gowa tersebut menyebut kawasan itu sebagai Manjeqneq-jeqneq yang berubah menjadi Majene. Kata atau istilah "manjeqneq" yang merujuk sebagai nama tempat ditemukan dalam Lontar Tallo yang mengutip ucapan Raja Gowa Karaeng Tomapaqrisiq Kallonna, yang memerintahkan Raja Tallo agar datang ke Majene guna mengusir Suku Tidung (bajak laut) yang mengganggu keamanan pelayaran di kawasan tersebut. Kalimatnya, "Naungki mai ri Manjeqne" (Pergilah engkau ke Majene). Pasukan Makassar yang diutus ke Majene oleh Raja Gowa guna mengusir bajak laut dipimpin oleh I Mappatangkang Tana Karaeng Pattingalloang (Raja Tallo) bersama dengan laskar Kerajaan Banggae yang dipimpin oleh Puatta I Salabose Daeng di Poralle Maraqdia Bangga."[11]

Keempat, Dukungan data yang menunjukkan bahwa Kota Pantai Majene merupakan kota yang berkaitan dengan air adalah istilah "jeqneq" atau air dalam Bahasa Mandar. Setiap musim hujan, Kota Pantai Majene selalu diliputi oleh banjir. Penjelasan ini diuraikan sebagai berikut ini.

"istilah Majene berasal dari istilah atau berakar kata "jeqneq" atau istilah Mandar yang berarti air. Istilah Mandar yang lain juga merujuk air ialah "wai" (air), "binanga" atau "minanga" (sungai), dan "salu" atau "salo"

10 Muhammad Ridwan Alimuddin, "Bedakan Majene dengan Kabupaten Majene," http://kacomar.blogspot.co.id/2014/05/bedakan-majene-dengan-kabupaten-majene.html.

11 *Ibid.*,





Gambar 7.2.3
Banjir di
Majene
Sumber:
Koleksi
Tropenmuseum
Belanda

(sungai). Untuk menentukan mana pendapat yang paling kuat agak sulit, sebab masing-masing memiliki kelemahan.

Bila merujuk pada pendapat pertama, tidak akan sesederhana itu langsung menamakan tempat yang didarati Belanda tiba-tiba disebut Majene. Selain itu, bila berdasar pada tahun, yang menyebut orang Belanda tersebut pertama kali datang pada tahun 1875, agak keliru bila berdasar pada catatan sejarah yang menyebut pasukan gabungan Belanda dengan Bone melakukan serangan ke Mandar pada 6 Oktober 1671 (Andaya 2004).

Pendapat kedua juga demikian. Bisa dipastikan Raja Gowa telah mengetahui nama tempat yang harus dituju Raja Tallo bukan atas dasar informasi orang-orang Gowa yang sering ke Totoli bahwa nama tempat di sana Manjeqneq-jeqneq. Sebab jauh sebelumnya telah terjalin hubungan antar Kerajaan Sendana dan Kerajaan Banggae dengan Kerajaan Gowa.

Berbeda atas dua dugaan di atas, penulis mengusulkan tesis lain tentang asal kata Majene. Menurut penulis, kata Majene berasal dari kata "majeqneq" yang berarti berair. Dan bila dihubungkan sebagai nama tempat, kira-kira berarti, tempat yang banyak airnya; banyak air tergenang; sering digenangi air.

Dugaan ini berdasar pada keadaan kawasan Majene dulunya adalah genangan air. Dalam dokumentasi foto Belanda yang diambil pada tahun 1930-an, kawasan di Gedung Assamalewuang dan sekitarnya masih berupa laut. Dan ternyata, di masa pemerintahan bupati Muchtar Lazim, pernah dilakukan reklamasi. Kemungkinan besar di masa-masa sebelumnya juga pernah ada penimbunan atau reklamasi di tempat lain



> di wilayah kota Majene. Fakta kota Majene sering banjir walau hujan tak begitu deras juga tak bisa dikesampingkan, selain memang faktor drainase yang kurang begitu baik."[12]

Kelima, Majene sebagai kota pantai dihubungkan dengan perkembangan air di daratan Majene dan sumber Belanda yang menyebut Majene sebagai suatu kata yang baru Menurut Muhammad Ridwan Alimuddin. Namun, menurutnya kata Majene baru muncul di tahun 1800-an, tetapi sesungguhnya kata Majene dalam peta tua pulau Sulawesi sudah disebutkan pada tahun 1760, Gerit De Haan sudah menyebutnya dalam peta yang dibuatnya di tahun 1760.[13] Artikel Ridwan menyatakan bahwa:

> "bukti pendukung adalah di sekitar bangunan SMP tak jauh dari Kantor Bupati Majene atau di antara jalan trans Sulawesi dengan bukit karang Ondongan, dulu, menurut beberapa orang tua di Majene, ada banyak pohon "paqleoq". Sejenis nipa, merupakan tumbuhan yang umum tumbuh di tempat berair. Tumbuhan yang juga bisa ditemui di sekitar danau di antara Lembang dengan kota Majene.
>
> Ada kemungkinan danau tersebut di atas adalah air yang terjebak, antara bagian pantai yang ditimbun (direklamasi secara masif dalam waktu lama, secara swadaya) dengan bagian pinggir perbukitan. Atau, "teman" genangan air yang dulunya banyak terdapat di (kota) Majene. Artinya, kata Majene itu berasal dari kata "majeqneq" atau tempat yang berair (banyak digenangi air), bukan "manjeqneq" atau berwudhu.
>
> Yang pasti adalah, istilah Majene adalah istilah agak relatif baru bila dibandingkan dengan nama-nama tempat lain di

12 Muhammad Ridwan Alimuddin, "Bedakan Majene dengan Kabupaten Majene," http://kacomar.blogspot.co.id/2014/05/bedakan-majene-dengan-kabupaten-majene.html.

13 "La Cartografphie De La Celebes, Tenue Secrete, De La V.O.I.C. 1643-1800;Periode de Grand eser, dalam: E.C. Abendanon E.C. Abendanon, *Expedition De La Celebes Centrale, Voyages Geologiques et Geographiques a Travers La Celebes Centrale Volume III* (Leyde: Librairie et Imprimerie Ci-Devant E.J. Brill, 1918), hal. 1454: baca juga: Haliadi-Sadi, Sejarah Perkembangan nama Teluk Tomini di Pulau Sulawesi, Jurnal IKAHIMSI Edisi I, No. 2, Juli-Desember 2011, hlm. 31-52.



Mandar. Pertama, nama tempat Majene sepertinya tidak pernah disebut dalam lontar-lontar tua Mandar (yang merujuk sebagai nama tempat). Kedua, juga tak ada Kerajaan Majene atau tak ada kawasan khusus yang merujuk pada Majene di waktu lampau. Yang ada adalah Kerajaan Banggae, Kerajaan Sendana, dan Kerajaan Pamboang (ketiganya anggota persekutuan Pitu Baqbana Binanga, bersama Kerajaan Balanipa, Kerajaan Binuang (keduanya berada di Kabupaten Polewali Mandar saat ini), Kerajaan Tappalang dan Kerajaan Mamuju (keduanya ada di Kabupaten Mamuju). Dan keempat, dalam peta-peta kuno buatan Eropa, tempat Majene baru ada pada peta bertarikh 1800-san. Bandingkan nama tempat Mandar, Mamuju, Tallo, dan lain-lain telah ada di peta yang dibuat 300 tahun sebelumnya.

Guna menemukan dalih paling kuat sehingga Semenjung Mandar (dari Tanjung Rangas ke arah timur dan ke selatan) disebut Majene adalah riset pustaka atas catatan-catatan Belanda. Mengapa catatan Belanda? Sebab Belanda- lah yang paling sering menggunakan kata "Majene" (merujuk tempat) dibandingkan orang Mandar sendiri. Bila keduanya berdasar atas pada penulisan dalam catatan tertulis. Dengan kata lain, istilah Majene jarang ditulis di lontar; tapi Belanda sering menuliskannya untuk menggantikan nama tempat yang identik dengan wilayah Kerajaan Banggae.

Beberapa catatan Belanda yang mengisahkan pertemuan-pertemuan antara pihak Belanda, Kerajaan Bone dengan Kerajaan-kerajaan di Mandar selalu menuliskan Majene untuk menggantikan istilah Kerajaan Banggae. Sebagaimana yang tertulis dalam Andaya 2004 halaman 177 "... Seluruh pemukiman dan kebun di Balannipa, Majene, Bukko, Campalagian, dan Binuang dibakar atau dihancurkan ...", dan pada halamana 196 "... Mereka juga melaporkan akan segera datangnya utusan dari negeri Mandar lainnya; Sendana, Balannipa, dan Majene dengan membawa pesan yang sama ...". Andaya mengutip dari



Koloniaal Archief, Overgekomen Brieven, misalnya kode 1171a, OB 1672. M. de Jong di Makassar ke Batavia, 10 April 1671 dan Harthouwer di Makassar ke Batavia, 17 Mei 1674.

Bila betul Belanda menuliskan kata "Majene" di dalam catatan mereka tersebut di atas (catatan aslinya dalam Bahasa Belanda yang tersimpan di Arsip Kolonial di Arsip Umum Nasional, Prins Willem Alexanderhof No. 20, Den Haag bagian Makassar Register), maka bisa dipastikan istilah Majene sebagai nama tempat telah ada atau telah digunakan setidaknya pada tahun 1672 (atau berdasar tahun penulisan catatan; mungkin masih ada yang tertua). Tinggal yang harus dicari adalah mengapa Belanda menggunakan Majene dan bukan, misalnya, Banggae?"[14]

Berdasarkan lima wacana yang dikemukakan tersebut, kota pantai Majene menjadi pusat pemukiman yang mendapat sentuhan tiga Kerajaan yakni tiga Kerajaan dalam Pitu Baqbana Binanga, yakni Kerajaan Banggae, Kerajaan Sendana, dan Kerajaan Pamboang. Hal ini berarti bahwa Majene muncul dalam dinamika ketiga wilayah kerajaan ini. Kerajaan Sendana sebagai Ibu dan kerajaan Banggae sebagai anak laki-laki, sementara Pamboang sebagai anak perempuan dari federasi putu Baqbana Binanga di Mandar.[15] Majene lalu menjadi sebuah kota produk kawasan yang muncul ketika Kolonial Belanda berkuasa di Mandar dan kota pantai ini bertahan sebagai sebuah ibukota di masa Orde Lama dan Orde Baru hingga Reformasi dalam pembentukan Provinsi Sulawesi Barat. Majene atau *"anjeqneq"* terbentuk atas spirit kemandaran dan keberislaman.

14 Ibid.,

15 Darmawan Mas'ud Rahman, Sistem Kekerabatan dan Politik di Balanipa, Suatu Cermin Hubungan Balanipa dan Gowa (Makassar) di Abad XVI-XIX Masehi," Makalah Pada Seminar Mahasiswa Sejarah Se-Sulawesi, yang diselenggarakan di Ujung Pandang, 28-30 Desember 1987, hlm. 9-11.



7.3.1 Morfologi dan Spirit Islam Kota Pantai

Lagu akan banyak menjelaskan perkembangan morfologi Kota Pantai di Pulau Sulawesi. Lagu yang terkenal di Mandar adalah "Bura' Sendana," yang berisi tentang peradaban dan kebudayaan Majene terutama bagi masyarakat di bekas Kerajaan Sendana. Ada satu jaringan yang terbangun dalam nyanyian ini yakni hubungan Majene dengan Suku Kaili di Sulawesi Tengah. Syair Bura' Sendana antara lain:

bura' sendana
lilio naun di kaeli
poleo naun
ko'bi-ko'bianda kaka'u
damo nadiong
masae mattoro' lawuang
kambang matau
mepatto sau di lawuang
jappo mi dini
pasangan passinding dhadha'u
najappo-jappo
uwai lolong di mata'u
bulan diaya
meapa ami i kacicci
tumette ami
tumette jalepe bulawang
inai natannungan
ana'na karaeng di Tallo
pitu panona
mogeter-geter di dhadhanna
u ala mesa
u pacco'boang naiwaine
diang la'binna
u pacco'boang tomawuweng.[16]

Lirik lagu Bura' Sendana[17] di atas berbeda dengan *Ayangan*

16 Lagu : Burhan MH & Mety Baan – Bura' Sendana Cipt. : H.A. Syaiful Sinrang.

17 Wawancara Darmansyah, di Majene tanggal 10 Mei 2016.



Bura' Sendana yang asli. Menurut Budayawan dan sejarawan A. Muis Mandra bahwa *Buraq Sendana* yang asli hanya sesekali terdengar dinyanyikan oleh orang-orang tua di kampung-kampung pedalaman Mandar. Sesungguhnya, ada dua versi cerita terciptanya *"Ayangan Bura' Sendana,"* dua versi cerita tentang terciptanya *ayangan Bura' Sendana*, yaitu: *Pertama*, Ayangan buraq Sendana adalah lagu yang dinyanyikan oleh permaisuri raja Balanipa yang bergelar Toniallung di Kaeli. Lagu ini diciptakan sendiri oleh sang permaisuri sebagai bentuk rasa rindunya kepada sang suami yang tak kunjung kembali ke Balanipa. Bahkan menurut keterangan Ketua DPRD Majene yang bernama Darmansyah bahwa Bura' Sendana menceritakan seorang putri bangsawan Mandar yang merindukan suaminya di Tanah Kaili dengan meneteskan air mata hingga butiran biji kapuk tumbuh menjadi cikal bakal pohon di Bantal yang ditempati tidur.[18]

Kedua, Ayangan Bura' Sendana dinyanyikan oleh *Indara* putri Puang Dikacci. (Puang Dikacci, adik kandung raja Sendana) lantaran rindu kepada *Lamba Tokaeli* yang dicintainya. Namun sang Putri sama sekali tidak tahu bahwa *Ilamba Tokaeli* yang dicintainya adalah adiknya sendiri namun berbeda ibu. Kisah cinta Indira dan Ilamba Tokaeli serta Bura' Sendana merupakan Kisah yang mengharukan ini bermula ketika *Puang Dikacci* pergi jauh ke Kaeli meninggalkan isterinya yang membencinya karena isteri tercinta ternyata *mangidang tau* (ngidam orang) isteri membenci melihat suaminya, dan selalu ingin menggigitnya. Pergilah *Puang Dikacci* meninggalkan Sendana ke utara, dan tiba di negeri Kaeli, Sulawesi Tengah. Beberapa lama kemudian *Puang Dikacci* kawin dengan *putri Raja Kaeli*. Dari perkawinan ini lahirlah seorang Putra yang bernama *Ilamba*. Sebelum Puang Dikacci berangkat ke negeri Pasir, Kerajaan Kutai di Kalimantan berperang melawan musuh membantu pamannya yang menjadi Raja di Kutai waktu itu, ia berpesan kepada isterinya supaya suatu waktu anaknya, Ilamba pergi ke

18 Wawancara Darmansyah, di Majene tanggal 10 Mei 2016.



daerah *Mandar* mencari kerabat bapaknya di *Kerajaan Sendana*.[19]

Duah puluh tahun kemudian, *Ilamba* pergi ke daerah Mandar meninggalkan negeri Kaeli tanah kelahirannya untuk mencari kerabat bapaknya. Beliau tepat tiba di *Sendana* dan menumpang sekalian dijadikan murid yang disayangi oleh *Kadi Sendana*. Ilamba adalah seorang pemuda yang tampan dan baik budi dan tingkah lakunya sungguh baik. Semua orang yang berada bersamanya selalu saja menyayanginya bahkan dicintai dan orang yang mencintai *Indara* adalah kemanakan Raja Sendana.

Namun, dalam kisahnya tragedi terjadi ketika *Ilamba* mengetahui bahwa Indara ternyata adalah kakaknya sendiri. *Indara*, putri Puang Dikacci yang masih dalam kandungan ketika *Puang Dikacci* pergi ke Kaeli. Keadaan itu membuat hati pilu tanpa diketahui oleh siapapun, Ilamba kembali ke negeri ibunya ke negeri *Kaeli* di wilayah Sulawesi Tengah. Sepeninggalnya, *Indara* jatuh sakit lantaran cinta dan rindu kepada *Ilamba To Kaeli*. Dia tak tidak pernah tahu Ilamba adalah seorang adiknya sendiri. Setelah dia mengetahui bahwa cintanya adalah adiknya hatinya amatlah sedih. Berjanji hanya mau kawin dengan orang yang direstui oleh *Ilamba Tokaeli* adiknya. Lalu kemudian dia memohon kepada pamannya *Raja Sendana* waktu itu untuk kiranya *Ilamba* dipanggil kembali ke Sendana. Pada saat penantian, dan ketika menanti adiknya yang pernah sangat dicintainya, *Indara* kemudian menciptakan dan menyanyikan lagu *"Buraq Sendana Tililio Naung di Kaeli"* (Bunga Cendana Tetiuplah ke Kaeli). Kisah ini sesungguhnya menjadi semacam jejak toponimi yang menghubungkan Majene Mandar terutama Raja Cendana dengan masyarakat Kaili di Palu. Bahkan sejauh itu, di Palu atau di Kerajaan Tavaeli, rajanya yang bernama Daesalembah atau Madika Baka Tolu sebagai Magau III pada tahun 1605-

19 http:// sumobal.com/2014/04/lagu-lagu-rakyat-di-tanah-mandar/, Baca juga: http:// www.kampung-mandar.web.id/klip/bura-sendana.html, baca juga: http:// luyokita. blogspot.com/2013/12/mengungkap-arti-bura-sendana.html.



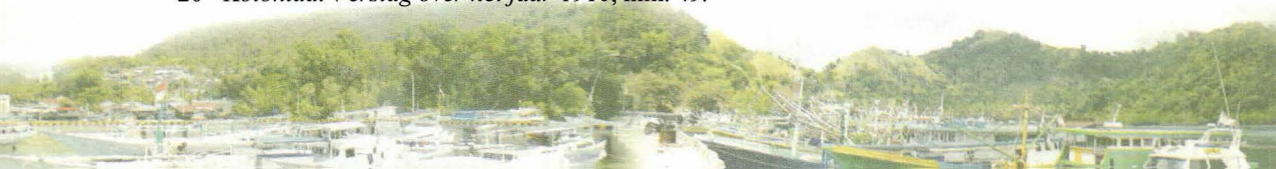
1667. Tokoh Ulama Mandar ini bernama Daeng Konda atau biasa dipanggil di Tanah kaili dengan sebutan Pue Bulangisi (Tuan Yang Bergigi Putih).

7.3.2 MAJENE: Kota Kolonial Belanda

Salah satu tangsi yang di bangun oleh Belanda di Kota Pantai Majene adalah di Boyang Sofa. Menurut Keterangan Kolonial Belanda dinyatakan bahwa: "Di daerah Mandar Balangnipa dan Binuang, pada bulan-bulan pertama tahun 1909 *tomakaka* Sumaroro bersama beberapa orang provokator termasuk Daeng Majanang, Daeng Matabu, Daeng Padarra, Pua Camai (*tomakaka* Mambu), Pua Dahe dan Pua Limbua, yang pada tahun 1907 membunuh *maradia* Cenrana, perlawanan berlangsung. Tetapi perlahan-lahan perbaikan terjadi pada kondisi. Pua Cammai dan Pua Dahe datang menghadap yang contohnya diikuti oleh *tomakaka* Ratei Bulawan, salah satu pimpinan yang paling berpengaurh di Balanipa atas. Pada bulan Juni 1909 *tomakaka* Sumaroro dengan bantuan penduduk ditangkap; gerombolannya di bawah Daeng Majanang dan Daeng Matabu bersama Pua Limbua selama beberapa saat mencoba meneruskan perlawanan, tetapi setelah Daeng Matabu terbunuh pada tanggal 1 Agustus, kedua yang lain menyerahkan diri. Sikap penduduk kedua daerah kini dalam berbagai aspeknya berubah; pendaftaran dan pemungutan pajak yang menyertainya dilakukan tanpa perlindungan militer oleh kolektur; sejumlah besar senjata api diserahkan dan para kepala serta penduduk memberikan kerjasama yang diperlukan dalam pelaksanakan tindakan yang diperlukan demi kepentingan mereka.[20]

Di dekat jalan-jalan besar di afdeeling Mandar, yang dahulu dipenuhi oleh dusun-dusun tanpa penghuni, sejumlah kampung muncul. Jumlah pasar meningkat dan perdagangan ekspor perlahan-lahan tumbuh. Kondisi politik yang menguntungkan di afdeelng itu (dengan pasukan yang bisa

20 *Koloniaal Verslag over het jaar* 1910, hlm. 49.



digantikan oleh korps kepolisian bersenjata) ada kemungkinan bahwa hampir semua orang yang sebagai akibat dari pergolakan yang terjadi pada tahun-tahun sebelumnya di sana, bisa diperkenankan untuk ditarik kembali. Pusat pemukiman Belanda pada masa itu di Boyang Sofa dimana Tangsi dibangun untuk pemukiman tentara Belanda. Juga *maradia* Majene dan Pembauwang yang dibuang ke Makasar menerima ijin serupa. Di daerah-daerah yang termasuk Onderafdeeling Majene, suatu pembagian dalam distrik dilakukan. Dengan tujuan untuk membantu Kontrolir Majene dalam memerintah Onderafdeeling yang penting ini, dua orang *gezaghebber* ditempatkan demi kepentingan pengawasan sehari-hari atas daerah Binuwang dan Balangnipa.[21]

Ada sebuah jalan di Kota Majene yang bernama jalan baru sebagai sebuah jalan yang telah diganti nama lamanya yakni jalan Gereja. Gereja yang pernah berdiri di sekitar jalan baru tersebut sekarang ini sudah tidak ada lagi karena sudah runtuh dan tidak dibangun lagi. Jalan gereja kemudian digantikan dengan jalan Kamboja di Kota Majene. Gereja tersebut adalah sisa-sisa perkembangan kolonial pada masa berkuasanya Kolonial Belanda di Mandar. Arsitektur Kolonial yang masih dipelihara di Majene sebagai satu-satunya gedung yang tetap dipertahankan adalah Gedung Museum. Gedung museum ini memang bekas rumah sakit pada masa kolonial Belanda tatkala mereka masih berkuasa di Majene.[22] Gereja ini tidak berkembang, tetapi Masjid yang lebih berkembang di Majene terutama perkembangan masjid di Salabose yang dibangun oleh Syekh Mannang, juga masjid Pamboang dengan imam H. Abdullah.[23]

7.3.3 MAJENE: Kota Pendidikan dan Keberislaman

Majene sebagai Kota Pantai kontemporer lebih memilih mengembangkan pendidikan ketimbang memperjuangkan dirinya

21 *Koloniaal Verslag over het jaar 1911,* hlm. 50.-

22 Wawancara Kado Tamma Lele di Majene tanggal 10 Mei 20016.

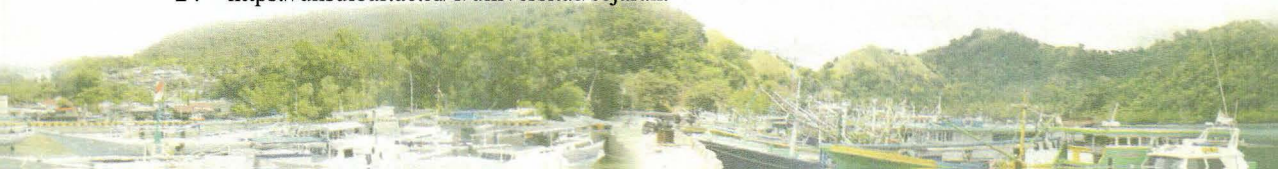
23 Wawancara H. Mahmud Mallisa di Majene tanggal 10 Mei 2016.



sebagai ibukota Provinsi Sulawesi Barat. Pendirian Universitas Sulawesi Barat di Kota Majene adalah bukti konkrit bahwa kota ini terarah pada pengembangan pendidikan di masa depan. Universitas ini berada di jalan Prof. Dr. Baharuddin Lopa, S.H., Talumung, Majene Sulawesi Barat, Kode Pos 91214. Menurut Jushadi Arman Saz, bahwa: "cita-cita pendirian Universitas Sulawesi Barat merupakan pre determinan dan satu paket dengan perjuangan pembentukan Provinsi Sulawesi Barat, setelah Provinsi Sulawesi Barat terbentuk pada 22 September 2004, Tim Persiapan Pendirian Universitas Sulawesi Barat lalu fokus pada perjuangan untuk mendapatkan izin operasional Universitas Sulawesi Barat."[24]

Universitas Sulawesi Barat memperoleh izin operasional melalui Keputusan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Nomor: 229/D/0/2007 tanggal 31 November 2007 yang dikelola oleh Yayasan Pendidikan Indonesia Sulawesi Barat di bawah koordinasi Kopertis Wilayah IX Sulawesi. Tanggal 13 Mei 2013 Universitas Sulawesi Barat berubah status dari Perguruan Tinggi Swasta (PTS) menjadi Perguruan Tinggi Negeri (PTN) melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor: 36 Tahun 2013 tentang Pendiiran Sulawesi Barat. Dengan adanya Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor: 36 Tahun 2013 tentang Pendiran Sulawesi Barat berarti bahwa Yayasan Pendidikan Indonesia Sulawesi Barat telah mengalihkan pengelolaan dan aset Universitas Sulawesi Barat kepada Menteri Pendidikan dan Kebudayaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Setelah menjadi PTN maka pada tanggal 19 Desember 2013 Dr. Ir. Akhsan, MS. dilantik menjadi Rektor Universitas Sulawesi Barat dengan Surat Keputusan No. 04/MPK.A4/KP/2013 oleh Menteri Pendidikan dan Kebudayaan di Jakarta. Universitas ini akan menghiasi dinamika Kota Majene di masa mendatang yang memiliki Visi dan Misi "Pendidikan karakter di Unsulbar dapat mengambil dari nilai-nilai luhur kearifan lokal budaya Mandar. Sejak lama di Mandar ini sudah tertanam berbagai budaya

24 https://unsulbar.ac.id/1/universitas/sejarah.-



yang sangat baik untuk kita lestarikan, misalnya soal perjuangan penegakan keadilan dan kebenaran, Mandar mewarisi nilai-nilai tersebut. Kita diajarkan untuk tidak mundur dan atau takut untuk membela kebenaran."[25]

Masuknya Islam di Majene dilakukan oleh ulama-ulama seperti Sayyid Zakaria dan Raden Mas Suryo Adilogo. Menurut Ridwan Alimuddin bahwa "masuknya Islam di Mamuju, Sendana, Pamboang dan Tappalang mula pertama diperkenalkan oleh Sayyid Zakaria dan Kapuang Jawa alias Raden Mas Suryo Adilogo yang tidak lain adalah murid dari Sunan Bonang yang datang dari Kalimantan menyebarkan agama Islam, kemudian singgah ke Pulau Sulawesi termasuk Mamuju. Belum lagi banyaknya pemakaman Tosalama' lainnya di tanah Mandar, yang juga sekaligus dapat membuktikan betapa membuminya Islam di tanah Mandar."[26] Selain Universitas Sulawesi barat di Majene, kota ini juga memiliki universitas: Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Majene, STIE Yapman Majene, STAI DDI Majene, dan STIKES MARENDENG Majene.

Kisah Syekh Syarif Ali seorang penyebar agama Islam yang datang dari Mekkah. diceritakan bahwa beliau telah meninggalkan Mekkah bersama saudaranya, Syekh Syarif Husain melalui laut, dengan mengendarai selembar tikar sembahyangnya. Kemudinya tongkat besi panjang dua meter. Tujuh tongkat yang berganti-ganti dijadikan kemudi untuk merantau mengembangkan Agama Islam. Perjalanan ditempuh tujuh hari tujuh malam. Saat tiba di Mandar, dia memilih Lakkaqding Somba (Kecamatan Sendana, Kabupaten Majene sekarang ini), kemudian, membangun sebuah masjid di sana dan kawin dengan Manaq. Mempunyai keturunan tiga orang anak: Syekh Haedar tinggal di Lakkading Somba, Syekh Muhammad tinggal di Luar Pamboang, dan Syekh Ahmad yang tinggal di Salaparang.[27]

---

25 Hal ini disampaikan oleh Dr. Akhsan Djamaluddin.

26 Muhammad Ridwan Alimuddin, Sejarah Masuknya Islam Ketanah Mandar, https://mamujuethnic.wordpress.com/sejarah/sejarah-masuknya-islam-ketanah-mandar.

27 *Ibid.*

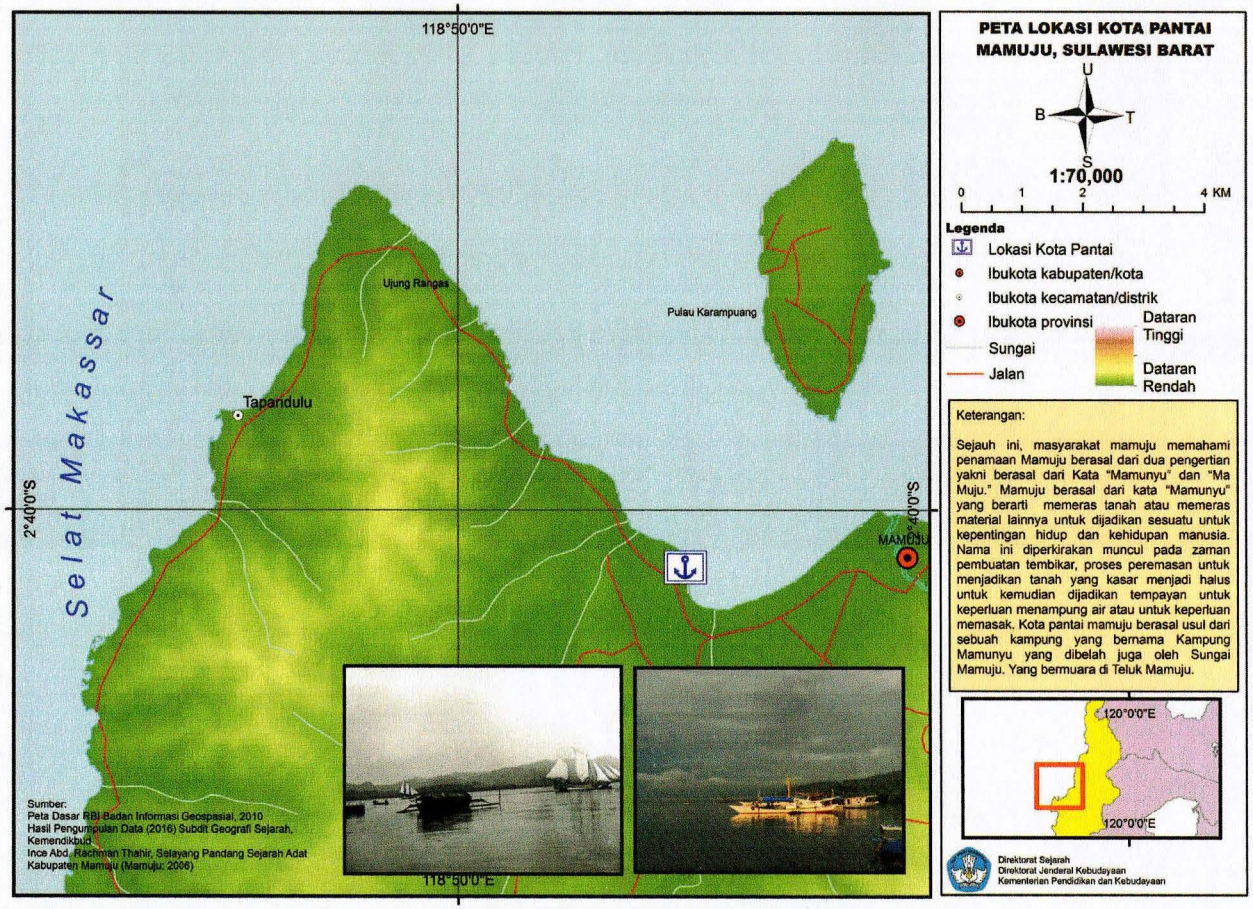


7.3.4 MAJENE: Sebuah Kesimpulan

Spirit Islam dalam tumbuh dan berkembangnya kota Pantai di Tanah Mandar termasuk Kota Pantai Majene. Secara toponimi Kota Majene berasal dari kata "*Anjene'kka*" yang berarti "berwudhu." Hal ini membuktikan bahwa spirit Agama Islam di Kota ini sangat kental. Hal ini terbukti sejak Kerajaan Sendana yang pernah berkembang di wilayah ini, telah melahirkan ulama-ulama Islam termasuk Daeng Konda atau Pue Bulangisi di Kerajaan Tavaeli yang terkenal sebagai Ulama Islam di tanah Kaili Lembah Palu Sulawesi Tengah.

Kota Pantai Majene merupakan kota yang dilatari oleh Kerajaan Banggae, Kerajaan Sendana, dan Kerajaan Pamboang dan mendapat sentuhan Agama Islam yang kuat. Ketiga kerajaan ini merupakan Kerajaan Ibu (indoq) dari Kerajaan Putu Baqbana Binanga terutama Kerajaan Sendana. Tokoh Islam di Kerajaan sendana antara lain Sayyid Zakaria dan Kapuang Jawa alias Raden Mas Suryo Adilogo yang tidak lain adalah murid dari Sunan Bonang yang datang dari Kalimantan menyebarkan agama Islam yang telah membumi di tanah Mandar terutama di Majene. Selain itu, para pedagang dari wilayah pesisiran pantai, seperti Haji Cendrana, Haji Tapalang, Haji Pure dan Daeng Pasore dan itu terjadi sekitar akhir abad ke-17 dan awal abad ke-18. Spirit Islam ini yang membangun kota Pantai Majene di Sulawesi Barat.





Gambar 7.4.1 Peta Lokasi Kota Pantai Mamuju
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

Kota Mamuju yang berasal dari kata "*Mamunyu*" berada di Teluk Mamuju memiliki sejarah panjang sejak kurang lebih abad ke-15 hingga terbentuk menjadi Ibu Kota Provinsi Sulawesi Barat di awal reformasi. Walaupun bangunan Kota Mamuju pernah berantakan dan hampir diratakan dengan tanah di masa gerombolan (kecuali masjid Muttahidah) yakni serangan dari DI/TII pada tahun 1956 dan pada tahun 1957, kota ini ditinggalkan penghuninya. Namun karena letaknya yang strategis dan kekayaan alamnya yang bagus, kota ini masih bangkit menjadi salah satu kota pantai yang memiliki dinamika yang menarik. Uraian dan penjelasan tentang kota pantai Mamuju dalam tulisan ini diarahkan pada: *Pertama*, Toponimi Mamuju sebagai sebuah Kota Pantai di wilayah Sulawesi Barat. *Kedua*, gambaran umum potensi geografi Mamuju sebagai suatu wilayah yang dinamis di Sulawesi Barat. *Ketiga*, rangkaian jaringan yang terbangun dengan Kota Pantai Mamuju di pertengahan persimpangan selat Makassar di bagian laut dan jaringan jalur trans Sulawesi di darat. *Keempat*, kerajaan yang pernah tumbuh dan berkembang di Mamuju yang memiliki perdaban dan kebudayaan agraris dan maritim sendiri. *Kelima*, Mamuju sebagai sebagai ibukota Pemerintahan Kolonial Belanda maupun pasca Kolonial pada masa Orde Lama, Orde Baru hingga Ibu Kota Provinsi Sulawesi Barat.

7.4.1 Toponimi Mamuju

Sejauh ini, masyarakat mamuju memahami penamaan Mamuju berasal dari dua pengertian yakni berasal dari Kata "*Mamunyu*" dan "*Ma Muju*." Mamuju berasal dari kata "*Mamunyu*" yang berarti memeras tanah atau memeras material lainnya untuk dijadikan sesuatu untuk kepentingan hidup dan kehidupan manusia. Nama ini diperkirakan muncul pada zaman pembuatan tembikar, proses peremasan untuk menjadikan tanah yang kasar menjadi halus untuk kemudian dijadikan tempayan untuk keperluan menampung air atau untuk keperluan memasak. Kota pantai mamuju



berasal usul dari sebuah kampung yang bernama Kampung Mamunyu yang dibelah juga oleh Sungai Mamuju, bermuara di Teluk Mamuju.

Menurut keterangan tokoh masyarakat setempat, kata Mamuju berasal dari perkataan atau penyebutan seorang yang bernama La Salaga, seorang putra keturunan percampuran suku Mamuju dan suku Bali. Mamuju berasal dari kata "MUJU" yang berarti buah, lalu ditambahi dengan kata "MA" sebagai sebuah imbukan untuk menunjukkan kata kerja. Ma Muju berarti melakukan perdagangan buah-buahan yang banyak dihasilkan oleh tanah yang berada di kawasan mamuju. Perdagangan yang dilakukan dengan cara barter di pinggir Pantai Mamuju membuktikan bahwa di daerah ini mempunyai potensi buah-buahan yang banyak untuk diperdagangkan. Menurut Buku Sejarah Mamuju dikatakan bahwa "*mamunyu* berarti lembut, sopan santun atau halus budi pekerti dan bahasa."[28] Kelembutan ini mencerminkan karakteristik maupun tingkah laku masyarakat mamuju dalam peradaban dan kebudayaannya.

Kelembutan peradaban dan kebudayaan dapat dilihat dari salah satu bentuk prosesi peradaban dan kebudayaan yang sering dilaksanakan di Mamuju seperti adat "*sayyang pattudu*." *Sayyang pattudu* (kuda menari) atau kadang orang menyebutnya sebgai *to messawe* (orang yang mengendarai) merupakan acara yang diadakan dalam rangka untuk mensyukuri anak-anak yang khatam (tamat) Alquran. Bagi suku Mamuju di Kota mamuju Sulawesi Barat tamat Alquran adalah sesuatu yang sangat istimewa, dan perlu disyukuri secara khusus dengan mengadakan pesta adat *sayyang pattudu*. Pesta ini diadakan sekali dalam setahun, biasanya bertepatan dengan bulan Maulid/*Rabiul Awwal*. Masyarakat Mamuju menampilkan atraksi kuda berhias yang menari sembari ditunggangi anak-anak yang sedang mengikuti acara tersebut. Bagi masyarakat Mamuju, *khatam* Alquran dan upacara adat *sayyang pattudu* memiliki pertalian yang

28 Ince Abd. Rachman Thahir, Selayang Pandang Sejarah Adat Kabupaten Mamuju (Mamuju: 2006), hlm. 1



sangat erat antara yang satu dengan yang lainnya. Acara ini mereka tetap lestarikan dengan baik hingga sekarang. Bahkan masyarakat suku Mamuju yang berdiam di luar Sulawesi Barat akan kembali ke kampung halamannya demi mengikuti acara tersebut. Penyelenggaraan acara ini sudah berlangsung lama, tapi tidak ada yang tahu pasti kapan acara ini diadakan pertama kali. Jejak sejarah yang menunjukkan awal pelaksanaan dari kegiatan ini belum terdeteksi oleh para tokoh masyarakat dan para sejarawan.

Keistimewaan dari acara ini adalah ketika puncak acara khatam Al-Quran dengan menggelar pesta adat *Sayyang Pattudu* yang dimeriahkan dengan arak-arakan kuda mengelilingi desa yang dikendarai oleh anak-anak yang *khatam* Alquran. Setiap anak mengendarai kuda yang sudah dihias secantik mungkin. Kuda-kuda tersebut juga terlatih untuk mengikuti irama gendang dan mampu berjalan sembari menari mengikuti iringan musik tabuhan rebana, dan untaian pantun khas Mandar (*kalinda'da'*) yang mengiringi arak-arakan tersebut.

Ketika duduk di atas kuda, para peserta yang ikut pesta *Sayyang Pattudu* harus mengikuti tata atur baku yang berlaku secara turun temurun. Dalam *Sayyang Pattudu*, para peserta duduk dengan satu kaki ditekuk kebelakang, lutut menghadap kedepan, sementara satu kaki yang lainnya terlipat dengan lutut dihadapkan ke atas dan telapak kaki berpijak pada punggung Kuda. Posisi ini, membuat para peserta didampingi agar keseimbangannya terpelihara bersamaan dengan kuda yang ditunggangi menari.

Peserta *sayyang pattudu* akan mengikuti irama liukan kuda yang menari dengan mengangkat setengah badannya ke atas sembari menggoyang-goyangkan kaki dan menggeleng-gelengkan kepala agar tercipta gerakan yang menawan dan harmonis. Pada saat acara sedang berjalan dengan meriah, tuan rumah dan kaum perempuan sibuk menyiapkan aneka hidangan dan kue-kue yang khas akan dibagikan kepada para tamu. Ruang tamu dipenuhi dengan aneka hidangan yang tersaji di atas baki secara adat



yang siap memanjakan selera para tamu yang datang pada acara tersebut. Rangkaian acara tahunan ini, diikuti oleh sekitar ratusan lebih orang peserta tiap tahunnya, para peserta terhimpun dari berbagai kampung yang ada di desa tersebut, di antara para peserta ada juga yang datang dari desa atau kampung lainnya. Bahkan ada yang datang dari luar Kabupaten, maupun juga dari luar Provinsi Sulawesi Barat yang berasal usul dari Mamuju.

7.4.2 Potensi Geografis Mamuju

Secara geografis Mamuju memiliki kekayaan darat dan kekayaan laut yang potensial. Letak geografi Mamuju berada pada 0,52,11 sampai 2,54,52 Lintang Selatan sampai pada 11,45,47 Bujur Timur. Mamuju sebagai kabupaten letaknya berbatasan di Sebelah Utara dengan Kabupaten Donggala Provinsi Sulawesi Tengah, Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Luwu Provinsi Sulawesi Selatan. Pada sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Majene dan Kabupaten Polewali Mandar Provinsi Sulawesi Barat dan kabupaten Tana Toraja Provinsi Sulawesi Selatan. Sementara pada sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar.

Pada tahun 1960-an, kota pantai Mamuju memiliki jumlah penduduk sebanyak 6.439 orang yang terdiri atas laki-laki berjumlah 3.385 sedangkan perempuan sebanyak 3.054 orang.[29] Kota Mamuju terdiri atas delapan Desa yakni desa Binanga, Tambi, Timbu Mamuju, Padang Baqa atau Pulau Panga, Sopang Ujung Bule, Barareng, Pulau Karampuang, dan Bala-Bala Kang. Penduduk Desa yang paling banyak di Mamuju adalah Desa Binanga sebagai pusat Kota Mamuju yang berjumlah 1.517 jiwa yang terdiri atas laki-laki sebanyak 818 jiwa sedangkan perempuan sebanyak 699 jiwa. Sementara penduduk Desa terbanyak kedua adalah Desa Bela-Bela Kang sebanyak 1.200, lalu menyusul Pulau Karampuang sebanyak 1.005 jiwa.

29 Masri Singarimbun dkk, Sensus Penduduk 1961 Penduduk Desa Sulawesi dan Maluku (Yogyakarta: PPSK UGM dan BPS, 1980), hlm. 6.



Menyusul Desa Barareng yang berpenduduk sebanyak 897 jiwa, lalu Desa Padang Baka atau P. Panga yang berpenduduk sebanyak 618, menysul Desa Tambi berpenduduk sebanyak 551 jiwa. Penduduk Desa yang paling sedikit di kota pantai Mamuju ada dua desa yakni Desa Sopang Ujung Bule sebanyak 386 dan Desa Timbu Manuju berpenduduk hanya sebanyak 265 jiwa.

Kota Mamuju memiliki teluk yang indah dan di depannya ada pulau yang menjadi pengaman kota dari badai yang datangnya dari laut, yakni Pulau Karampuang dan Tanjung Rangas. Tanjung dan Pulau Karampuang menjadi pelindung dari ombak dan badai yang akan menghantam Kota Mamuju dari Selat Makassar. Keamanan dan ketenangan yang ditimbulkan oleh Pulau Karampuang dan Tanjung Rangas mengakibatkan dua pelabuhan penting Mamuju yakni Pelabuhan Kasiwa dan Pelabuhan Kurri-kurri di Simboro dalam keadaan tenang dan aman dari hantaman ombak dari Selat Malaka.

Pulau Karampuang adalah sebuah pulau di depan kota pantai mamuju yang dapat dikatakan sebagai lahan hutan Kota Mamuju. Pulau ini menjaga Kota mamuju dari hantaman ombak selat Makassar. Selain itu, Pulau Karampuang juga menjadi salah satu obyek wisata andalan di kota pantai Mamuju. Pulau Karampuang secara administratif tepatnya berada di Kecamatan Simboro Kepulauan, Kabupaten Mamuju, Provinsi Sulawesi Barat. Pulau memiliki luas sekitar enam kilometer persegi ini dan terkenal dengan keindahan lautnya yang biru dan tempat pemancingan yang bagus. Letak Pulau Karampuang ini sangat mudah dijangkau karena hanya berjarak sekitar tiga kilometer dari kota Mamuju. Menuju Pulau Karampuang dapat memulainya dari dermaga kota Mamuju yang ada di area tempat pelelangan ikan Kasawi. Dari dermaga ini kita bisa menyewa perahu motor yang disebut *katinting* untuk menuju ke Pulau Karampuang dengan waktu tempuh sekitar 20 menit, dengan biaya sewa perahu katinting sebesar Rp 20.000 sekali jalan. Selain keindahan pulaunya juga keindahan bawah lautnya.



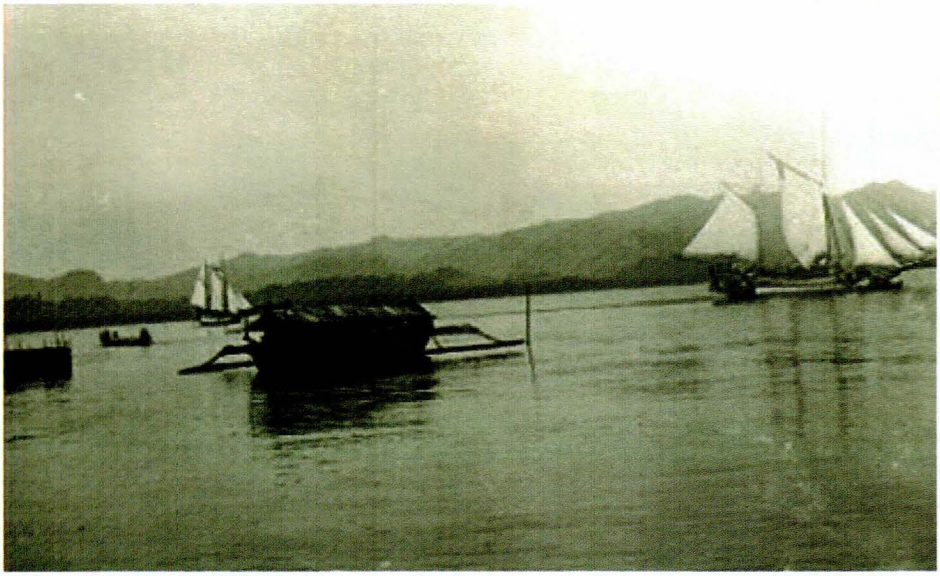
Keindahan bawah laut berupa terumbu karang dan biota laut lainnya merupakan daya tarik pulau Karampuang di depan Kota Mamuju. Tidak perlu menyelam untuk dapat melihat keindahan tersebut, karena kejernihan air lautnya sehingga kita dapat melihat dari perahu saja. Terdapat dermaga kayu sepanjang 500 meter yang dibangun dari garis pantai dan menjorok ke laut sebagai tempat berlabuhnya perahu-perahu kecil yang digunakan oleh penumpang yang ke pulau Karampuang. Dermaga ini terletak di bagian utara Pulau Karampuang. Dari atas dermaga juga dapat kita menyaksikan berbagai terumbu karang dan ikan di bawahnya yang masih asli. Air lautnya sangat bersih dan jernih sehingga memungkinkan setiap pengunjung di pulau ini untuk melihat keindahan laut yang mengagumkan, namun jika pengunjung ingin melihat keindahan dasar laut lebih dekat, langsung dapat menyelam dari dermaga kecil ini.

Pada bagian selatan dari pulau Karampuang terdapat sumur tiga rasa atau yang sering dikenal masyarakat setempat sebagai "Sumur Jodoh." Sumur ini memang memiliki air dengan tiga rasa yang berbeda yakni asin, tawar, dan payau. Sumur unik ini juga dipercaya bisa mendatangkan jodoh bagi seorang gadis atau perjaka yang meminum airnya. Selain obyek sumur tersebut juga terdapat Gua Lidah yang memiliki tangga untuk digunakan menyusuri gua hingga ke bagian dalamnya. Luar gua ini terlihat kecil karena memiliki mulut gua yang berukuran kecil, namun setelah memasuki gua dan sampai ke dalam maka kita akan menjumpai ruangan gua yang luas dengan dinding gua yang kokoh dan dihuni oleh kelelawar. Keindahan Pulau Karampuang dapat dinikmati dengan menginap di beberapa pondok penginapan yang terbuat dari anyaman bambu dan pohon pinang sebagai tiangnya. Pondok klasik di Pulau Karampuang berada di antara pepohonan yang rindang sehingga akan terasa suasana yang alami dan menenangkan sebagai wisata Kota Pantai Mamuju.



7.4.2 Jaringan Laut dan Darat ke Mamuju

Kota pantai Mamuju memiliki jaringan laut dan darat yang membuat kota ini memiliki dinamika yang tinggi. Jaringan laut yang terbangun di Mamuju dibuktikan oleh beberapa pelabuhan laut tradisional dan pelabuhan laut modern, seperti Pelabuhan Kurri-kurri, Pelabuhan Mangindano, Pelabuhan Bakengkeng, Pelabuhan Mbelang-Mbelang. Jaringan darat yang menghubungkan Kota mamuju dengan kota-kota besar seperti Kota Makassar di bahagian Selatan dan Kota Palu dibahagian Utara dihubungkan oleh Jalan Raya Trans Sulawesi. Jalan trans Sulawesi ini juga yang membuat hubungan laut sudah mulai berkurang yang memundurkan aktifitas pelabuhan dan aktifitas pembuatan kapal, kecuali hubungan antara Pulau dengan Mamuju. Jaringan jalan lintas Sulawesi dari Makassar hingga Palu Sulawesi Tengah dari tahun ke tahun diperbaiki. Jalan ini menghubungkan kampung-kampung dan termasuk kota-kota kecil maupun kota-kota yang ada di wilayah Sulawesi Barat. Mamuju adalah kota tujuan untuk mengurus administrasi kenegaraan di tingkat Provinsi Sulawesi Barat.



Gambar 7.4.2 Foto Kapal di Pelabuhan Kota Pantai Mamuju
Sumber: Tropenmuseum Belanda



7.4.3 Kerajaan Mamuju Masa Lalu

Kerajaan Mamuju memiliki Maradika sendiri sejak abad ke-15 hingga Maradika (Raja) terakhir yang bernama Maradika Kaca Mata yang memiliki nama asli H. Jalaluddin Amanna Inda. Kerajaan Mamuju memiliki lima belas (15) orang Raja. Lima belas orang raja atau Maradika yang pernah bertakhta di Mamuju menjadi bukti konkrit bahwa wilayah ini pernah mengalami kejayaan di masa lalu sebagai sebuah kerajaan yang penting di daratan Mandar. H. Jalaluddin Amanna Inda sebagai Maradia Mamuju bersamaan dengan Maradia Balanipa yang bernama Andi Baso Pabiseang, Maradia Sendana yang bernama Andi Pawelai, Maradia Banggae yang bernama Rammang Petta Lolo, Maradia Pamboang yang bernama Andi Tonra Lipu, Maradia Tappalang yang bernama H. Abd. Hafid, dan Maradia Binuang yang bernama La Mattulada. Raja-raja terakhir ini yang menjadi pemangku terakhir dari kerajaan "*Pitu Babana Binanga*" di wilayah pesisir Mandar.



Gambar 7.4.3 Foto Bangsawan di Kota Mamuju
Sumber: Tropenmuseum Belanda



Asal usul Kerajaan Mamuju dibangun oleh cucu dari Pongkapadang yang bernama Makke Daeng yang tinggal di Mamuju, beliau adalah salah satu "*Tau Sappulo Mesa*." *Tau Sappulo Mesa* merupakan sebelas orang cucu dari Pongkapadang dan Torijegneg yang menjadi cikal bakal masyarakat Mandar. Makke Daeng adalah cucu dari Pongkapadang yang memilih tinggal dan menetap di wilayah Mamuju. Tokoh inilah yang menjadi cikal bakal menurunkan bangsawan-bangsawan yang ada di Kota Mamuju.

Menurut keterangan kolonial dinyatakan bahwa: Mandar terletak di tepi laut, di sebelah utara berbatasan dengan Kaili, Binoang menjadi batas paling selatan dan di timur berbatasan dengan pegunungan liar yang diperlukan oleh kerajaan ini sebagai tempat persembunyian yang aman. Ketika musuh yang terlalu kuat menyerang daerah ini, mengosongkan daerah pantai sebagian korban. Pemerintahan pada masa lalu terdiri atas empat golongan yang semuanya bersekutu dengan Kompeni. Tiga dari empat golongan ini atas inisiatif sendiri bergabung dengan Kompeni yaitu Mapili, Bonko, dan Ciampalagi. Dari Ciampalagi disebutkan bahwa daerah itu merupakan sebuah negeri Toraja, di bawah Balangnipa yang setelah perdamiaan tahun 1674 diserahkan sebagai upeti kepada raja Palaka. Tiga golongan itu sebaliknya membuat sebuah kontrak dengan Speelman pada tanggal 6 Agustus 1669, tetapi tidak disahkan atau ditandatangani. Mapili dan Bonko membuat kontrak tanggal 10 Oktober 1674, menandatangani dan mengesahkan. Tetapi ketiganya dianggap sebagai budak Bone yang harus menyerahkan upeti, atau mungkin ditaklukan oleh raja Palaka, terutama selama kekuasaan Makasar tidak berada di bawah Palili atau bebas tetapi digolongkan sebagai hamba dan mungkin karena mereka tidak bersikap setia dalam pemberontakan rakyat di sana setelah pembuatan kontrak itu.

Tujuh golongan lain biasanya disebut pitu *babaqna binanga* arau "raja-raja di tujuh muara sungai", yaitu Balangnipa, Majene, Binoang,



Pamboang, Cinrana, Tampalang dan Mamuji. Semua penduduk ini seperti halnya tiga golongan lain dahulu tunduk kepada Makasar, meskipun tidak diketahui bahwa mereka dipaksa atau dikalahkan. Tetapi sebagai tanda penyerahannya setiap tahun mereka harus menyerahkan perisai panjang, dan beberapa tahun lamanya harus menghadap Gubernur dari Makasar yang pada tahun 1658 menolak mereka meskipun tetap setia kepada Makasar dan membantunya dalam peperangan. Maraja Majene dan Cinrana bersama 700-800 orang menyerah kepada kita di Buton; tetapi dengan kekuatan kecil ini dalam peperangan mereka membantu Makasar melawan kita. Dalam perjanjian Bongaya, Makasar harus melepaskan pengaruhnya atas Mandar, setelah itu para raja ini segera berulang kali dipanggil untuk membuat kontrak dengan Kompeni tetapi tetap menolak kecuali Balangnipa. Oleh Karaeng Karonrong diberitahu bahwa jaminan kita terhada penyerahan Makasar sedang dibicarakan. Untuk ini oleh Kompenin dan Bone mereka diperangi tetapi tidak terkalahkan karena mereka melarikan diri ke pegunungan., tetapi tampak bahwa mereka berlabuh ketika raja Palaka pada awal tahun 1674 menawarkan diri dan membantu sekutu-sekutunya, ketika tiba dengan 30 ribu pasukan menghampiri mereka, karena saat itu sembilan kelompok berangkat ke sana, berkumpul dan menandatangani serta mengesahkan kontrak pada tanggal 10 Oktober 1674. Kontrak ini yang disebutkan telah diperbaharui oleh raja-raja dari tujuh sungai (pada tahun 1757 untuk menyelesaikan sengketa di antara mereka, Bone memanggilnya ke sana), menandatangani dan kemudian disahkan menurut adat setempat; sementara pada saat ini mereka menyaksikan bahwa mereka tidak mengetahui bila leluhurnya telah membuat kontrak dengan Kompeni selain dengan raja Palaka.

Setelah masa ini mereka kembali saling bermusuhan dan mengungkapkan bahwa karenanya mereka tidak bisa mengirimkan utusan kepada pemerintah pusat untuk meminta ijin pembaharuan perjanjian. Seperti banyak bangsa lain di Sulawesi, mereka adalah bangsa keras kepala



yang sulit ditundukkan. Mereka juga tidak pernah mematuhi kontrak, setidaknya pasal-pasal yang mewajibkan mereka untuk berlayar dengan surat ijin dari Kompeni, dan yang melarang mereka mengijinkan perahu yang berlayar tanpa surat ijin Kompeni. Tetapi selain itu mereka membanth bahwa dalam kasus lain mereka bersedia membantu Kompeni atau Bone serta membuktikan kesanggupannya untuk membantu Kompeni demi status dan wibawa mereka.[30]

7.4.4 Mamuju Sebagai Ibu Kota Pemerintahan

Mamuju sebagai ibu kota pemerintahan pada empat zaman, yakni masa Kolonial, masa Orde Lama, masa Orde Baru, dan Masa Provinsi Sulawesi Barat. Setelah masa Kerajaan, masa kolonial Belanda yang menduduki Mandar termasuk Mamuju menjadikan Mamuju sebagai salah satu kota pantai yang penting di Pulau Sulawesi.

Pada tahun 1906, pemerintahan Hindia Belanda sudah mulai memasuki Mandar. Wilayah Mandar dijadikan sebagai wilayah afdeling, yakni Afdeling Mandar yang membawai empat Onder Afdeling, yakni: Onder Afdeling Majene di Majene, Onder Afdeling Polmas di Polmas, Onder Afdeling Mamasa di Mamasa, dan Onder Afdeling Mamuju di Mamuju. Hindia Belanda memilih ibukota afdeling Mandar di Mamuju karena letaknya yang strategis di pinggir laut yang memiliki lekukan teluk dan mudah dijangkau dari Laut dan juga berada di pertengahan jalan lurus dari Mamuju Utara ke bahagian Selatan. Pada masa Kolonial Belanda, dinyatakan bahwa:

> "Pedalaman Mamuju, ketika penguasa bersama hadatnya pada tanggal 19 Agustus 1909 membuat Pelakat Pendek, kondisi perlahan-lahan membaik. Kepercayaan kepada pemerintah perlahan-lahan meningkat, yang terbukti dari kenyataan bahwa berbagai suku Toraja yang saat itu melarikan diri kembali

30 *Beknopte Geschiedenis Van Het Makassaarsche Celebes en Onderhoorigheden*, TNI, jilid I, th. X, 1848, hlm. 57.



> mencari tempat tinggalnya. Juga di Kopean kondisi tidak perlu dikhawatirkan; oleh kedua pimpinan Daeng Malimbang dan Daeng Parinding, yang pandangannya diragukan, pada bulan September 1909 sumpah Toraja lama dalam kesetiaan diambil kepada *gezaghebber* sipil Mamuju. Dalam keputusan pemerintah tanggal 5 Juli 1909 nomor 19, sebagai tindakan sementara daerah-daerah Mandar dipisahkan dari afdeeling Pare Pare dan disatukan menjadi satu afdeeling Mandar, yang pemisahannya terjadi antara *Onderafdeeling* Majene dan Mamuju.[31]

Keterangan ini membuktikan bahwa Mamuju telah tunduk kepada Kolonial Belanda dengan disyahkannya Pernyataan Pendek (*Korte Verklaring*) pada tahun 1910. "Pelakat Pendek yang dibuat pada tanggal 19 Agustus 1910 oleh Jalalu Amana Inda sebagai penguasa Mamuju, dengan Keputusan Pemerintah tanggal 14 Juli 1910 nomor 17 disetujui dan disahkan."[32]

Kota Mamuju adalah ibukota Provinsi Sulawesi Barat, Indonesia. Kota Mamuju sampai saat ini bukanlah sebagai daerah otonom yang memiliki Wali Kota ataupun Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota sendiri, melainkan masih menjadi bagian dari Kabupaten Mamuju. Kota ini diapit pantai dan perbukitan berlapis cokelat. Bukit berkelok sepanjang 500 kilometer selepas Kabupaten Barru, (Sulawesi Selatan) dan deretan kapal nelayan khas Mandar menambah indahnya panorama alam. Kota ini berada di antara Palu (Sulawesi Tengah) dan Makassar (Sulawesi Selatan). Ibukota ini akan menjadi jembatan ekonomi atau pun budaya Kota Palu dan Makassar. Mamuju juga potret dari dua wilayah tersebut karena penduduknya yang dominan etnik Mandar dengan beberapa sub-etnik kecil, seperti Bugis, Toraja, Makassar dan Jawa. Bandara di kota ini yaitu Bandar Udara Ahmad Kirang yang berada di desa Tampa Padang berjarak sekitar 35 km dari Kota Mamuju. Saat ini luas bandara tersebut berkisar 1.900 meter. Pesawat Boeing sudah bisa mendarat di Bandara ini. Rencananya Kota Mamuju akan meliputi 5 kecamatan, yaitu:

---

31 *Koloniaal Verslag over het jaar* 1910, hlm. 49.

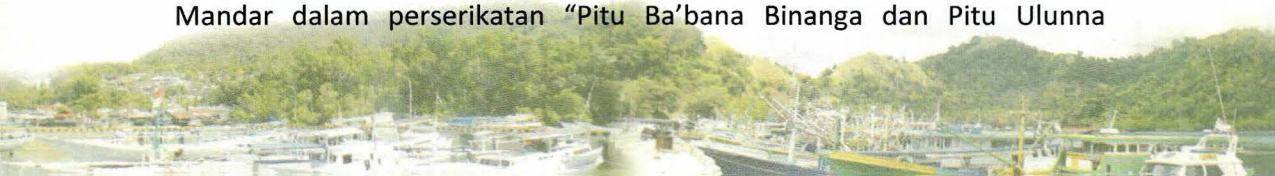
32 *Koloniaal Verslag over het jaar 1911,* hlm. 50.



Mamuju, Simboro dan Kepulauan, Tapalang, Tapalang Barat, dan Kepulauan Bala–balakang. Dari kelima kecamatan itu memiliki luas 755,47 km2, penduduk 107.864 jiwa, dan kepadatan 142,77 jiwa/km2.

Sejarah ringkas Provinsi Sulawesi Barat yang beribukota di Mamuju telah diperjuangkan sejak Orde Lama oleh tokoh-tokoh masyarakat Mandar di Makassar yakni Provinsi Mandar. Sebab musabab terbentuknya Provinsi Sulawesi Barat antara lain dinyatakan bahwa Ada beberapa faktor penyebabnya, antara lain, yang terpenting: Jaraknya yang cukup jauh dari ibukota propinsi (Makassar); kondisi geografisnya yang bergunung-gunung dengan prasarana jalan yang buruk; mayoritas penduduknya (etnis Mandar, dan beberapa kelompok sub-etnik kecil lainnya) yang lebih egaliter, sehingga sering berbeda sikap dengan kelompok etnis mayoritas dan dominan (Bugis dan Makassar) yang lebih hierarkis (atau bahkan feodal) – pada awal tahun 1960-an, sekelompok intelektual muda Mandar pimpinan almarhum Baharuddin Lopa (Menteri Kehakiman dan Jaksa Agung pada masa pemerintahan Presiden Abdurrahman Wahid, 1999-2000, dan sempat menjadi 'aikon nasional' gerakan anti korupsi karena kejujurannya yang sangat terkenal) melayangkan 'Risalah Demokrasi' menyatakan ketidaksetujuan mereka terhadap beberapa kebijakan politik Jakarta dan Makassar; serta Fakta sejarah daerah ini sempat menjadi pangkalan utama 'tentara pembelot' (Batalion 310 pimpinan Kolonel Andi Selle), pada tahun 1950-60an, yang kecewa terhadap beberapa kebijakan pemerintah dan kemudian melakukan perlawanan bersenjata terhadap Tentara Nasional Indonesia (TNI); selain sebagai daerah lintas-gunung dan hutan–untuk memperoleh pasokan senjata selundupan melalui Selat Makassar—oleh gerilyawan Darul Islam (DI) pimpinan Kahar Muzakkar yang berbasis utama di Kabupaten Luwu dan Kabupaten Enrekang di sebelah timurnya.

Berdasarkan beberapa alasan tersebut, maka mulai diperjuangkan yang bertolak dari semangat "Allamungan Batu di Luyo" yang mengikat Mandar dalam perserikatan "Pitu Ba'bana Binanga dan Pitu Ulunna



Salu" dalam sebuah muktamar yang melahirkan "Sipamandar" (saling memperkuat) untuk bekerja sama dalam membangun Mandar, dari semangat inilah maka sekitar tahun 1960 oleh tokoh masyarakat Mandar yang ada di Makassar yaitu antara lain : H. A. Depu, Abd. Rahman Tamma, Kapten Amir, H. A. Malik, Baharuddin Lopa, SH. dan Abd. Rauf mencetuskan ide pendirian Provinsi Mandar bertempat di rumah Kapten Amir, dan setelah Sulawesi Tenggara memisahkan diri dari Provinsi Induk yang saat itu bernama Provinsi Sulawesi Selatan dan Tenggara (Sulselra).

Ide pembentukan Provinsi Mandar diubah menjadi rencana pembentukan Provinsi Sulawesi Barat (Sulbar) dan ini tercetus di rumah H. A. Depu di Jl. Sawerigading No. 2 Makassar, kemudian sekitar tahun 1961 dideklarasikan di Bioskop Istana (Plaza) Jl. Sultan Hasanuddin Makassar dan perjuangan tetap dilanjutkan sampai pada masa Orde Baru perjuangan tetap berjalan namun selalu menemui jalan buntu yang akhirnya perjuangan ini seakan dipeti-es-kan sampai pada masa Reformasi.

Pada masa reformasi barulah perjuangan ini kembali diupayakan oleh tokoh masyarakat Mandar sebagai pelanjut perjuangan generasi lalu yang diantara pencetus awal hanya H. A. Malik yang masih hidup, namun juga telah wafat dalam perjalanan perjuangan dan pada tahun 2000 yang lalu dideklarasikan di Taman Makam Pahlawan Korban 40.000 jiwa di Galung Lombok kemudian dilanjutkan dengan Kongres I Sulawesi Barat yang pelaksanaannya diadakan di Majene dengan mendapat persetujuan dan dukungan dari Bupati dan Ketua DPRD Kab. Mamuju, Kabupaten Majene, dan Kabupaten Polmas.

Tuntutan memisahkan diri dari Sulsel sebagaiman di atas sudah dimulai masyarakat di wilayah Eks Afdeling Mandar sejak sebelum Indonesia merdeka. Setelah era reformasi dan disahkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 kemudian menggelorakan kembali perjuangan masyarakat di tiga Kabupaten, yakni Polewali Mamasa, Majene, dan Mamuju untuk menjadi provinsi.



Sejak tahun 2005, tiga Kabupaten (Majene, Mamuju dan Polewali-Mamasa) resmi terpisah dari Propinsi Sulawesi Selatan menjadi Propinsi Sulawesi Barat, dengan ibukota Propinsi di Kota Mamuju. Selanjutnya, Kabupaten Polewali-Mamasa juga dimekarkan menjadi dua kabupaten terpisah (Kabupaten Polewali dan Kabupaten Mamasa). Untuk jangka waktu cukup lama, daerah ini sempat menjadi salah satu daerah yang paling terisolir atau 'yang terlupakan' di Sulawesi Selatan.

Pemerintahan Provinsi Sulawesi Barat dikendalikan dari pusat pemerintahan Kota Mamuju. Pemerintah Provinsi Sulawesi Barat menaungi 5 daerah tingkat II dengan wilayah berstatus Kabupaten. Dari 5 Kabupaten tersebut, didalamnya terdapat 66 wilayah kecamatan dan 602 desa/ kelurahan pada tahun 2008. Kabupaten yang paling banyak kecamatan adalah Kabupaten Mamuju dengan 15 kecamatan, sedangkan Kabupaten yang mempunyai jumlah kecamatan paling sedikit adalah Kabupaten Majene yang hanya hanya memiliki 8 kecamatan. Kabupaten Mamuju adalah ibu kota Provinsi Sulawesi Barat. Di antara Kabupaten, yang paling jauh jaraknya dari Ibu Kota Provinsi adalah Kabupaten Mamuju Utara dengan jarak 276 Km dan yang terdekat adalah Kabupaten Majene dengan jarak 143 Km.

Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa Mamuju berasal dari kata *"Mamunyu"* yang berarti lembut. Kelembutan ini terimplementasi dari kebudayaan dan peradaban masyarakat pendukungnya di kota pantai Mamuju. Kota pantai Mamuju pada tahun 2005, resmi menjadi ibu kota Provinsi Sulawesi Barat. Pada tahun tersebut, kota pantai Mamuju secara administratif menjadi pusat pemerintahan Provinsi di bawah kendali Gubernur Sulawesi Barat. Namun, juga kota pantai Mamuju menjadi ibu kota Kabupaten Mamuju. Kota pantai Mamuju mengendalikan 5 Kabupaten, yang di dalamnya menaungi 66 wilayah kecamatan dan 602 desa/kelurahan pada tahun 2008.



Gambar 7.5.1 Peta Lokasi Kota Pantai Polewali Mandar
Sumber: Pengolahan data Badan Informasi Geospasial, Direktorat Sejarah, 2016

7.5.1 Kota Pantai Plural di Mandar

Kata "Polewali" terdiri atas dua kata, yakni: "Pole" dan "Wali," "Pole" berarti datang dan "Wali" berarti musuh. Polewali berarti musuh yang datang. Hal ini sesuai dengan tradisi perang yang terjadi di wilayah ini terutama di Kerajaan Balanipa. Dalam tulisan di majalah TBG yang berjudul "*Nota Van Toelichting Betreffende het Landschap Balangnipa*" dinyatakan bahwa tradisi perang sering terjadi. Selain perdagangan budak, juga pengumpulan tengkorak untuk kepentingan adat bagi penganut animisme di daerah ini. Tulisan itu dinyatakan bahwa:

> "Perang dahulu berulang kali terjadi; kita bisa menyebutnya wajar kondisi perang sebelum intervensi kita. Perang terutama dilancarkan secara bergantian oleh para raja, raja kecil, para kepala adat dan bangsawan. Tujuannya adalah merampok dan menjarah. Seluruh rakyat tidak pernah ikut berperang. Jika seseorang berani berkelahi, maka orang kembali akan berhenti selama beberapa bulan. Pernyataan perang tidak pernah terjadi, begitu juga pembuatan perdamaian resmi.
>
> Perlawanan terhadap pembentukan kondisi yang lebih baik terutama juga berasal dari para kepala adat yang dahulu terutama hidup dari perampokan; penduduk tidak banyak ikut terlibat. Tentang perlawanan rakyat terhadap kekuasaan kita juga tidak pernah terjadi, sehingga kini unsur-unsur jahat telah dilumpuhkan, penduduk yang pada umumnya cinta damai kini memberikan bukti menghargai campur tangan kita. Sebagai akibat dari anarkisme yang dahulu melanda, di mana-mana orang menjumpai perbentengan dan kampong-kampung yang diperkuat dengan tujuan untuk membela diri terhadap para perompak. Kondisi kacau dahulu masih berkembang, karena itu perdagangan budak di daerah pantai menghasilkan keuntungan besar, dan orang-orang Toraja memerlukan tengkorak bagi animism mereka dan merancang pemancungan kepala."[33]

Pengakuan Belanda pada tahun tulisan ini bahwa anarkisme yang disebabkan oleh perang telah mengalami perubahan yang berarti. Tulisan ini ditutup dengan sebuah pernyataan pendek (*korte verklaring*) yang

33 Anon, "*Nota Van Toelichting Betreffende het Landschap Balangnipa*," *TBG,* tahun 1912, jilid XLI, hlm. 521.



ditandatangani oleh penguasa Balanipa. Hal itu dinyatakan bahwa:

> "Kontrak yang dibuat pada tanggal 9 Juni 1905 tidak pernah diberlakukan, sehubungan dengan perlawanan yang terjadi pada tahun 1906 dan tahun-tahun berikutnya di daerah-daerah Mandar termasuk juga Balangnipa terhadap pasukan pemerintah. Sebagai akibatnya oleh penguasa Swatantra Balangnipa pada tanggal 2 Agustus 1906 untuk pertama kalinya *korte verklaring* dibuat. Pengunduran diri Manawari sebagai penguasa swatantra dan penggantiannya oleh Laju Kakana I Doro membuat pengesahan *korte verklaring* baru diperlukan oleh penguasa swatantra pada tanggal 2 November 1909."

Berdasarkan pernyataan pendek tersebut, pada Kerajaan Binuang disyahkan oleh Majalekka Daeng Patompo,[34] Penguasa Hindia Belanda mulai berkuasa secara politik di Mandar[35] termasuk di wilayah Balanipa dan juga di kota pantai Polewali.



Gambar 7.5.2 Foto Benteng Kerajaan Balanipa di Polman
Sumber: Koleksi Tropenmuseum Belanda

34 Sekwil Prov. Sulsel, Sulawesi Selatan Dalam Perkembangan Tata Pemerintahan (Ujung Pandang: Sekretaris Wilayah Sulsel, 1982), hlm. 7-21.

35 Andi Syaiful Sinrang, Mengenal mandar Sekilas Lintas (III): Beberapa Upacara Adat Suku Mandar di Sulawesi Selatan (Mandar: Yayasan Kebudayaan Mandar Rewata Rio Atas bantuan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Propinsi Sulawesi Selatan, 1995-1996), hlm. 10-12.

Pada tahun 1916, pusat pemerintahan di Afdeling Mandar ditempatkan di Kota Majene. Afdeling Mandar dibagi menjadi empat onderafdeling, yakni: onderafdeling Polewali, Mamasa, Majene, dan Mamuju. Pada saat ini onderafdeling Polewali dibangun menjadi satu kesatuan pemerintahan sendiri. Onderafdeling Polewali membawahi wilayah Kerajaan Balanipa dan Binuang wilayah pesisir pantai.[36] Daerah Balangnipa terletak di Afdeling Mandar di wilayah Celebes dan Sekitarnya, kira-kira antara 2°50'- 3°30' Lintang Selatan, dan 118°54' – 119°20' Bujur Timur. Batas Timurnya adalah sebagai berikut: dengan Mambuliling, perbatasan antara Salu Mamasa dan Salu Campalagiang melalui puncak Butu Alu, Butu Kora, Butu Loang, Butu Limbonganwai dan Butu Beluwa, dari sini Salu Madatte sampai muaranya ke laut. Batas utaranya adalah dari Mambuliling ke Butu Lemo melalui Butu Pepanakian di sepanjang batas Utara Kerajaan Talipuki menuju Butu Laitinda. Dari sini melalui perbatasan Salu Malunda dan Salu Mandar ke Butu Paparandangan. Batas bagian Baratnya dimulai di pantai antara Kampung Baru di Apadowan, membentang ke arah Barat Laut melalui hutan pantai, persawahan, melalui puncak di dekat Kampung Labui, dan selanjutnya di sepanjang Kampung Pukambo, Punaga dan Galung, kemudian mengikuti Salu Galung dan Salu Sawala, dekat Kampung Sawala batas itu mengikuti punggung gunung ke Utara sampai Butu Bulu dan Butu Karapuanan, selanjutnya kearah Timur Laut deretan itu diikuti sampai 1 kilometer dari Salu Mambi, dari sana melalui Butu Batinduwan menuju Butu Semarang dan kemudian sepanjang Salu Letea sampai bertemu dengan Salu Tarope. Selanjutnya dari muara Salu Taropo menuju Batu Daulepo, sepanjang punggung gunung Watutopa sampai ke pertemuan Salu-Mambi dengan Salu Malemalotong, di sepanjang Salu Malemalotong sampai ke kampung Limboro. Dari kampung ini ke perbatasan antara Salu-Manjamba dan Salu-Mombi di sepanjang Salu

36 Edwar L. Poelinggomang, Sejarah Mandar Masa Kerajaan hingga Sulawesi Barat (Editor: Muh. Idham Khalid Bodi), (Solo: Zadahanifa, 2015), hlm. 126-127.



Manjamba hingga sungai ini bertemu dengan Salu Longolisa, dan sepanjang alirannya sampai Butu Tubu. Dari Butu Tubu menuju Butu Paparandangan. Batas selatannya adalah teluk Mandar. Sementara wilayah pesisir pantai di masa ini adalah sebagaimana digambarkan bahwa:

> *"Garis pantai sangat teratur. Dari barat ke timur kita bisa menjumpai tanjung-tanjung terpenting berikut ini: Ujung Labuan, Ujung Buku dan Ujung Mampië. Ujung Labuan dan Ujung Buku sangat terkenal karena perairannya yang tidak aman. Di sini masih dijumpai banyak karang di bawah permukaan air. Teluk-teluk berikut ini menawarkan tempat berlabuh yang baik bagi kapal; Teluk Balangnipa di mana Sungai Balangnipa bermuara; Teluk Campalagiang di mana Sungai Campalagiang bermuara dan Teluk Mampie."*[37]

Pada sepanjang garis pantai tersebut, terdapat pemukiman-pemukiman perdagangan sebagai salah satu ciri Orang Mandar. Inilah salah satu ciri orang Mandar di Polewali termasuk perkembangan kota pantai Polewali. Orang-orang Mandar di pantai menjadi pedagang yang terkenal. Perdagangan dan perkapalan menjadi sumber kemakmuran utama. Perjalanan niaga terbentang sangat jauh ke Sumatra, Selat Malaka, Jawa, Borneo dan Maluku semuanya dikunjungi. Sebagai muatannya adalah barang-barang tenun, ikan, produk pertanian, rotan dan sebagainya.[38] Muatan baliknya terdiri atas tembaga, tembikar, berbagai barang rumah tangga dan bahan makanan. Muatan kembali ini dijual lagi di tempat lain atau di daerah sendiri.

Ada pelaut trampil yang dengan perahu-perahu besar mengendalikan sebagian besar pelayaran tradisional di daerah-daerah ini. Perdagangan

---

37 Anon, "*Nota Van Toelichting Betreffende het Landschap Balangnipa*," *TBG,* tahun 1912, jilid XLI, hlm. 523.

38 Anon, Buku Pelajaran Sejarah Lokal Mandar (Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Direktorat Jenderal Kebudayaan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1999), hlm. 2.



domestik juga sangat ramai, berbagai pasar menarik banyak pengunjung. Di Balangnipa, Pemburuan, Campalagiang, Mapili, dijumpai pasar-pasar. Selain itu di hampir setiap pemukiman di pedalaman ditemukan pasar-pasar kecil. Selain barang tenun dan barang rumahtangga, di sana berbagai bahan makanan tradisional, buah-buahan dan produk kerajinan dijual. Warung-warung tumbuh di Kampung besar. Sebagai pelabuhan utama harus disebutkan Campalagiang dan Balangnipa. Perahu pedagang dan pencari ikan ini yang dijadikan miniatur di Pinggir Pantai Polewali.



Gambar 7.5.3
Foto Imigran yang baru tiba
Sumber: Koleksi Tropenmuseum Belanda



Foto ini adalah Foto dari yang berjudul *"Imigran yang baru tiba di Mapilliriver, Mandar."* Foto ini diambil dari Situs Web Tropen Museum Belanda hasil Pemotretan sekitar Tahun 1937. Keadaan yang tampak memperlihatkan bahwa sejak zaman Kolonial Belanda di Polewali sudah ada keragaman, di mana selain penduduk asli Jawa juga telah ada orang Belanda dan orang Jawa. Menurut sejarahnya daerah Wonomulyo di Kota Polman sebelumnya adalah hutan belukar dan kemudian dibuka untuk lahan pemukiman dan lahan pertanian. Sebelum kedatangan penduduk dari pulau Jawa melalui Kolonisasi (Transmigrasi) dipimpin oleh kepala rombongan yang bernama R. Soeparman. Wonomulyo adalah sebuah kecamatan yang hampir semuanya memilih nama-nama Jawa antara lain: Kelurahan/Desa Arjosari, Bakka-Bakka, Banua Baru, Bumi Mulyo, Bumiayu, Campurjo, Geleso, Kebunsari, Nepo, Sidodadi, Sidorejo, Sugih Waras, Sumberjo, Tumpiling. Wilayah Wonomulyo adalah perluasan Kota Pantai Polman, yang dulunya disebut Kota Polmas (Polewali Mamasa) namun setelah reformasi Polman berubah menjadi Polman (Polewali Mandar).

7.5.2 Polmas: Kota Produk Orde Lama dan Orde Baru

Sebelum dinamai Polewali Mandar, daerah ini dulunya bernama Kabupaten Polewali Mamasa disingkat **Polmas** yang dibentuk berdasarkan UU Nomor 29 Tahun 1959. Dengan berdirinya Kabupaten Mamasa berdasarkan UU Nomor 11 Tahun 2002, maka nama Polewali Mamasa pun diganti menjadi Polewali Mandar. Nama Kabupaten ini resmi digunakan dalam proses administrasi Pemerintahan sejak tanggal 1 Januari 2006 berdasarkan Peraturan Pemerintah No.74 Tahun 2005 tanggal 27 Desember 2005 tentang perubahan nama Kabupaten Polewali Mamasa menjadi Kabupaten Polewali Mandar.

Sejarah berdirinya Kabupaten Polewali Mandar tidak bisa dilepaskan dari rentetan panjang sejarah berdirinya Negara Kesatuan Republik Indonesia



dan pembentukan Propinsi Sulawesi. Dalam catatan sejarah disebutkan pada masa penjajahan, wilayah Kabupaten Polewali Mandar adalah bagian dari 7 wilayah pemerintahan yang dikenal dengan nama Afdeling Mandar yang meliputi empat onder afdeling, yaitu: Onder Afdeling Majene beribukota Majene; Onder Afdeling Mamuju beribukota Mamuju; Onder Afdeling Polewali beribukota Polewali; Onder Afdeling Mamasa beribukota Mamasa.

Onder Afdeling Majene, Mamuju, dan Polewali yang terletak di sepanjang garis pantai barat pulau Sulawesi mencakup 7 wilayah kerajaan (Kesatuan Hukum Adat) yang dikenal dengan nama *Pitu Baqbana Binanga* (Tujuh Kerajaan di Muara Sungai) meliputi: Balanipa di Onder Afdeling Polewali; Binuang di Onder Afdeling Polewali; Sendana di Onder Afdeling Majene; Banggae/Majene di Onder Afdeling Majene; Pamboang di Onder Afdeling Majene; Mamuju di Onder Afdeling Mamuju; dan Tappalang di Onder Afdeling Mamanuju. Sementara Kesatuan Hukum *Adat Pitu Ulunna Salu* (Tujuh Kerajaan di Hulu Sungai) yang terletak di wilayah pegunungan berada di Onder Afdeling Mamasa, yang meliputi: Tabulahan (Petoe Sakku); Aralle (Indo Kada Nenea); Mambi (Tomakaka); Bambang (Subuan Adat); Rantebulahan (Tometaken); Matangnga (Benteng); dan Tabang (Bumbunan Ada). Keempat Onderafdeling tersebut di atas masuk dalam daerah Swatantra Mandar yang dibentuk, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 1952 dan Nomor 2 Tahun 1953. Namun setelah ditetapkannya Undang Undang Nomor 29 Tahun 1959 Tanggal 4 Juli 1959 tentang pembentukan daerah daerah di Sulawesi, maka seluruh daerah daerah Swatantra di wilayah Propinsi Sulawesi yang telah dibentuk berdasarkan peraturan perundang undangan dinyatakan dicabut.

Terbentuknya Daerah Mandar, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 1952 dan Nomor 2 Tahun 1953 adalah dasar setelah diterapkannya Undang-Undang Nomor 29 Tahun 1959. Undang-Undang inilah yang mengatur 20 daerah tingkat dua di Seluruh Sulawesi termasuk



37 daerah Swapraja termasuk beberapa kota. Aturan swapraja untuk daerah Mandar mengatur tiga daerah penting, yakni: Dati II Majene, meliputi bekas Swapraja-swapraja Majene, Pambauang dan Cenrana (sebelumnya termasuk daerah Mandar); Dati II Mamuju, meliputi bekas Swapraja-swapraja Mamuju dan Tappalang (sebelumnya termasuk daerah Mandar); dan Dati II Polewali Mamasa, meliputi bekas Swapraja-swapraja Balanipa dan Binuang termasuk Onderafdeeling Polewali dan Onderafdeeling Mamasa (sebelumnya termasuk daerah Mandar).

Selanjutnya berdasarkan Peraturan Presiden RI Nomor 5 Tahun 1960 Tanggal 31 Maret 1960, Propinsi Sulawesi dipecah menjadi Propinsi Administratif Sulawesi Utara dengan tempat kedudukan pemerintahan di Manado, dan Propinsi Administratif Sulawesi Selatan dengan tempat kedudukan pemerintahan di Makassar. Dalam pemecahan ini Propinsi Administratif Sulawesi Utara meliputi wilayah: Kotapraja Manado, Kotapraja Gorontalo, Daerah Tingkat II Sangihe dan Talaud, Daerah Tingkat II Minahasa, Daerah Tingkat II Bolaang Mangondow, Daerah Tingkat II Gorontalo, Daerah Tingkat II Buol Toli-Toli, Daerah Tingkat II Donggala, Daerah Tingkat II Poso, dan Daerah Tingkat II Banggai. Sementara itu Propinsi Administratif Sulawesi Selatan meliputi wilayah: Kotapraja Makassar, Kotapraja Pare-Pare, Daerah Tingkat II Pangkajene Kepulauan, Daerah Tingkat II Maros, Daerah Tingkat II Gowa, Daerah Tingkat II Jeneponto, Daerah Tingkat II Takalar, Daerah Tingkat II Luwu, Daerah Tingkat II Tana Toraja, Daerah Tingkat II Bone, Daerah Tingkat II Wajo, Daerah Tingkat II Soppeng, Daerah Tingkat II Bonthain, Daerah Tingkat II Bulukumba, Daerah Tingkat II Sinjai, Daerah Tingkat II Selayar, Daerah Tingkat II Barru, Daerah Tingkat II Sidenreng Rappang, Daerah Tingkat II Pinrang, Daerah Tingkat II Enrekang, Daerah Tingkat II Majene, Daerah Tingkat II Mamuju, Daerah Tingkat II Polewali Mamasa, Daerah Tingkat II Buton, Daerah Tingkat II Muna, Daerah Tingkat II Kendari, dan Daerah Tingkat II Kolaka.



Dalam konteks Kabupaten Polewali Mamasa, sejarah pembentukannya tidak bisa dilepaskan dari peran Panitia Penuntut Kabupaten. Dalam catatan sejarah terdapat beberapa versi tentang komposisi personalia Panitia Penuntut Kabupaten Polewali Mamasa. Namun, dalam penulisan ini tim penyusun merujuk pada dua sumber referensi yaitu Panitia Penuntut Kabupaten versi Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2004 tentang Inventarisasi Arsip Pemerintah Daerah Tingkat II Polmas 1918-1983 dan versi naskah sejarah singkat terbentuknya Kabupaten Polewali Mamasa yang ditulis dan dibacakan oleh H. Ibrahim Puang Limboro pada peringatan Hari Ulang Tahun Kabupaten Polewali Mamasa ke 23 tanggal 21 februari 1983.

Dalam buku Inventarisasi Arsip Pemerintah Daerah Polmas yang diterbitkan oleh Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Propinsi Sulawesi Selatan dijelaskan bahwa sejarah pembentukan Kabupaten Polewali Mamasa 1960 diawali diawali dengan pembentukan tim/panitia penuntut pembentukan Kabupaten Daerah Tingkat II Polewali Mamasa yang susunan personalianya terdiri atas: Ketua: Andi Magga, Wakil Ketua: Tamadjoe, Sekretaris: Gama Musa, Anggota: H. Ibrahim Puang Limboro, H.A. Paliwang, A. Pallalungang, Frans Palupadang, H. Muhsin Tahin, J. Mboe Barapadang, dan Sultani Dg. Panampo.

Sementara dalam naskah sejarah singkat terbentuknya Kabupaten Polewali Mamasa yang ditulis dan dibacakan oleh H.Ibrahim Puang Limboro pada peringatan Hari Ulang Tahun Kabupaten Polewali Mamasa ke 23 tanggal 21 Februari 1983 dijelaskan bahwa pada tanggal 20 Maret 1957 diadakan suatu rapat yang dihadiri oleh pemuka pemuka masyarakat dari semua golongan. Dalam Pertemuan tersebut ditetapkan komposisi dan personalia Panitia Penuntut Kabupaten sebagai berikut: Ketua: H.A.Paliwangi; Wakil Ketua I: H.Ibrahim Puang Limboro; Wakil Ketua II: Tamadju; Sekretaris I: A.Palulungan; Sekretaris II: Abd.Mutalib; Bendahara: Sultani Daeng



Manompo; Pembantu: Juliani Naharuddin; anggota masing-masing: A.A.Hafid Mattalattu, Aco Dg.Cora, Paloncongi Pabbicara Bulan, Abdul Jabbar, Abdullah AK, dan Suahabuddin.S.

Selanjutnya dalam naskah tersebut dijelaskan bahwa tugas utama dari Panitia Penuntut Kabupaten yang telah dibentuk adalah menyusun rencana strategis dalam bentuk konsep dan aksi yang akan diusulkan kepada Pemerintah Pusat untuk menyatukan Onderfdeling Polewali dan Onder Afdeling Mamasa menjadi satu Kabupaten. Ada beberapa ide yang berkembang dalam pemeberian nama Kabupaten tersebut. Sebagian tokoh masyarakat menghendaki nama Kabupaten yang akan dibentuk diberi nama Kabupaten Balanipa berdasarkan tinjauan historisnya. Di sisi lain ada juga yang mengehendaki nama Kabupaten yang akan di bentuk menjadi Kabupaten Maspol singkatan dari nama Mamasa Polewali. Namun setelah Panitia Penuntut Kabupaten melaksanakan musyawarah secara mufakat maka ditetapkanlah nama Kabupaten Polewali Mamasa sebagai nama Kabupaten yang akan diusulkan ke Pemerintah Pusat dengan Ibukotanya Wonomulyo.

Tidak dapat disangkal bahwa upaya yang dilakukan Panitia Penuntut Kabupaten dalam memperjuangkan berdirinya Kabupaten Polewali Mamasa mengalami pasang surut dan menghadapi berbagai tantangan dan hambatan. Hal ini disebabkan karena sistuasi dan Kondisi politik Afdeling Mandar saat itu. Salah satu hambatan mendasar adalah adanya kelompok atau pihak pihak tertentu yang dengan sengaja mencoba menghalang halangi kegiatan panitia ini. Ada secara sembunyi sembunyi melakukan provokasi untuk menghalangi pembentukan Kabupaten Polewali Mamasa dan ada pula kelompok yang secara langsung membuat resolusi ke Pemerintah pusat yang semuanya sangat merugikan strategi perjuangan.

Dengan adanya beberapa tantangan ini, Panitia Penuntut Kabupaten melakukan gerak cepat membentuk delegasi yang berangkat ke Jakarta untuk bertemu langsung Menteri Dalam Negeri dan Otonomi Daerah.



Delelegasi ini terdiri dari Lima orang yaitu: J. Leboe Barapadang mewakili unsur Pemerintah, Sultani Dg.Manompo mewakili unsur Cendikiawan, K. H. Muksin Tahir, unsur tokoh masyarakat, Gama Musa, unsur tokoh masyarakat, Frans Palopadang, unsur tokoh masarakat. Delegasi ini berjuang ditingkat pusat untuk memperjuangkan aspirasi masyarakat dalam rangka percepatan pembentukan Daerah Tingkat II Polewali Mamasa dibantu oleh salah seorang anggota DPRGR/MPRS asal daerah Polewali Mamasa, H.Syarifuddin. Setelah melalui perjuangan panjang akhirnya Undang Undang Nomor 29 Tahun 1959 ditetapkan oleh Sidang Pleno DPRGR Pusat dan terbentuklah Kabupaten Daerah Tingkat II Polewali Mamasa bersama Daerah Tingkat II lainnya di Sulawesi dengan ibukota Polewali. Pemindahan rencana ibukota dari Wonomulyo ke Polewali didasarkan pada berbagai pertimbangan diantaranya pertimbangan sosial, ekonomi, dan politik.

Sebagai tindak lanjut dari pelaksanaan Undang Undang Nomor 29 Tahun 1959 diadakanlah pembenahan berupa pengaturan dan penyempurnaan aparat kelengkapan pemerintahan pada masing masing Daerah Tingkat II. Untuk Kabupaten Daerah Tingkat II Polewali Mamasa, pemerintah menunjuk dan melantik Andi Hasan Mangga sebagai Bupati pertama Kabupaten Polewali Mamasa pada tanggal 20 Februari 1960 sekaligus serah terima jabatan dari, Mattotorang Dg. Massikki selaku eks.Residen Afdeling Mandar.

Dalam perjalanan sejarah Kabupaten Polewali Mandar telah beberapa kali mengalami pergantian pimpinan baik dalam jajaran eksekutif maupun legislatif. Bupati pertama di masa Orde Lama dijabat oleh H. Andi Hasan Mangga (1960-1966). Kemudian dilanjutkan oleh masing-masing Bupati Letkol H.Abdullah Madjid (1966-1979).[39] Terlepas dari berbagai versi tentang

39 Letkol H.Abdullah Madjid (1966-1979), Drs. A.Samad Syuaib (Pjs) (1979-1980), Kol. (Purn) S. Mengga (1980-1990), Drs.H.Andi Kube Dauda (1990-1995), Drs.H.Tajuddin Noer (Pjs) (1995-1996), Kol.H.A.Saad Pasilong (1995-1998), Kol.H.Hasyim Manggabarani,SH,MM (1998-2003), Drs. H. Syahrul Syahruddin,MS (Pjs) (2003-2004), Drs.Ali Baal Masdar,M.Si (2004-2008), dan H.Mujirin M.Yamin, SE,MS (Pjs) (2008),Drs.H.Ali Baal Masdar,M.Si (2008-2014). Sementara itu yang menjabat di

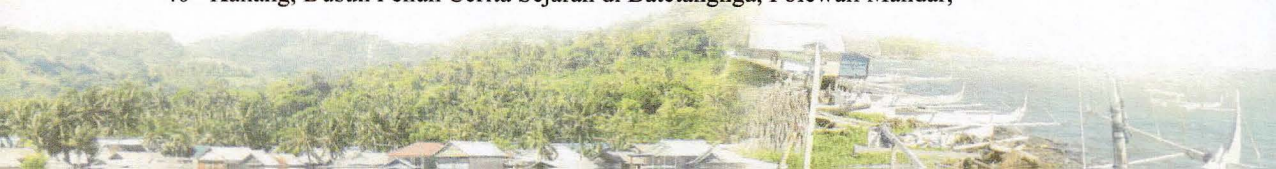
komposisi personalia Panitia Penuntut Kabupaten Polewali Mamasa, tim penyusun berupaya untuk tidak terjebak dalam kontroversi yang berkepanjangan. Sebaliknya tim penyusun senantiasa mencari informasi yang valid dari nara sumber yang memahami masalah ini dan mengkaji dokumen yang berkaitan permasalahan ini, sehingga naskah yang tersusun dapat menjadi referensi untuk penulisan lebih lanjut Sejarah Pembentukan Kabupaten Polewali Mandar yang dapat diterima semua kalangan.

Kanang adalah nama salah satu dusun di Desa Batetangnga Kecamatan Binuang.[40] Daerah ini lebih dikenal dengan wisata buah dan permandian Biru serta lokasi pemancingan Rawabangun, dengan salah satu kuliner andalannya; "nasu kadundung". Nasu Kadundung sendiri adalah hidangan ayam kampung yang disajikan dengan bumbu-bumbu seperti daun kedondong muda dan pakis, hidangan ini dapat anda temui dengan mudah di kawasan Rawabangun. Di daerah ini juga banyak situs sejarah yang belum diketahui orang banyak, termasuk oleh masyarakat di sekitar Kecamatan Binuang. diantaranya adalah makam Tosalama di Penaniang (yang lebih dikenal sebagai Haji Sande'/Guru Bulo), tokoh penyebar Islam di Batetangnga bersama Pua' Ilala (muridnya yang berasal dari Tomadio), situs Eran Batu (tempat tinggal nene' Cakkodo dan dan putra putrinya yang lebih dikenal sebagai toeran batu), Batu Pikkambuangan (batu latihan keprajuritan Binuang), Batu tempat Pelantikan Sippajollangi, Aruan di Binuang, dan masih banyak lagi situs lainnya. Kanang berasal dari bahasa Pattae dari kata *"ma kanakkanan"* atau *"sikanan,"* yang berarti "pantas, cocok, pas, dll'. diberi nama demikian karena untuk menyambut tamu di masa kerajaan, yang lebih dianggap "ma kanan" (pantas, cocok) adalah penduduk dari daerah tersebut, juga karena daerah ini merupakan "pintu masuk" ke wilayah Batetangnga. Nama dusun dan Desa di daerah

---

Legislatif antara lain: Badjing Abd.Rahim, Muhiddin, H.Anwar Pabbicara Kenje, Muhiddin, H.A.Rahman Ali, J.M.Soerono, H.A.Saad Pasilong, H.Masdar Pasmar, H.Bustamin Baddolo, H.Hasan Sulur, H.Abdullah Tato P.

40 Kanang, Dusun Penuh Cerita Sejarah di Batetangnga, Polewali Mandar,



ini memiliki sejarahnya sendiri, selain kanang, juga ada Biru, Passembaran, Penaniang, dan lain-lain. Penamaan Biru untuk wilayah tertua di daerah ini sebagai bentuk persaudaraan dengan kerajaan Bone (biru adalah salah satu wilayah taklukan Raja Bone kedua Petta PanreBessiE). Passembaran adalah tempat latihan tempur atau tempat "sisemba", sedangkan Penaniang adalah tempat orang-orang menyambut toeran Batu yang pulang dari Perang dengan cara bernyanyi.

Wonomulyo sebelumnya adalah hutan belukar dan kemudian dibuka untuk lahan pemukiman dan lahan pertanian. Sebelum kedatangan penduduk dari pulau Jawa melalui Kolonisasi (Transmigrasi) dipimpin oleh kepala rombongan yang bernama R. Soeparman. Kedatangan penduduk dari pulau Jawa bertahap dari tahun 1937 sampai dengan tahun 1941 berasal dari Jawa Timur, Jawa Tengah, dan Jawa Barat. Dengan perubahan kondisi hutan menjadi daerah pemukiman sekaligus melahirkan nama Wonomulyo yang berarti dan Kawasan Hutan yang melahirkan kebahagiaan, kemuliaan, kemakmuran. Wonomulyo dalam bahasa Jawa yang terdiri atas dua suku kata yakni: Wono yang berarti hutan dan Mulyo yang berarti Mulya. Seiring dengan berjalannya kehidupan para transmigran maka pada tahun 1940 dibentuklah Wonomulyo menjadi Kecamatan dan didirikan pula Poliklinik dan Masjid Raya. Setahun itu, kemudian dibangunlah irigasi Gamo-Gamo yang luas wilayah mengairi area mulai dari dusun Lamongan sampai dusun Kebunsari yang bertujuan untuk meningkatkan bidang pertanian.

Kedatangan R.Soeparman bersama rombongan juga disertai beberapa tenaga terampil di beberapa bidang seperti tenaga pengajar (Guru), Tenaga Kesehatan yang dikepalai oleh R.Subaker, bidang pertanian (*Landbow*) yang dikepalai oleh R. Sukiran dan bidang pertanahan dikepalai oleh Tahalele yang pada waktu itu dikenal dengan sebutan Mentri Ukur dan sejumlah bidang lainnya. Sehingga sangat menunjang usaha perbaikan kehidupan ke arah yang lebih baik untuk para warga kolonisasi (Transmigrasi) ketika itu. Wonomulyo



pada waktu itu membawahi wilayah kampung, Sidodadi, Sumberjo, Sidorejo, Bumiayu, Kebun Sari, Nganjuk, Nepo, Simbang, Kebumen. Sebelum kolonisasi (transmigrasi) datang di wilayah ini semua sarana telah disiapkan antara lain Rumah Jabatan Asisten Wedana (Camat). Pendopo (Balai Pertemuan), Selapan-selapan (tempat pertemuan selama tiga puluh lima hari) Bedeng-bedeng (gudang-gudang penyimpanan makanan), bibit dan perkakas pertanian, Poliklinik, Lapangan, Pasar, tanah Lanbau (perkebunan) yang sekarang digunakan sebagai pasar ikan. Pesangrahan artinya tempat untuk peristirahatan, menginap, tempat singgah tamu-tamu dari propinsi lain. Untuk mengabadikan nama dari R. Soeparman, maka namanya digunakan sebagai nama jalan dan pasar di Wonomulyo. Seiring berjalannya waktu, kini Wonomulyo menjadi pusat perdagangan dan pertanian di Kabupaten Polman. Dengan itu, maka Wonomulyo juga menjadi magnet tersendiri bagi masyarakat lain (suku lain). Dengan luas wilayah 72,82 km, kini Wonomulyo dihuni oleh 45.858 ribu jiwa. "Di sini ada suku Jawa, Mandar, Bugis dan Toraja, dan mereka berbaur dengan rapi."

Hal yang membuat pembauran suku dengan kehidupan yang saling menghargai tersebut, masih berdasarkan keterangan Sakinah, bahwa di Wonomulyo sernua suku terwadahi dengan porsinya masing-masing, disamping ada proses pembauran melalui perkawinan silang antar suku. Kalau dari bahasa dan cara berbicaranya, di Wonomulyo kita akan kesulitan membedakan mana orang Mandar, orang Jawa, ataupun Bugis, karena rata-rata warga Wonomulyo menguasai beberapa bahasa dari suku lain. Adalah hal yang wajar, ketika warga Wonomulyo berbicara, maka akan muncul beberapa bahasa. Misalnya pertanyaannya menggunakan Bahasa Jawa, maka lawan bicara tidak akan canggung menjawabnya dengan Bahasa Bugis, dan mereka saling mengerti. Namun ada hal yang menarik di Wonomulyo meskipun mereka berbeda suku, tetapi identitas mereka(termasuk suku Jawa) masih terjaga, ini terbukti dengan budaya, adat, dan kebiasaan orang Jawa yang masih dilakukan.[41]

41 Ulya Sunani, disalin dari warta Kominfo Polman Tahun VI 2012,

POLMAN: Kota Produk Reformasi sebuah simpulan

Nama Kabupaten ini resmi digunakan dalam proses administrasi Pemerintahan sejak tanggal 1 Januari 2006 berdasarkan Peraturan Pemerintah No.74 Tahun 2005 tanggal 27 Desember 2005 tentang perubahan nama Kabupaten Polewali Mamasa menjadi Kabupaten Polewali Mandar. Ibukota Kabupaten Polman ini masih bertahan di Kota Pantai Polman. Kota Pantai Polman terdiri atas beberapa kelurahan antara lain: Kelurahan Manding, Pekkabata, Polewali, Takatidung, Lantora, Darma, Madatte, Sulewatang, Wattang.[42]

Kota pantai Polman adalah produk reformasi yang mendapatkan sentuhan pemikiran yang mendalam, dapat dilihat pada penampakan lambangnya. Kalau kita berdiri di jalan manunggal nomor 11 Pekkabata di Depan Kantor Bupati, kita melihat lambang Kabupaten Polman, bernama *"SIPAMANDAQSIPAMANDAQ"* yang memiliki arti sebagai berikut ini: *Pertama,* Dasar Logo Perisai yang berbentuk segi lima datar yang secara simbolik melambangkan pertahanan yang kokoh dan kuat, seimbang dan sinerjik antara dua unsur yaitu unsur jasmaniah dan unsur rohaniah. Dengan kesatuan dua unsur tersebut memberi makna yang penting dalam budaya kemandaran yaitu bersatunya *alang mallinrung* (kerohanian) dan *alang maqnyata* (jasmaniah).

Kedua, Latar Belakang Latar Belakang logo ini beralaskan corak sarung sutra mandar (sureq Pangulu) adalah salah satu sureq sarung sutra mandar yang sarat dengan makna yang luhur yang harus dimiliki dan dipakai dalam berbagai upacara adat bagi maraqdia dan Hadat di tanah Mandar.

Ketiga, Makna warna kuning dalam berbagai simbol Warna kuning dalam budaya Mandar melambangkan keutamaan dalam sifat-sifat

42 List Nama Kecamatan, Kelurahan, Desa dan Kode Pos di Seluruh Indonesia dan juga List Nama Kecamatan, Kelurahan, Desa dan Kode Pos di Provinsi Sulawesi Barat (Sulbar).



berharkat dan bermartabat (Malaqbi). Makna ini dapat ditemukan dalam budaya mandar yang diungkapkan diberbagai lontar, yaitu: *"pelindo lindo maririo nanacanringngo'o paqbanua "* (anda diharuskan memiliki sifat yang berharkat dan bermartabat agar dicintai oleh rakyat). Demikian juga terdapat dalam lagu-lagu Mandar, salah satunya berbunyi: *"annaqtama dibuaro bawaq sau ditangnga saupaqnala lindo-lindo mariri."* a. Bintang yang terletak diatas baju pasangan adalah simbol dari: - Ketuhanan yang Maha Esa - Kelima sudutnya perlambang lima unsur nilai budaya tertinggi dalam Pancasila - Bintang dalam budaya Mandar merupakan suatu tanda bagi para pelaut dalam menentukan suatu tujuan akhir, bintang sangat memberi nuansa ilmu pengetahuan bahari yang terdapat dalam *"paissangang aposasiang"* (Ilmu yang berkaitan tentang kebaharian) dan titik tumpuh dalam ilmu pengetahuan berlayar yang disebut *"paissangang asombalang"* atau ilmu pengetahuan dalam berlayar. b. Rangkaian Padi dan Bunga Kelapa (Mayang / Burewe) Rangkaian Padi yang padat – berisi dan berwarna kuning keemasn melambangkan usaha menuju kemakmuran pangan. Posisinya yang melengkung mencerminkan sifat *malaqbi* (mulia) dan rendah hati (*tawadhu*) sebagai sumber kekuatan, inspirasi, sekaligus pedoman dalam berpemerintahan dalam bermasyarakat.





EPILOG
TOPONIM DAN IDENTITAS BANGSA

Dampak langsung dari pembangunan yang begitu pesat di Indonesia adalah bermunculnya toponimi baru yang dipengaruhi oleh banyak aspek. Tentu saja, tidak ada salahya ketika suatu tempat diberi toponimi, akan tetapi realitas menunjukkan bahwa toponimi-toponimi yang muncul dipermukaan adalah nama-nama asing yang tidak sesuai dengan identitas dan jatidiri bangsa.

Toponimi-toponimi baru seperti ini menjadi ancaman bagi keutuhan identitas geografi bangsa. Tidak hanya itu saja, dampak lain yang dapat muncul adalah mengaburkan nama-nama geografi, nama-nama tempat yang memiliki kearifan budaya lokal dan sejarah bangsa.

Era kini yang ditandai dengan maju pesatnya ilmu pengetahuan dan teknologi serta seni, dengan kecepatan teknologi di bidang media. Manusia di era posmodern ini, semakin berinovasi dan berkreasi dalam berbagai aspek kehidupan, tidak jarang terdekonstruksi dengan sendirinya dari



realitas lingkungan yang mengitarinya. Hal ini berlaku dalam pemberian nama yang mempengaruhi sejarah toponim suatu tempat.

Tidak dapat disalahkan kemudian adanya suatu komunitas sosial baru yang terbentuk semacam lokasi perumahan *(real estate*), pemberian nama jalan penghubung lokasi satu dengan yang lainnya, dengan memanfaatkan hak sosial yang mereka miliki tanpa mereka peduli dengan lingkungan budaya dan sejarah yang mengitarinya. Di sinilah letak dan posisi pentingnya toponim, diteliti, dituliskan, dibakukan, dan dipublikasikan kepada khalayak umum mengenai arti pentingnya sebuah toponim yang berelasi dengan hidup manusia kini dan ke depan sebagai identitas.

Sejarah toponimi kota-kota pantai di Sulawesi merupakan salah satu jawaban atas sejumlah permasalahan toponim di Indonesia. Penelitian ini sekaligus juga membuka wawasan dan kesadaran pembaca bagaimana pentingnya sebuah nama. Tanpa disadari dengan mengungkap sejarah toponim kota-kota pantai telah mendapatkan sejumlah fakta bagaimana peran dan fungsi pantai dan pesisirnya di daerah Sulawesi sejak zaman klasik, periode kolonialisme, sampai kekinian. Sejarah toponim kota-kota pantai ini telah membuka wawasan maritim dan kebaharian bagaimana laut bukan pemisah tetapi penghubung satu kota pantai ke kota pantai di belahan dunia lainnya.

Jaringan pelayaran dan perdagangan yang sekarang ini dilayari oleh kapal-kapal perintis, kapal dagang, dan lainnya ke seluruh pelosok nusantara dan negara serta benua lainnya di dunia, sebenarnya dasar letaknya telah dipelopori sejak berabad lamanya oleh sebagain kota-kota pantai di Sulawesi. Melalui nama Buton, Manado, Tilamuta, Makassar, dan sejumlah nama lainnya sepanjang pesisir pantai Teluk Tomini, dan Laut Sulawesi dengan sejumlah kota-kota pantai yang kemudian menjadi kota-kota pelabuhan historis sejak kolonial sampai kini, ternyata memiliki peran yang penting dalam pembentukan identitas kekinian.



Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki laut yang luas, dan sepanjang garis pesisir pantai secara geografis ada yang telah memiliki nama yang baku, sebagian belum memilikinya. Hal ini menjadi tugas dan tangungjawab bersama, baik pemerintah terkecil di dusun, desa, kabupaten kota dan provinsi untuk dapat membakukan nama-nama geografi setempat sebagai kepanjangan tangan ikatan historis dan budaya yang sama. Jangan sampai, hanya persoalan nama menimbulkan konflik dan jangan sampai bangsa ini dapat kehilangan suatu lokasi, atau suatu pulau karena kita tidak memiliki kekuatan dan ikatan historis dan budaya untuk mempertahankannya. Padahal semuanya dapat bermula dari suatu nama.

Sekali lagi toponimi, atau penamaan itu penting supaya kita memiliki identitas yang jelas dalam peta geografi yang menunjukkan status kepemilikkan sebagai bagian dari tertib administrasi pemerintahan. Dari sini kebijakan dapat diputuskan untuk kejelasan suatu pembangunan yang berkelanjutan untuk masyarakat dan bangsa Indonesia.

Ke depan, tantangan bangsa ini semakin banyak, sehingga sistem digitalisasi penamaan dalam kartografi dan peta nasional yang terintegrasi dengan peta dunia dalam politik geografi terdata baik. Dari sini, peradaban dan identitas luasan geografi bangsa ini dengan nama-nama yang memberikan rangsangan keunikan untuk bangsa lain dapat mencontoh, mencari tahu kekhasannya, yang menjadikan Indonesia semakin jaya dalam persahabatan antarbangsa di dunia.

Kendala yang perlu setahap demi setahap diupayakan adalah keterbatasan para pakar di bidang toponimi. Pemerintah di bidang pendidikan perlu mendorong dan membuka ruang untuk penelitian-penelitian yang mengarah pada aspek-aspek geografi kesejarahan, di dalamnya termasuk sejarah dan asal usul penamaan suatu tempat, nama gunung, nama sungai, nama-nama lainnya yang ada atau pun tidak memiliki



peran kesejarahan baik di masa lalu sampai kekinian.

Pada akhirnya, buku yang ada di tangan pembaca, seluas apapun kajiannya dengan berbagai informasi geografi dan kesejarahan yang ada di dalamnya tidaklah cukup menjawab sejumlah permasalahan toponimi di Indonesia, terlebih di Pulau Sulawesi. Namun begitu, dari sini kita dapat berpijak untuk sesuatu kajian toponimi yang lebih luas lagi dengan dinamika historis yang berbeda sudut pandangnya. Berbahagialah anda pembaca memiliki buku yang langka ini.

Wassalam, Manado 27 Oktober 2016



DAFTAR PUSTAKA

Sumber Arsip:

_____, "La Cartografphie De La Celebes, Tenue Secrete, De La V.O.I.C. 1643-1800;Periode de Grand eser, dalam: E.C. Abendanon E.C. Abendanon, Expedition De La Celebes Centrale, Voyages Geologiques et Geographiques a Travers La Celebes Centrale Volume III (Leyde: Librairie et Imprimerie Ci-Devant E.J. Brill, 1918.

_____, Beknopte Geschiedenis Van Het Makassaarsche Celebes en Onderhoorigheden, TNI, jilid I, th. X, 1848.

Agenda nomor 380/96 1895 Koleksi ANRI Jakarta.

Arsip Bundel Sulawesi Tenggara, Koleksi Arsip Makassar.

Arsip Nasional Repubik Indonesia (ANRI), *Inventaris Arsip Gorontalo 1810-1865.*

Arsip Propinsi Sulawesi, nomor registrasi 179.

Arsip Sejarah Desa Ilangata (naskah ketikan tt).

Arsip Sejarah Desa Pentadu Timur, (naskah ketikan, tt).

Besluit tanggal 21 Agustus 1914 no. 447/5 H dan tanggal 11 Desember 1925 nomor 267/115-174/AA.

C. L. Brinkman, "Brief Aan de Redactie Overt de Caart van De Bocht van Tomini".



Direction of the Historical Section, "CELEBES" (Handbooks Prepared Under the Direction of the Historical Section of the Foreign Office-No. 74, May 1919), hlm. 7-8.

Donselaar, W.M. "Beknopte Beschrjriving Bonthain En Boeloecoemba." Bijdragen Tot de Taal-, Land- En Volkenkunde van Nederlandsch-Indië Vol. 3, no. 1 (January 1, 1855): 163–87.

E.C. Abendanon, Expedition De La Celebes Centrale, Voyages Geologiques Et Geographiques A Travers La celebes Centrale 1909-1910, Leyde: Librairie et Imprimerie Ci-Devant E.J. BRILL, 1918.

Economishe Zaken, Department van. Volkstelling 1930, Deel V, Inhemsche Bevolking van Borneo, Celebes, de Kleine Soenda Eilanden En de Molukken. Batavia: Landsdrukkerij, 1936.

Ef. Toripah, "Sedikit Tentang Watak dan Perjuangan Gerakan Pemuda Sulawesi Tengah (GPST) di Sulawesi Tengah, dalam Arsip Propinsi Sulawesi (APS), nomor registrasi: 236

Ef. Toripah, "Sedikit Tentang Watak dan Perjuangan GPST di Sulawesi Tengah, dalam Arsip Propinsi Sulawesi (APS), nomor registrasi: 236; baca juga: "Ikatan Keluga Sulawesi Tengah Desak Segera Dibentuknya resimen Induk Untuk Daerah Sulawesi Tengah: Pemuda dan Rakyat Sulawesi Tengah berdiri dibelakang Pemerintah Pusat," Berita Antara, Jum'at, 3 Januari 1958, nomor: 3/A

Graafland, N. 1868. "De Manadoresen" *Bijdragen Tot de Talland en Volkenkunde Van Nederland-Indie.* hal. 382-393.

Haga, B.J. 1831. *De Lima Pahalaa (Gorontalo): Volksordening, Adatrecht en Bestuurpolitiek,* LXXI. Bandoeng: A.C Nix & Co.

Handelsvereeniging Makassar Jaarverslag over 1921, 1921

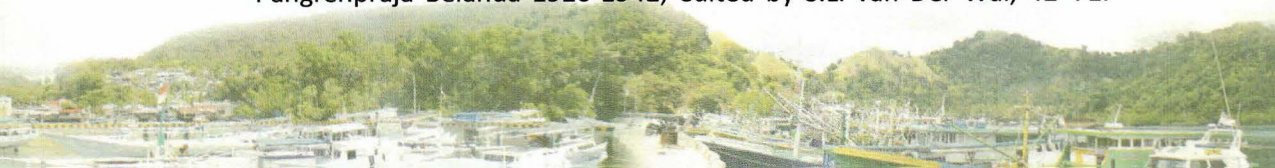
Indisch Verslag, 1934

J.G.F. Riedel. 1869. *Het Oppergezag der Vorsten van Bolaang (1): Over de Minahasa.* (Bijdrage tot de kennis der oude Geschiedenis van Noord Celebes). Batavia: Martinus Nijhof. hlm. 505-524.

Kartodirdjo, Sartono. 1973. *Ikhtisar Keadaan Politik Hindia Belanda tahun 1839-1848.* Penerbitan Sumber-sumber Sejarah No. 5. Jakarta: ANRI.

Kern, H. Het Oudjavaansch Lofdicht Op Koning Hayam Wuruk van Majapahit. Door Prapanca. 1287 Caka - 1365 A. D. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1919.

Koerts, H.J. "Amtenar BB Di Sulawesi Selatan." In Kenang-Kenangan Pangrehpraja Belanda 1920-1942, edited by S.L. van Der Wal, 42–71.



Jakarta: Djambatan, 2001.

Koleksi KIT, Foto Pelabuhan, Wilayah Sulawesi nomor 0810/044, Arnas Jakarta, 2000

Koloniaal Verslag over het jaar 1910, 1911.

Lampiran surat Gubernur Sulawesi Selatan tanggal l8 Desember l874 nomor 849, tanggal l6 Desember l874

Ligtvoet. A, "Beschrijving en Geschiedenish van Boeton", BKI, 26, 1878, hal. 1.

Mededeelingen Seri A. nomor 3 Overkomsten met Bestuuren in de Buitengewesten, Weltevreden, 1929, hlm. 647.

MGS nomor 861 I/Z tanggal 7 Desember 1895

Michiel, Hegener, Guerrilla In Mori Het Verzet Tegen de Japanners op Midden Celebes in de Tweende Wereldoorlog, Amsterdam: Uitgeverij, 1990.

Molsbergen, Godee. 1928. *Geschiedennis van de Minahasa tot 1829.* Landsdrukerij: Martius Nijhof.

Ms. S.C.J.W. van Musschenbroek, " Bocht van Tomini of Gorontalo en Aangrenzende Landen," dalam: C.M. Kan dan N.W. Posthumus, Aardistkundiq Genootschap Gevestijd te Amsterdam, Amsterdam: C.L. Brinhuman, 1880.

Muskens, Pr., M.P.M., 1974. *Sejarah Katolik Indonesia.* Jilid I, II, III, IV (abad ke-14 s.d abad ke-20). Jakarta: Bagian Dokumentasi Penerangan Kantor Waligereja.

N. Adriani, Onze Zendingavelden III, POSO (midden Celebes), Uitgegeven door den boekhandel van den Zendingsstudie-raad te Den Haag, 1919.

Pigeaud, Th.G.Th. "Java in the 14th Century." Koninklijk Instituut Voor Taal-, Land- En Volkenkunde 4, no. The Hague: Nijhoff (1962): 240–46.

Staatsblad nomor 704 tahun 1936

Surat kepala Afdeeling Ambon nomor 4007/23 tanggal 23 Nopember 1895

Surat Kesultanan Buton nomor 4369 tanggal 20 Desember 1895. Koleksi Arsip Nasional, Jakarta.

Th.G. Pigeaud, "Java in the 14th Century," *Koninklijk Instituut Voor Taal-, Land- En Volkenkunde* 4, no. The Hague: Nijhoff (1962): 240–46

Undang-undang no 29 Tahun 1959 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di Sulawesi

UU No 26 Tahun 2004, yang ditetapkan pada 5 oktober 2004.

Van Blom dkk. De Gids. Jaargang 85 Eerste Deel Amsterdam: P.N van Kampen & Zoon, 1921, hlm. 371



Van Passen, Y. 2003. *Blas Palomino O.F.M. dan Lorenzo Garralda O.F.M: Dua Missionaris dan Martir di Minahasa 1622 – 1644.* Lota

Verslag van den Economischen Toestand der Inlandsche Bevolking, 1924, deel II

Volkstelling Jilid V. hlm. 121-122 dan 163-166

Wessels. C. 1935. *De Khatolieke Missie in de Moluken, Noord Celebes, en de Sangihe Einlanden Gedurende de Spaansche Bestuurperiode 1606-1677.* Tilburg: D. Bergmans & Cie.

Wigboldus, Jouke S., 1987. " A History of the Minahasa c. 1615-1680" dalam *Archipel* Vol. 34. p.63-101

Witkamp, H. Ph. Th. 1898. *Handleiding: Kaart van Noord Celebes.* J.H. De Buss.

Sumber Buku:

---, Labu Wana Labu Rope, Sejarah Butun Abad XVII – XVIII", Disertasi, Jakarta: Program Pascasarjana UI, 1999

_____, "Perairan Buton Abad ke-19" dalam Cristian Pelras (Peny.), Dialog Prancis-Nusantara, Aneka Ragam Pendekatan Dalam Penelitian Ilmu-ilmu Sosial dan Budaya Tentang Asia Tenggara Maritim, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1998

A.B. Lapian, "Beberapa Pokok Penelitian Sejarah Daerah Maluku Utara, dalam; Majalah Ilmu-Ilmu Sastra Indonesia, Jilid VIII No. 3, Jakarta: Bharatara, 1980

A.H. Nasution, Sekitar Perang Kemerdekaan I, Jakarta: Dep.Dik.Bud., 1984.

A.M Zahari, Sejarah dan Adat Fiy Darul Butuni (Buton) II, Jakarta: Depdikbud, 1977

Amin, Basri, dkk. *Nelayan dan Perubahan Ruang di Pesisir Utara Gorontalo.* Keppel Press.

Andaya, Leonard Y. The Heritage of Arung Palaka: A History of South Sulawesi (Celebes) in the Seventeenth Century, Vol 91 Leiden: Verhandelingen van het KITLV, 1981

Andi Zainal Abidin dan AS. Alama, Beberapa Catatan Tentang Kitab Hukum Pelayaran dan Perniagaan "Amanna Gappa," (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional dan Penerbit Binacipta, 1978.



Anon, "Kota Donggala Dalam Wisata Sejarah," Internet.

Anon, Regerings Almanak (RA) tahun 1893;

Apriyanto, Djoni. 2012. *Sejarah Gorontalo Modern: dari Hegemoni Kolonial ke Provinsi.* Yogyakarta: Ombak.

Apriyanto, Joni. 2006. *Gorontalo – Hindia Belanda dalam Kurun Waktu 1856 – 1942.* Gorontalo: Universitas Negeri; Dinas Pendidikan dan Kebudayaan.

Barbara Sillars Harvey, Pemberontakan Kahar Muzakkar dari Tradisi ke DI/TII, Jakarta: Grafiti Pers, 1989.

Bastiaan, J. 1996. "Persekutuan Limboto dan Gorontalo" dalam Taufk Abdullah (ed)., *Sejarah Lokal di Indonesia.* Yogyakarta: Gadjahmada University.

Berthyn Lakebo, (ed.), Master Plan Benteng Wolio Buton, Kendari: Depdikbud Sultra, Proyek Pemugaran dan Pemeliharaan Sejarah dan Purbakala Sulawesi Tenggara, 1983-1984

Bhurhanuddin, Sejarah Kebangkitan Nasional Sulawesi Tenggara, Jakarta: Depdikbud, 1979

Biro Pusat Statistik, *Bantaeng Dalam Angka 2015* (Makassar: BPS, 2015), hlm. 47-48.

Biro Pusat Statistik, *Sensus Penduduk 1961, Penduduk Desa Sulawesi Dan Maluku* (Yogyakarta-Jakarta: Pusat Penelitian dan Studi Kependudukan UGM-BPS, 1980).

Blink, H. et al, (ed.) "Produktie en Uitvoer van Rotan uit Celebes" in; Tijdscrift voor Economische Geographie, Negentiende Jaargang, 's-Gravenhage: Mouton & Co., 1928

Booth, Anne, and Peter McCawley, eds. Ekonomi Orde Baru. Jakarta: LP3ES, 1990.

Bouman, E.P. MVO Afdeeling Boeton en Laiwoei, Koleksi Microfilm ANRI Jakarta, Reel 32, Seri Ie 6, Celebes en Onderhoorigheden, 1933; H.W.Vonk, 1937.

Broesma, R. "Mededeelingen over het Eilanden van het Sultanaat Boeton", dalam, Koloniaal Tijdschrift, 1930

Chalik, Husein A, Sejarah Sosial Sulawesi Tenggara, Jakarta: Depdikbud, 1984

Daud, "Perjalanan Sejarah Kota Makassar Abad 19-20," hlm. 4

Departemen of Economic Affairs, "Copra in East Indonesia" in; The Economic Review Vol I No. 4, Batavia-Java, 1947



Gibson, Thomas. Kekuasaan, Raja, Syeikh, Dan Ambtenaar; Pengetahuan Simbolik Dan Kekuasaan Tradisional Makassar 1300-2000. Makassar: Ininnawa, 2009.

Greg Acciaoli, "From Economic Actor to Moral Agent: Knowledge, Fate and Hierarchy among the Bugis of Sulawesi," *Indonesia* Oct., 2004, no. 78 (2004): 147–79

H.B Palar dan L.A. Anes, 1994. *Minahasa: Sejarah dan Derap Langkahnya Menuju Kemerdekaan Indonesia.* Manado: PT Tarcius Celebes.

Hasan Aedy, Profil Kependudukan Sulawesi Tenggara, Jakarta: Kerjasama Kantor Menteri Negara Lingkungan Hidup dan Lembaga Demografi UI, 1986

Hassanudin dan Basri Amin. 2013. *Gorontalo Dalam Dinamika Sejarah Masa Kolonial.* Yogyakarta: Ombak.

Husein, A. Chalik, B. Bhurhanuddin, and Anhar Gonggong. Sejarah Sosial Sulawesi Tenggara. Jakarta: Depdikbud, 1984.

Kartodirdjo, Sartono, ed. Masyarakat Kuno Dan Kelompok-Kelompok Sosial. Jakarta: Bharatara Karya Aksara, 1977.

Kaunang, Ivan R.B dkk., 2012. *Menemukenali Kearifan Lokal dalam Kaitannya dengan Watak dan Karakter Bangsa di Minahasa Utara.* Manado: Kepel Press.

Kaunang, Ivan R.B., dkk. 2005. *Sejarah Kabupaten Minahasa Utara: Suatu Perjalanan Panjang Yang Tidak Mengenal Lelah.* Sulut: Pustaka Gender, BKOW.

Kruyt, Albert, C. "Een en Ander over de Tolaki van Mekongga (Zuidoost Celebes)", dalam; TBG, 1922

La Ode Zaenu, Buton dalam Sejarah Kebudayaan: Ringkasan Kejadian-Kejadian Penting Pada Masa Raja-Raja dan Sultan-Sultan, Surabaya: Suradipa, 1984

Lapian, Adrian B. 2009. *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX.* Jakarta: Komunitas Bambu, KITLV, ANRI, FIB UGM-UI.

Ligtvoet, A. Beschrijving en Geschiedish van Boeton, BKI, 26, 1878.

Mahmud, dkk., M. Irfan. Bantaeng Masa Prasejarah Ke Masa Islam. Makassar dan Bantaeng: Masagena Press dan Kantor Kebudayaan dan Pariwisata Kab. Bantaeng, 2007.

Manus, Laurens, Th., 1987. *Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Sulawesi*



Utara. Manado: Proyek IDKD Depdikbud Sulut.

Masri Singarimbun dkk, Sensus Penduduk 1961 Penduduk Desa Sulawesi dan Maluku, Jakarta: PPSK UGM dan BPS, 1980.

Masri Singarimbun dkk, Sensus Penduduk 1961 Penduduk Desa Sulawesi dan Maluku, Yogyakarta: PPSK UGM dan BPS, 1980.

Matullada, Menyusuri Jejak Kehadiran Makassar Dalam Sejarah (Yogyakarta: Ombak, 2011)

Milone,Pauline Dublin. Urban Areas in Indonesia: Administrative and Census Concepts, Berkeley: Institute of International Studies University of California, 1966

Mohtar Naim, Merantau: Pola Migrasi Suku Minangkabau, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1984

Nunuk Wijayanti, Pemukiman Kota Buton Pada Abad XVII – XVIII", Skripsi, Yogyakarta: Fakultas Sastra UGM, 1997

Palar, H.B. *Wajah Lama Minahasa.* Jakarta: Yayasan Gibon.

Parengkuan, F.E.W., dkk. 1983. *Sejarah Sosial Sulawesi Utara.* Jakarta: Depdikbud.

Poelinggomang, E.L. Perubahan Politik Dan Hubungan Kekuasaan Makassar 1906-1942. Yogyakarta: Ombak, 2004.

Poelinggomang, Edwar L., Sejarah Mandar Masa Kerajaan hingga Sulawesi Barat, Solo: Zadahanifa, 2015.

Profil Kecamatan Anggrek tahun 2015. BPS. Kab. Gorontalo Utara.

R.Z. Leirissa, PRRI Permesta Strategi Membangun Indonesia Tanpa Komunis, Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 1991/1997.

Rahman, Darmawan Mas'ud, Mohammad Natsir, and Abdul Rifai Husain. Pertumbuhan Kota Pantai Makassar. Makassar: Pemda Tk. I Sulawesi Selatan, 1994.

Reid, Anthony (Ed.) Indonesian Heritage, Early Modern History, Singapura: Archipelago Press, 1999

Reid, Anthony. "Pluralisme Dan Kemajuan Makassar Abad Ke-17." In Kuasa Dan Usaha Di Masyarakat Sulawesi Selatan, edited by Roger Tol dkk., 73–94. Makassar: KITLV Press, 2009.



Reid, Anthony. "The Stucture of Cities in Southeast Asia, Fifteenth to Seventeenth Centuries." Journal of Southeast Asia Studies, no. 1 (1980).

Republik Indonesia: Propinsi Sulawesi, Jakarta: Kementrian Penerangan, 1953.

Saharuddin, Mengenal Pitu Babana Binanga (Mandar) Dalam Lintasan Sejarah Pemerintah Daerah Sulawesi Selatan, Ujungpandang: Mallomo Karya, 1985.

Sarana Karya, Asbuton, Jakarta: PT. Sarana Karya,t.t.

Schoorl, PIM. Masyarakat, Sejarah dan Budaya Buton, Jakarta: Djambatan, 2003

Sewang, A., Sosialisasi Siri pada Masyarakat Mandar, Mandar: Yayasan Maha Putra Mandar, 2001.

Stibbe D.G. dan E.M. Uhlenbech, Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië, huruf B, sub-Boeton, Leiden dan 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1921

Sulaeman Mamar dkk., Sejarah Sosial Daerah Sulawesi Tengah (Wajah Kota Donggala dan Palu), Jakarta: Depdikbud., 1984/1985.

Supit, Bert. 1986. *Minahasa, Dari Amanat Watu Pinawetengan sampai Gelora Minawanua.* Jakarta: Sinar Harapan.

Suryadi Mappangara, "Kerajaan Bone Abad XIX" Thesis (Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 1996)

Susanto Zuhdi, G.A. Ohorella, and D. Said, Kerajaan Tradisional Sulawesi Tenggara: Kesultanan Buton (Jakarta: Depdikbud, 1996)

Susanto Zuhdi, Kerajaan Tradisional Sulawesi Tenggara: Kesultanan Buton, Jakarta: Depdikbud, 1996.

Sutherland, Heather. "Trepang and Wankang, The Chinese Trade of Eighteenth-Century Makassar c. 1720s – 1840s", dalam; BKI no. 153. Leiden: KITLV, 2000

Sutrisno Kutoyo, dkk, Sejarah Daerah Sulawesi Tengah, Palu: Pemda Propinsi Sulteng Dinas Kebudayaan dan Pariwisata, 2005.

Syakir Mahid, Dkk (Ed). Sejarah Sosial Sulawesi Tengah, Yogyakarta: Kerjasama Disbudpar Provinsi Sulawesi Tengah dengan Pusat Penelitian Sejarah, dan Pilar Media, 2009.

Thahir, Ince Abd. Rachman, Selayang Pandang Sejarah Adat Kabupaten



Mamuju, Mamuju: 2006.

The Liang Gie, Pertumbuhan Pemerintahan Daerah di Negara Republik Indonesia Jilid II, Yogyakarta: Liberty, 1994.

Thomas Gibson, *Kekuasaan, Raja, Syeikh, Dan Ambtenaar; Pengetahuan Simbolik Dan Kekuasaan Tradisional Makassar 1300-2000* (Makassar: Ininnawa, 2009)

Tim Peneliti, Kerajinan Perak Buton, Kendari: Depdikbud, 1995

Toddopuli. Memori H. Achmad Lamo, Gubernur Kdh Tk. I Sulawesi Selatan 1966- 1978, Ujung Pandang: Pemda Prop. Sulsel, 1978.

Vonk, H. W. Nota Betreffende het Zelbestuurend Landschap Boeton, Celebes en Onderhorigheden, Jakarta: MvO Seri Ie 6, Celebes, ANRI, 1937

Zuhdi, Susanto. 2002. *Cilacap 1830 – 1942: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa.* Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia bekerjasama dengan Yayasan Adikarya IKAPI dan The Ford Foundation.

Zuhdi, Susanto. Sejarah Buton Yang Terabaikan: Labu Rope Labu Wana (Jakarta: Rajawali Press, 2010).

Sumber Artikel

----------, "The Structure of Cities in Southeast Asia, Fifteenth to Seventeenth Centuries", dalam Journal of Southeast Asia Studies No. 11, 1980, hlm. 235-250

BPNB Makassar, *Dari Kale Gowa Ke Somba Opu: Merajut Simpul-Simpul Pertahanan Kerajaan Gowa Di Sulawesi Selatan*

BPNB Makassar. Dari Kale Gowa Ke Somba Opu: Merajut Simpul-Simpul Pertahanan Kerajaan Gowa Di Sulawesi Selatan. Makassar: Identitas Unhas dan Danarosi Media, 2013.

de Quarles, A.J. Baron Q. Memorie van Overgave (MvO) Governeur van Celebes en Onderhorigheden, 4 Agustus 1910

elthoen, Esther J. "Pirates in Periphery: Eastern Sulawesi 1905." In Pirates, Ports, and Coasts in Asia, Historical and Contemporary Perspectives, edited by John Kleinen and Manon Osseweijer, 200–221. Singapore: ISEAS, 2010.



Hafid dkk., Anwar. Sejarah Kota Kendari. Kendari: Pemkot Kendari dan FKIP Univ. Haluoleo, 2006.

Haliadi-Sadi, Kerugian Konstitusional Masyarakat Adat Banggai atas Pasal 11 UU No:51 Tahun 1999, disampaikan pada Mahkamah Konstitusi di Jakarta.

Haliadi-Sadi, Nasionalisasi Koperasi di Sulawesi Tahun 1950-an: Ekonomi Menjadi (Tidak) Rasional, Makalah disampaikan dalam: Workshop On The Economic Dekolonisasi Side Of Decolonisation oleh Pusat Studi Sosial Asia Tenggara (PSSAT) UGM pada tanggal 18-19 Agustus 2004 di Yogyakarta.

Haliadi-Sadi, Reformasi di Tingkat Lokal Sulawesi Tengah (Kasus di Banggai Kepulauan dan Parigi Moutong), disampaikan pada FGD di Banggai, 20 Maret 2010.

Haliadi-Sadi, Sejarah Lokal Banggai: Sebuah Ide Penguatan Metodologi Disampaikan pada Seminar Sejarah Lokal Banggai oleh Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Propinsi Sulawesi Tengah di Banggai Kepulauan pada tanggal 1 Desember 2007;

Haliadi-Sadi, Tinggalan Artifact (Heritage) Sulteng Bukti Bangsa Beradab dalam Mendukung Pembangunan Budaya, Makalah dipresentasikan dalam Acara Sosialisasi Benda Cagar Budaya Oleh Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Donggala di Donggala, tanggal tanggal 23 Maret 2016.

Haliadi-Sadi, Transformasi Sejarah Banggai: Ruptur Peradaban dan Kebudayaan yang Menikung, Makalah disampaikan pada Seminar dengan Tema: "Refleksi Satu Abad Runtuhnya Peradaban Banggai, Fase Awal Kebangkitan, di Banggai pada tanggal 15 Agustus 2008.

Haryanto Djalumang, Sejarah Kota Luwuk: City History Luwuk, Luwuk: Yayasan LP3M Insan Cita bekerjasama dengan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten banggai, 2013.

Hasdin Mondiga, Banggai Darussalam: Fajar Baru di Laut Banda. Jakarta: LP2M, 2007.transfopr

K. Bangun, Sulawesi Tengah Dalam Angka 1978, Palu: Kantor Sensus dan statistic Daerah Tingkat I Sulawesi Tengah, 1979.



Lienhardt, Peter "Towns and Maritime Activities," in Shaikhdoms of Eastern Arabia, ed. Ahmed Al-Shahi (New York: Pelgrave MacMilan, 2001), 114–64.

Lombard, Denys, "Sumbangan Kepada Sejarah Kota-Kota di Asia Tenggara", Majalah Masyarakat Indonesia, No. 1 Tahun ke-20 No. 1, Jakarta: LIPI, 1976

Matullada, *Menyusuri Jejak Kehadiran Makassar Dalam Sejarah*. Juga, Nurdin Yatim, *Pelayaran Teripang dari Makassar k Marege, Telaah Antropolog* (Ujung Pandang: Pemda Tk. I, 1991).

Paul K. Hatt and Albert J. Reiss, Jr. (ed.), Cities and Society, The Revised Reader in Urban Sociology, New York: The Free Press, 1967

Perang , Basrin, Azis Abdul Salahuddin, and La Janu. Kota Lama Kota Baru Kendari. Kajian Sejarah Sosial, Politik, Dan Ekonomi. Kendari: Teras bekerjasama dengan LAT dan Lembaga Pengembangan Pengkajian Sejarah dan Kebudayaan Sultra, 2011.

Sjoberg, Gideon, The Pre-Industrial City: Past and Present, (New York: The Free Press, 1965

Taatgen, F.H.F, Bestuursmemorandum Betreffende de Oonderafdeeling Kendari, Buton, M.v.O, Celebes en Onderhoorigheden, 1933.

Trefers, F. "Het Landschap Laiwoei in Z.O Celebes en Zijn Bevolking" dalam TNAG, tweede serie, deel XXXI, 1941

Vosmaer, J.N. "Korte Beschrijving van Het Zuid-Oostelijk-Schiereiland van Celebes." Verhandelingen van Het Bataviaasch Genootschap van Kunsten En Wetenschappen 17 (1839).

Sumber Jurnal:

———. "Pembentukan Propinsi Sulawesi Tenggara 1950-1978: Studi Konflik Dan Integrasi." Universitas Indonesia, 1997.

———. Bugis Navigation. New Haven: Yale University Press and Southeast Asia Studies Program, 1999.

———. Sensus Penduduk 1961, Penduduk Desa Sulawesi Dan Maluku. Yogyakarta-Jakarta: Pusat Penelitian dan Studi Kependudukan UGM-BPS, 1980.



Acciaoli, Greg. "From Economic Actor to Moral Agent: Knowledge, Fate and Hierarchy among the Bugis of Sulawesi." Indonesia Oct., 2004, no. 78 (2004): 147–79.

Ammarell, Gene. "Bugis Migration and Modes of Adaptation to Local Situations." Ethnology vol, 41, no. 1 (2002): 51–67.

Daldjoeni, N. Geografi Kota Dan Desa. Bandung: Alumni, 1998.

Daud, Limbugau. "Perjalanan Sejarah Kota Makassar Abad 19-20." In Persepsi Sejarah Masyarakat Kawasan Pantai, edited by Mukhlis Paeni, 1–19. Makassar: P3MP Universitas Hasanuddin, 1989.

Duke, Said. "Pembentukan Propinsi Sulawesi Tenggara 1950-1978: Studi Konflik Dan Integrasi." Universitas Indonesia, 1997.

Gene Ammarell, "Bugis Migration and Modes of Adaptation to Local Situations," *Ethnology* vol, 41, no. 1 (2002): 51–67

Gene Ammarell, *Bugis Navigation* (New Haven: Yale University Press and Southeast Asia Studies Program, 1999)

Hercahyani, Dwiana "Sejarah Pembentukan Gorontalo Dari Kabupaten Menjadi Propinsi, 1953 – 2000" Thesis (Jakarta: Universitas Indonesia, 2008), hlm. 97.

Hooe, Todd Ryan. "'LITTLE KINGDOMS': Adat and Inequality in the Kei Islands, Eastern Indonesia." University of Pittsburgh, 2012.

Kaunang, Ivan, R.B. 1993. "Perkembangan Penduduk Kota Manado, 1930-1990" (Skripsi). Manado: Fakultas Sastra Unsrat.

Knaap, Gerrit, and Heather Sutherland, eds. Mansoon Traders: Ships, Skippers and Commodities in Eighteenth-Century Makassar. Leiden: KITLV Press, 2004.

Kumaat, Neil Amstrong. 1997. "Sejarah Masyarakat Borgo di Kema Kauditan, 1919 – 1950". (Skripsi). Manado: Fakultas Sastra Unsrat.

Lapian, A,B. 1997. "Laut Pasar dan Komunikasi Budaya. *Dalam Kongres Nasional Sejarah 1996 Sub tema Dinamika Sosial Ekonomi III.* Jakarta: Depdikbud, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional.

Laporan Bulanan Bahagian Politik Daerah Kota Makassar untuk Bulan September 1955.

Laporan Bulanan Bahagian Politik Daerah Kota Makassar untuk Januari 1956.



Laporan Bulanan Daerah Kota Besar Makassar (Bahagian Politik) untuk Bulan Januari 1954.

Laporan Bulanan Untuk Nopember 1952 Bahagian Politik Kota Besar Makassar.

Laporan Politik Sulawesi Tengah dan Surat Keputusan tentang Anggota DPRS Sulawesi Tengah, dalam: Arsip Propinsi Sulawesi, nomor registrasi 161 dan 222

Laporan Tahunan Daerah Tingkat I Sulawesi Selatan Tenggara Tahun Kerja 1961.

Limbugau Daud, "Perjalanan Sejarah Kota Makassar Abad 19-20," in *Persepsi Sejarah Masyarakat Kawasan Pantai*, ed. Mukhlis Paeni (Makassar: P3MP Universitas Hasanuddin, 1989), hlm. 6

M.D., Sagimun. "Somba Opu, Bungaya, Dan Beberapa Kesalahan Dalam Penulisan Sejarah." In Makalah Konferensi Nasional Sejarah. Jakarta: Dikbud, 1981.

Mahfud M. Gamar, Peranan Muhammadiyah Terhadap Poerkembangan Pendidikan Islam Di Kecamatan Posos Kota (1937-1999), Skripsi pada Prodi pendidikan Sejarah FKIP UNTAD, 1997.

Manoppo Watupongoh, 1976/77. "Struktur Bahasa Melayu Manado" (Hasil Penelitian). Manado: Fakultas Sastra Unsrat.

Manoppo, Watupongoh, 1983. Bahasa Melayu Surat Kabar Tjahaja Sijang Abad XIX" (Disertasi). Jakarta: Pascasarjana UI.

Masaud, Itje. 1985. "Masyarakat Borgo di Minahasa" (Skripsi). Manado: Fakultas Sastra Unsrat.

Masyuddin Masyuda. Peranan Keramik Asing Khususnya di Lembah Palu Sulawesi Tengah, Palu: Proyek Pengembangan Permuseuman Sulawesi Tengah, 1981.

Matullada. Menyusuri Jejak Kehadiran Makassar Dalam Sejarah. Yogyakarta: Ombak, 2011.

Mills. "Chinese Navigators in Insulinde about A.D 1.500", Archipel Vol. 18, 1979.

Mohammad Sairin, "Dunia Maritim Teluk Palu Masa Prakolonial," Jurnal Midden Celebes, Volume I, nomor 1 2012.

Mukhlis Paeni, ed., *Persepsi Tentang Masyarakat Kawasan Pantai* (Makassar: P3MP Universitas Hasanuddin, 1989), hlm. 7



Naskah sejarah singkat Terjadinya Pembunuhan 15 Orang Pimpinan dan atau Anggota Pasukan Partisan GPST pada tanggal 10 Desember 1960 di Poso.

OL. Tobing, Hukum Pelajaran dan Perdagangan Amanna Gappa, Makassar: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara, 1961.

Pembinaan Program, Penelitian dan Perencanaan Sosek dan Pengembangan Lingkungan Daerah Pemukiman Transmigrasi Toili XVI 1982, Palu: Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi Kanwil Dirjen Transmigrasi Propinsi Sulawesi Tengah, 1982.

Popy Pusadan, Orang Arab di Palu Sulawesi Tengah, Skripsi Sejarah FKIP UNTAD 2005.

Progres-report Bupati Kepala daerah Kabupaten Poso tahuh 1973/1974, Poso, 1973: Kantor Bupati.

Pusat Statistik, Biro. Bantaeng Dalam Angka 2015. Makassar: BPS, 2015.

R.Z. Leirissa, PRRI Permesta Strategi Membangun Indonesia Tanpa Komunis, Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 1991/1997.

Roger Tol, dkk., (ed). Kuasa dan Usaha di Masyarakat Sulawesi Selatan, Makassar: Inninawa dan KITLV, 2009.

Sagimun M.D., "Somba Opu, Bungaya, Dan Beberapa Kesalahan Dalam Penulisan Sejarah," *Makalah* dalam *Konferensi Nasional Sejarah* (Jakarta: Dikbud, 1981)

Salinan kawat D.P.D Darurat Poso tgl. 6 Agustus 1958, dalam arsip rahasia Propinsi Sulawesi, nomor registrasi 196.

Sejarah singkat terjadinya Pembunuhan 15 orang pimpinan /anggota pasukan Partisipan GPST pada tanggal 10 Desember 1960.

Soeroto Soeri, 1969. "Tindjauan Singkat tentang Pertumbuhan Badjak Laut Sulu" dalam *Buku Atjara Wisuda Fak Sastra dan Kebudayaan UGM.* hlm. 97-117.

Velthoen, Esther, "Contested Coastlines: Diasporas, Trade and Colonial Expansion in Eastern Sulawesi 1680-1905" Disertation (Australia: Murdoch University, 2002)

Yatim, Nurdin. Pelayaran Teripang Dari Makassar Ke Marege, Telaah Antropolog. Ujung Pandang: Pemda Tk. I, 1991.



Sumber Wawancara:

Wawancara dengan Amir Salim, Saleh Lahalide, Thaha M. Bampe, M. Djalil di Donggala pada tanggal 8 Agustus 2006.

Wawancara dengan Bapak M. Djalil di Donggala tanggal 8 Agustus 2006.

Wawancara dengan Bapak Jamrin Abubakar di Donggala tanggal 8 Agustus 2006.

Wawancara dengan Bapak Sam Massie di Palu pada tanggal 9 Agustus 2006.

Wawancara dengan Haedar Lamarauna di Donggala pada tanggal 8 Agustus 2006

Wawancara dengan Haji Siara dan M. Djalil di Donggala pada tanggal 8 Agustus 2006

Wawancara dengan M. Djalil di Donggala pada tanggal 8 Agustus 2006

Wawancara dengan Saleh Lahalide di Donggala pada tanggal 8 Agustus 2006

Wawancara dengan Rasimin Rone pada Tanggal 28 Juli 2006 di Bungku Tengah. Rasimin Rone, Tempat/ Tgl. Lahir di Bungku, 17 Januari 1939, Jabatan dalam GPST Anggota, Riwayat pendidikan SR Bungku (1952), SGB Kolonodale (1957), SGA (1960), Riwayat Pekerjaan: Guru Bantu di Manui (1957), Guru SDN I Bungku (1963-1969), PJS Kasek SDN I Bungku (1969), Kepala Sekolah SDN I Bungku (1971-1988), Penilik Kantor P&K Kec. Bungku Tengah (1989-1999).

Wawancara Yahya Mangun tanggal 30 Mei 2004 di Poso.

Wawancara Bapak Mustari Muhammad Ali, Kepala Sekolah SD Neg. Inpres 2 Tirta Kencana, tinggal di Tirta Kencana.

Wawancara dengan Bapak Wawancara dengan Sulaeman Alim Sandagang di Luwuk pada tanggal 18 Agustus 2006.

Wawancara dengan M. Yamin di Bahomoleo Bungku pada tanggal pada tanggal 26 Juni 2006.

Wawancara dengan Sulaeman Alim Sandagang di Luwuk pada tanggal 18 Agustus 2006.

Wawancara Darmansyah, di Majene tanggal 10 Mei 2016.

Wawancara H. Mahmud Mallisa di Majene tanggal 10 Mei 2016.

Wawancara Kado Tamma Lele di Majene tanggal 10 Mei 20016.

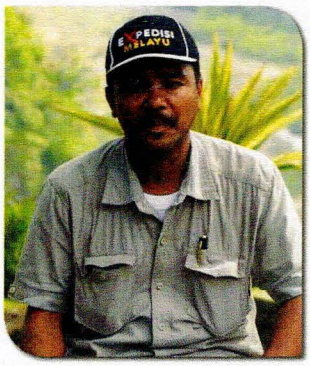
Wawancara Nurdin Hamma di Tinambung tanggal 10 Mei 2016;





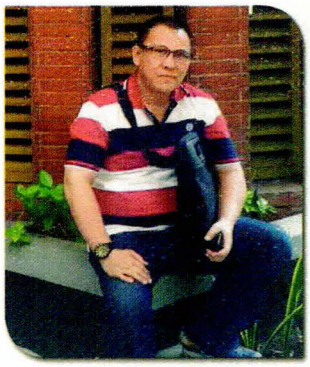
BIODATA PENULIS

Haliadi



Haliadi, Ph.D, Lahir di Pulau Kaledupa Wakatobi pada tanggal 11 Oktober 1971. Beliau yang aktif mengajar sebagai di Universitas Tadulako Palu ini pernah menempuh pendidikan S1 di Universitas Hasanuddin, S2 di Universitas Gadjah Mada, hingga S3 di Universitas Kebangsaan Malaysia, Selangor. Ketiganya mengambil fokus dalam Ilmu Sejarah. Selain aktif mengajar, beliau juga aktif di Pusat Penelitian Sejarah, Lembaga Penelitian Universitas Tadulako, Palu. Berbagai tulisan dan seminar telah dikerjakan beliau mulai dari beberapa presentasi ilmiah tentang sejarah di Sulawesi Tengah hingga beberapa Prosiding dan Jurnal Internasional yang telah dimuat di Malaysia dan Brunei Darussalam.

Ivan R.B Kaunang



Pria Kelahiran Manado, 6 September 1967 ini bernama lengkap Dr. Ivan Robert Bernadus Kaunang, M.Hum, seorang sejarahwan asli Manado yang menempuh pendidikan S1 di Universitas Sam Ratulangi Manado, kemudian menempuh pendidikan S2 di Universitas Gadjah Mada dengan fokus Ilmu Sejarah dan Humaniora, yang kemudian dilanjutkan mengambil S3 di Universitas Udayana, Bali dengan fokus Kajian Budaya. Pengalamannya di bidang sejarah dan kebudayaan Sulawesi Utara tidak dapat diragukan lagi. Pernah menjadi Ketua Divisi Infokom Perhimpunan Prodi Sejarah (PPSI) se-Indonesia, Direktur Seni Budaya Intelektual Muda (ILMU) Sulut, Ketua Dewan Pakar Aliansi Masyarakat Adat Nusantara (AMAN) Sulut, hingga Tim Peneliti dan Pemberian Gelar, Tokoh dan Pahlawan Daerah Sulawesi Utara yang masih aktif sampai saat ini.

La Ode Rabani



Bernama lengkap La Ode Rabani M. Hum, lahir di Buton, Sulawesi Selatan 27 September 1973. Pria berdarah Sulawesi ini telah lama menetap di Surabaya dan menjadi staff pengajar di Universitas Airlangga di bidang Sejarah. Beliau juga pernah mendapat penghargaan sebagai Ketua Program Studi Berprestasi I di Lingkungan Universitas Airlangga. Menempuh pendidikan S1 hingga S3 di Jurusan Sejarah Universitas Gadjah Mada membuat pengalaman beliau di bidang Sejarah tak dapat diragukan lagi. Berbagai penelitian dan jurnal telah banyak dipublikasikan. Seperti "Perdagangan Maritim di Pantai Timur, Sulawesi Timur", "Kota-Kota di Pantai Timur Sulawesi Timur" dan "Pemetaan Kebudayaan dan Kesenian Jawa Timur".

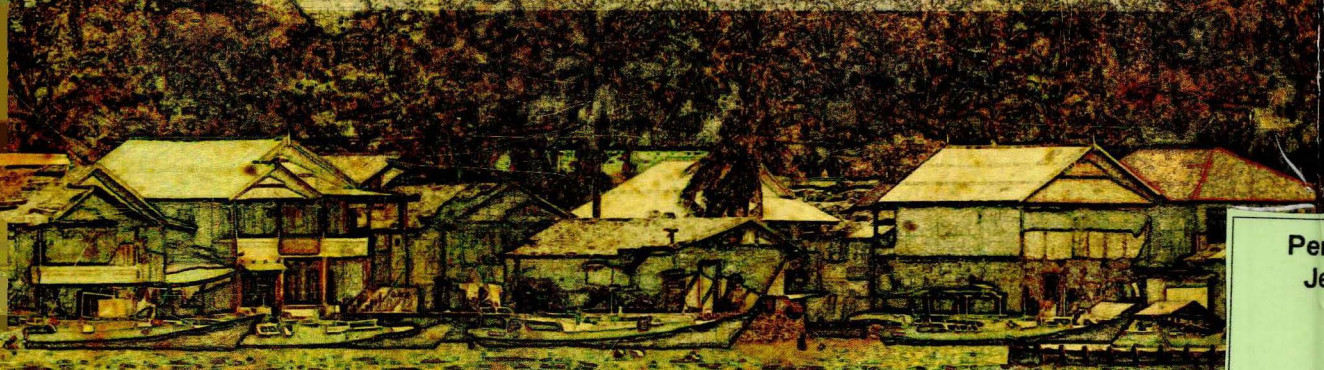


Sejarah toponim kota-kota pantai di Sulawesi merupakan salah satu jawaban atas sejumlah permasalahan toponim di Indonesia. Penelitian ini sekaligus juga membuka wawasan dan kesadaran pembaca bagaimana pentingnya sebuah nama. Tanpa disadari dengan mengungkap sejarah toponim kota-kota pantai telah mendapatkan sejumlah fakta bagaimana peran dan fungsi pantai dan pesisirnya di daerah Sulawesi sejak zaman klasik, periode kolonialisme, sampai kekinian. Sejarah toponim kota-kota pantai ini telah membuka wawasan maritim dan kebaharian bagaimana laut bukan pemisah tetapi penghubung satu kota pantai ke kota pantai di belahan bumi lainnya.

Jaringan pelayaran dan perdagangan yang sekarang ini dilayari oleh kapal-kapal perintis, kapal dagang, dan lainnya ke seluruh pelosok nusantara dan negara serta benua lainnya di dunia, sebenarnya dasar letaknya telah dipelopori sejak berabad lamanya oleh sebagain kota-kota pantai di Sulawesi. Melalui nama Buton, Manado, Tilamuta, Makassar, dan sejumlah nama lainnya sepanjang pesisir pantai Teluk Tomini, dan Laut Sulawesi dengan sejumlah kota-kota pantai yang kemudian menjadi kota-kota pelabuhan historis sejak kolonial sampai kini, ternyata memiliki peran yang penting dalam pembentukan identitas kekinian.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki laut yang luas, dan sepanjang garis pesisir pantai secara geografis ada yang telah memiliki nama yang baku, sebagian belum memilikinya. Hal ini menjadi tugas dan tangungjawab bersama, baik pemerintah terkecil di dusun, desa, kabupaten kota dan provinsi untuk dapat membakukan nama-nama geografi setempat sebagai kepanjangan tangan ikatan historis dan budaya yang sama. Jangan sampai, hanya persoalan nama menimbulkan konflik dan jangan sampai bangsa ini dapat kehilangan suatu lokasi, atau suatu pulau karena kita tidak memiliki kekuatan dan ikatan historis dan budaya untuk mempertahankannya. Padahal semuanya dapat bermula dari suatu nama.

Pada akhirnya, buku yang ada di tangan pembaca, seluas apapun kajiannya dengan berbagai informasi geografi dan kesejarahan yang ada di dalamnya tidaklah cukup menjawab sejumlah permasalahan toponimi di Indonesia, terlebih di Pulau Sulawesi. Namun begitu, dari sini kita dapat berpijak untuk sesuatu kajian toponimi yang lebih luas lagi dengan dinamika historis yang berbeda sudut pandangnya.



DIREKTORAT SEJARAH
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
JAKARTA

JARINGAN MARITIM INDONESIA: SEJARAH TOPONIM KOTA PAN

WESI

Perpustakaan Di
Jenderal Kebu
959.8
IVA
j