



The Role of Makassar in Promoting the Archipelago Spice Route in the XVI–XVII Centuries

Abd Rahman Hamid
Universitas Islam Negeri Raden Intan
Lampung, Indonesia
rahmanhamid@radenintan.ac.id

Abstract

Purpose

This study explored the three roles of Makassar in advancing the archipelago's spice routes: port growth arrangement, maritime policy, and maritime trade management in the XVI–XVII centuries.

Method

This study used historical research methods including heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The sources of data used were local sources (lontara) and foreign sources (Portuguese, Dutch, and English) to answer the three problems mentioned above by placing Makassar as the subject of the Nusantara spice route.

Results/Findings

The results of the study are: 1) the port growth arrangement the Makassar authorities did was by responding to the global trade dynamics around the spice route, such as focusing on structuring its ports as the centre of the Maluku spice trade. Second, maritime policy was implemented through free ports and the principle of Mare Liberum to advance Makassar to become an entrepot and a cosmopolitan world city. Third, the codification of Ammana Gappa's shipping and trade laws in Makassar further strengthens the maritime identity of the Makassarese, Bugis, and Mandar people in building the spice route of the Archipelago.

Conclusion

Starting from the perspective of the archipelago as a subject, this study shows the role of Makassar in promoting the spice route. Studies like this can also be developed at other ports on the spice route, thereby strengthening the archipelago's contribution to the history of the world's spice routes.

Keywords

spice route, Makassar port, shipping and spice trade

Abstrak

Tujuan

Tujuan penelitian adalah menjelaskan tiga peran Makassar dalam memajukan jalur rempah Nusantara yaitu penataan pertumbuhan pelabuhan, kebijakan maritim, dan pengelolaan perdagangan maritim pada abad XVI – XVII.

Metode

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang mencakup heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Sumber yang digunakan adalah sumber lokal (lontara) dan sumber asing (Portugis, Belanda, dan Inggris) untuk menjawab tiga persoalan di atas dengan menempatkan Makassar sebagai subyek jalur rempah Nusantara.

Hasil/Temuan

Penelitian menunjukkan bahwa: 1) kemampuan penguasa Makassar merespon dinamika perdagangan global di jalur rempah melalui penataan pertumbuhan pelabuhan sebagai pusat perdagangan rempah Maluku; 2) kebijakan maritim melalui pelaksanaan pelabuhan bebas dan prinsip mare liberum dalam memajukan Makassar sebagai entrepot dan kota dunia yang kosmopolitan; dan 3) kodifikasi hukum pelayaran dan perdagangan Ammana Gappa yang memperkokoh jati diri kebaharian orang Makassar, Bugis, dan Mandar dalam memajukan jalur rempah Nusantara.

Kesimpulan

Bertolak dari perspektif Nusantara sebagai subyek, studi ini menyimpulkan bahwa Makassar memiliki peran penting dalam memajukan jalur rempah. Kajian seperti ini dapat dikembangkan pada pelabuhan lain, sejauh ditunjang beragam sumber sejarah, untuk menampilkan sumbangan Nusantara terhadap sejarah jalur rempah dunia.

Kata Kunci

jalur rempah, pelabuhan Makassar, pelayaran dan perdagangan rempah.

المخلص

الهدف

الهدف من هذا البحث هو شرح الأدوار الثلاثة لمكassar في تطوير طرق التوابل في الأرخبيل، وهي هيكلية نمو الموانئ، والسياسة البحرية، وإدارة التجارة البحرية في القرنين السادس عشر والسابع عشر.

الطريقة

تستخدم هذه الدراسة طرق البحث التاريخية (الاستدلال، ونقد المصدر، والتفسير، والتأريخ). أما المصادر المستخدمة فهي مصادر محلية (لونتارا) ومصادر أجنبية (برتغالية وهولندية وإنجليزية) للإجابة على المشكلات الثلاثة المذكورة أعلاه من خلال وضع مكassar كموضوع لطريق توابل في الأرخبيل (نوسانتارا).

النتائج

وجدت نتائج الدراسة أنه أولاً، قدرة سلطات مكassar على الاستجابة لديناميكيات التجارة العالمية في طريق التوابل من خلال التركيز على هيكلية نمو مينائها كمركز لتجارة توابل مالوكو. ثانياً، السياسة البحرية من خلال تنفيذ الموانئ الحرة ومبدأ ماري ليبروم في النهوض بمكassar كرائد أعمال ومدينة عالمية عالمية. ثالثاً، تدوين قوانين الشحن والتجارة في عمان جابا في مكassar والتي عززت الهوية البحرية لشعب مكassarيين وبوجيس وماندانار في تطوير طرق التوابل في الأرخبيل (نوسانتارا).

الخلاصة

أن مكassar لها دور مهم في تطوير مسار التوابل. يمكن تطوير دراسات مثل هذه في موانئ أخرى، طالما يتم دعم مصادر تاريخية مختلفة، لإظهار مساهمة الأرخبيل في تاريخ طرق التوابل في العالم.

الكلمات الرئيسية

طريق التوابل، ميناء مكسر، تجارة الشحن والتوابل

PENDAHULUAN

Kajian tentang Jalur Rempah (*Spice Route*) masih terabaikan dibandingkan dengan studi Jalur Sutra (*Silk Road*). Bahkan jalur rempah sering ditempatkan sebagai bagian dari jalur sutra. Ini dapat dilihat pada rangkaian seminar kota-kota pelabuhan Nusantara di jalur sutra yang diselenggarakan oleh Direktorat Jenderal Kebudayaan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI akhir tahun 1990-an yaitu Tuban (1990), Demak (1991), Pasai (1992), Banten (1993), Sunda Kelapa (1994), Cirebon (1995), dan Ternate (1996) (Ulaen, 2020, pp. 129–130). Pengidentifikasian kota-kota tersebut di jalur sutra seolah memposisikan sutra sebagai komoditi niaga utama, padahal ia hanyalah satu dari banyak komoditas yang diperdagangkan di Nusantara pada saat itu. Jalur sutra sendiri identik dengan jalur niaga sutra lewat darat dari Tiongkok sampai Laut Tengah sejak abad II Sebelum Masehi dan baru abad XV Masehi diperluas lewat laut (Wood, 2009, pp. 2–4, 28–29).

Penelitian dan diskusi tentang jalur rempah belum sampai sepuluh tahun terakhir. Pada tahun 2016 Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan menerbitkan sebuah buku karya Marihandono & Kanumoyoso (2016) tentang dinamika produksi dan perdagangan rempah. Buku ini banyak menyorot perspektif orang Eropa yang berdagang rempah di Nusantara, juga dinamika politik kekuasaan yang mengikutinya. Dalam seminar nasional bertema “Rempah Mengubah Dunia” oleh Balai Pelestarian Nilai Budaya (BPNB) Provinsi Sulawesi Selatan di Makassar pada 11-13 Agustus 2017, para pembicaranya belum menempatkan rempah sebagai fokus bahasan dan cenderung dipandang sebagai bagian dari perdagangan komoditas lain di Nusantara (Effendy & Hamid, 2020).

Kanumoyoso (2016) menunjukkan bahwa rempah merupakan komoditi penting yang dihasilkan Indonesia dan menentukan jaringan perdagangan global. Sebelum abad XVI, rempah belum berperan penting dalam sejarah Indonesia. Baru setelah abad itu, seiring kedatangan bangsa Eropa, rempah memainkan peran penting karena bangsa Eropa selain berdagang juga melakukan kolonisasi dan membangun kekuatan politik. Zuhdi (2018) menemukan perkembangan kerajaan maritim Buton di jalur rempah terkait perebutan kekuasaan antara Makassar dan Ternate abad XVII-XVIII. Dalam situasi ini Buton bersekutu dengan *Verenigde Oost-indische Compagnie* (VOC) untuk menghadapi ancaman Makassar. Ini jelas menunjukkan usaha Makassar menguasai jalur rempah. Sementara Ali (2021) menemukan bahwa perdagangan rempah merupakan faktor pemacu perkembangan Banten menjadi pelabuhan niaga internasional. Pada masa jayanya (1663–1682), Banten memiliki hubungan baik dengan Makassar guna membangun jaringan niaganya dengan Manila, Macau, Jepang, dan Cina. Kajian Sulistyio (2020) menunjukkan pengaruh Islam terhadap hukum pelayaran dan perniagaan Ammana Gappa terutama larangan membungakan uang, namun ia mengabaikan konteks jalur rempah bagi lahirnya hukum tersebut.

Studi ini bertolak dari pemikiran Edward W. Said, bahwa dunia Timur harus diposisikan sebagai subyek, karena sering dipandang hanya obyek, dalam wacana pengetahuan. Menurutnya, Timur bukan obyek semata, melainkan subyek dalam wacana pengetahuan yang diproduksi oleh Barat (Said, 2010). Konsep Timur dan Barat mengacu pada soal obyek dan subyek studi. Dalam konteks ini Nusantara sering diposisikan sebagai obyek, baik dalam studi jalur sutra maupun jalur rempah. Karena itu perlu satu perspektif yang memposisikan Nusantara dan jalur rempah sebagai subyek kajian.

Sejauh ini belum banyak kajian yang menjelaskan mengenai upaya penguasa dan penduduk Nusantara memajukan jalur rempah. Apakah memang Nusantara hanya sekadar obyek? Dalam catatan para pengembara Eropa, ditemukan kondisi yang sangat menarik. Sebagai contoh, catatan Steven van der Hagen yang berada di Makassar pada tahun 1603 menyebutkan bahwa kadang harga cengkih dan pala lebih murah di Makassar dibandingkan daerah produksinya di Maluku (De Jonge, 1865, p. 157). Kondisi ini tidak lazim, karena biasanya harga barang lebih murah di daerah produksi. Dari catatan Domingo Navarette yang berada di Makassar pada 1657-1658 diketahui bahwa tidak

seorang pun diwajibkan membayar bea masuk pelabuhan. Semua perdagangan di sana bebas pajak. Hal itu membuat Makassar berkembang menjadi pasar kaliber dunia di belahan bumi tersebut (Navarrete, 2012, p. 26).

Istilah pelabuhan Makassar merujuk pada dua pelabuhan, yaitu Tallo milik Kerajaan Tallo dan Somba Opu milik Kerajaan Gowa. Dua pelabuhan tersebut dalam sumber-sumber asing sering disebut Makassar. Selain untuk pelabuhan, kata Makassar juga digunakan untuk menyebut kerajaan kembar Gowa-Tallo, kota, suku bangsa, dan nama selat yang menghubungkan Sulawesi dan Kalimantan. Untuk menjelaskan posisi dan peran Makassar sebagai subyek di jalur rempah, studi ini mencoba menjawab tiga pertanyaan berikut: bagaimana upaya penataan pertumbuhan pelabuhan Makassar di jalur rempah abad XVI; kebijakan maritim seperti apa yang diterapkan oleh penguasa lokal untuk membangun Makassar menjadi kota pelabuhan dunia abad XVII; dan bagaimana sistem pengelolaan pelayaran dan perniagaan di pelabuhan Makassar abad XVII.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang meliputi empat tahap yaitu: pengumpulan sumber sejarah (heuristik), kritik sumber, interpretasi (penafsiran), dan penulisan sejarah (historiografi). Sumber sejarah yang digunakan berasal dari sumber lokal dan asing. Sumber lokal berupa *lontara* yang telah ditransliterasi dan diterjemahkan dalam bahasa Makassar, Indonesia, dan Belanda diperoleh dari Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi Sulawesi Selatan di Makassar, Perpustakaan Balai Pelestarian Nilai Budaya Sulawesi Selatan di Makassar, dan koleksi perorangan (Edward L. Poelinggomang dan Muhammad Amir). Sedangkan sumber asing berupa catatan pelayaran dan perdagangan bangsa Eropa, khususnya Portugis, Belanda, dan Inggris yang sudah diterbitkan dalam bahasa Inggris dan Belanda diperoleh dari Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) di Jakarta, Perpustakaan Universitas Indonesia di Depok, dan website online Delpher (<https://www.delpher.nl/>). Sumber-sumber tersebut diolah dan dianalisa untuk menjawab tiga persoalan kajian yang telah dirumuskan guna menghasilkan fakta. Fakta itu selanjutnya disusun menjadi suatu kisah sejarah yang kronologis, kausalitas, dan imajinatif.

TEMUAN DAN PEMBAHASAN

Pertumbuhan Pelabuhan Makassar Abad XVI

Pelabuhan merupakan simpul utama jaringan maritim yang berfungsi sebagai titik tolak dan kembali bagi setiap perahu/kapal serta penghubung antara daerah seberang lautan (*foreland*) dan daerah pedalaman (*hinterland*). Pelabuhan bukan hanya tempat untuk berlabuh bagi perahu/kapal, tetapi juga tempat berkumpul orang-orang untuk berdagang. Ia menjadi tolok ukur kemajuan dan kemunduran suatu daerah. Karena itulah, pelabuhan menjadi aspek utama dalam memahami kerajaan bercorak maritim seperti Makassar (Hamid, 2021, p. 18; Lopian, 1997, pp. 25–27).

Jaringan maritim Makassar bertolak dari dua pelabuhan “kembar”. Yang pertama adalah pelabuhan Tallo, berada di sekitar muara Sungai Tallo milik Kerajaan Tallo (sekarang termasuk wilayah Kecamatan Tallo Kota Makassar). Pelabuhan yang kedua ialah Somba Opu, berada sekitar muara Sungai Jeneberang milik Kerajaan Gowa (sekarang termasuk wilayah Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa). Dua pelabuhan ini dalam sumber-sumber asing sering disebut pelabuhan Makassar, dan selanjutnya juga dipakai dalam studi ini. Kapan kedua pelabuhan itu mulai dibuka dan menjadi pelabuhan kembar Gowa-Tallo (Makassar)?

Pelabuhan Tallo dibangun pada abad XV, sejak awal berdirinya Kerajaan Tallo oleh Karaeng Leo ri Sero (putra Raja Gowa VI Tunatangka Lopi) setelah ia kembali dari Jawa (Manyambeang & Mone, 1979, pp. 7–8). Tallo menjadi pangkalan kapal-kapal dan

pedagang Jawa, Melayu, dan pelaut Bajo (suku laut). Posisinya di sekitar muara sungai Tallo membuka akses yang baik untuk menjalin hubungan ke luar melalui aktivitas perdagangan maritim. Raja Tallo kedua, Tunilabu ri Suriwa, dalam sumber lokal disebutkan pernah berlayar ke Malaka dan Banda. Dia menikah dengan seorang perempuan keturunan Jawa dari Surabaya bernama Nyai Papate. Setelah itu menikah lagi dengan adik Raja Gowa IX Tumaparisi Kalonna, yakni Karaeng Makkeboka. Perkawinan tersebut bermakna penting bagi jaringan Makassar dengan Jawa sebagai daya tarik berniaga di pelabuhan Tallo, selain membina hubungan baik dengan Kerajaan Gowa.

Pelabuhan Somba Opu dibuka dalam abad XVI pada masa Raja Gowa IX Tumaparisi Kallonna (1510-1546). Raja ini menikah dengan seorang putri Raja Tallo (Tunilabu ri Suriwa) bernama I Reija Karaeng Leo Bainea. Ibunya, I Rerasi, berasal dari Napo Balanipa (Mandar), yang saat itu giat berniaga di pelabuhan Tallo. Karena itu, mengikuti garis keluarga ibunya, pengangkatannya sebagai raja dianggap tidak sesuai dengan kebiasaan di istana. Namun karena karakternya, seperti disebut dalam kronik Gowa bahwa *Iamanne karaenga niouji panritadudu, mabadji gauna, malambusuki*” (adapun raja ini dipuji sangat cendekia, baik kelakuannya dan lurus hati), maka ia diberi amanah untuk menggantikan kakaknya, I Pakere-tau Tunijallo Passukki, menjadi raja Gowa (Wolhoff & Abdurrahim, 1956, p. 19).

Tumaparisi Kalonna merupakan peletak dasar kemajuan Makassar melalui tujuh usaha pentingnya: Pertama, memindahkan pusat pemerintahan kerajaan Gowa dari bukit Tamalate, tempat lahirnya kekuasaan pada masa Tomanurung (sekarang kompleks makam Sultan Hasanuddin) ke sekitar muara Sungai Jeneberang, tepatnya Somba Opu. Kedua, membuka pelabuhan Somba Opu untuk merespon dinamika perdagangan maritim Nusantara dan perubahan politik global pasca penaklukan Malaka oleh Portugis tahun 1511. Pada masanya tercatat kehadiran orang Jawa, Melayu, dan Portugis (Peranggia) di Makassar. Ketiga, mengadakan jabatan syahbandar untuk mengurus kegiatan pelayaran dan perdagangan di Somba Opu. Jabatan ini pertama kali dipercayakan kepada I Daeng Pamatte yang juga tumailalang (menteri dalam negeri) kerajaan Gowa. Pada masa Raja Tunipalangga Ulaweng (1546-1565), kedua jabatan itu dipisahkan dan dijalankan oleh orang yang berbeda. Jabatan syahbandar dipercayakan kepada orang atau keturunan Melayu. Keempat, menginisiasi penciptaan lontara Mangkasaka oleh I Daeng Pamatte sebagai satu sistem penulisan di istana Gowa untuk mencatat aktivitas pelabuhan dan sejarah raja-raja. Kelima, perluasan kekuasaan ke daerah sekitarnya untuk mengakses sumber komoditas lokal terutama beras dari Maros, Takalar, Siang, Sidenreng, daerah lainnya demi menopang perdagangan di pelabuhan Makassar. Berkaitan dengan usaha ini, raja Gowa mengamankan jalur pelayaran menuju kepulauan rempah Maluku dengan menaklukkan Selayar tahun 1512. Keenam, memindahkan pusat pelayaran niaga di pantai barat Sulawesi, dari pelabuhan Siang dan Suppa ke Makassar, selanjutnya pemindahan penduduknya oleh raja Gowa berikutnya, Tunipalangga Ulaweng. Pelabuhan Bantaeng di ujung selatan jazirah Sulawesi, sebagai pintu ke luar beras dari pedalaman untuk perdagangan Makassar, tidak ditaklukan karena merupakan tanah leluhur raja-raja Gowa. Ketujuh, membangun aliansi politik dengan kerajaan maritim Tallo, lewat konsep “*rua karaeng na sereji ata*” (dua raja dan satu rakyat) yang diperkuat dengan sumpah “*Iaianamo tau ampasiewai Gowa Tallo iamo natjalla rewata*”, bahwa barang siapa pun yang mengadu domba Gowa dan Tallo dia akan dikutuk oleh Dewata. Sejak itulah terbentuk kerajaan “kembar” Gowa-Tallo atau Makassar. Dalam hubungan ini, raja Gowa bertindak selaku raja (*sombaiya*) dan raja Tallo adalah perdana menteri (*tumabicara-butta*).

Raja Tallo yang pertama memainkan peran dalam hubungan kerajaan kembar Gowa-Tallo adalah Tumenanga ri Makkoayang (1547-1577). Setelah dua penguasa Gowa tewas dalam tempo tiga bulan selama peperangan melawan Bone (1566), Makkoayang mengatur empat langkah berikut: pertama, menempatkan Karaeng Bontolangkasa Tunijallo’ di singgasana Gowa; kedua, menikahkan raja tersebut dengan putrinya, I Sambo, sekaligus kelak pewarisnya; ketiga, menjaga pengaruhnya terhadap raja Gowa dengan menjadi baligau (perdana menteri) Gowa-Tallo; keempat, mengingatkan raja

tersebut untuk selalu menjaga perjanjian para pendahulunya bahwa hanya satu rakyat dan dua rajanya. Barang siapa yang mengingkarinya akan dihukum oleh manusia dan dikutuk Tuhan (Rahim & Borahima, 1974, p. 11; Reid, 2004, p. 153).

Setelah Makkoayang meninggal, putrinya I Sambo menduduki tahta di Tallo dan Tunijallo' menjadi raja di Gowa. Raja yang terakhir meninggal tahun 1590. Sejak itu dualitas kerajaan dipertanyakan oleh raja yang baru, Tunipasulu (1590-1593). Dia menjalankan pemerintahan secara sewenang-wenang. Ketika menjadi raja, dia melarang rakyat patuh kepada dua tuan, seperti aliansi lama (dua raja satu rakyat). Rakyat yang tidak bersalah kadang dihukum. Dia merupakan satu-satunya penguasa yang digulingkan dari takhtanya dan dipandang negatif dalam kronik lokal. Banyak orang terkemuka di istana meninggalkan Makassar, begitu juga pedagang Jawa dan Melayu, sehingga perdagangan merosot selama kurang lebih dua tahun (Mattulada, 2011, p. 42; Reid, 2004, p. 154).

Kendati demikian, beberapa orang Makassar yang terkemuka tidak meninggalkan negeri seperti Karaeng Matowaya, Karaeng Barombang, Karaeng Data, dan Karaeng Allu. Mereka berupaya memperbaiki keadaan (Patunru, 1983, p. 18). Seorang pangeran Tallo yang cemerlang yakni Karaeng Matowaya tampil memimpin revolusi terhadap Tunipasulu'. Setelah diturunkan dari takhtanya, Tunipasulu pindah ke Luwu. Di sana dia menganut agama Islam kemudian hijrah ke Buton sampai akhir hayatnya pada 5 Juli 1617. Matowaya mengambil alih tahta Tallo sebagai raja dan menjadi penasihat raja Gowa dengan gelar pabicara butta selama 44 tahun (1593-1637). Ia mendampingi Raja Gowa Daeng Manrabia. Pada masa kuasa mereka, Islam diterima sebagai agama resmi kerajaan (1605) dan Makassar tumbuh menjadi kota pelabuhan dunia.

Kebijakan Maritim Makassar abad XVII

Salah satu kecemerlangan Makassar ialah pada kebijakan maritimnya. Kajian N. MacLeod (1921, p. 391) menemukan *Makassar een vrijhaven was en er dus geen tollen betaald werden* 'Makassar adalah pelabuhan bebas sehingga tidak ada tol yang dibayarkan.' Ini merupakan satu daya tarik penting bagi pelaut dan pedagang asing untuk datang berlabuh dan berdagang di Makassar. Betapa tidak, pelabuhan-pelabuhan lain di Nusantara yang sezaman dengan Makassar seperti Banten masih memberlakukan pajak bagi setiap kapal yang singgah di pelabuhannya (Ariwibowo, 2021, pp. 147-153).

Setelah Portugis menguasai Malaka tahun 1511, para pedagang Portugis terus bergerak ke kawasan timur Nusantara sehingga tercatat berada di Makassar sejak masa Raja Tumaparisi Kalonna (Wolhoff & Abdurrahim, 1956, p. 22). Selain berdagang, mereka juga membangun hubungan keagamaan dan sosial dengan penguasa lokal. Raja Tallo, I Mappatakang Kangtana Daeng Padulung (1545-1577), pernah dibaptis oleh Pastor Viegas di Tallo tahun 1545 (Poelinggomang et al., 2004, p. 77). Seorang dari empat puluh isteri Sultan Alauddin adalah keturunan Portugis. Dari perkawinan ini lahir Francisco Mendes, penganut taat Kristen dan sekretaris Portugis di Makassar 1637-1656 (Reid, 2004, p. 190, 2009, p. 78). Kapal-kapal Portugis sering mengunjungi Makassar. Perkembangan perdagangan dan pengaruhnya di sana terutama setelah Islamisasi Gowa-Tallo. Seorang pedagang Inggris dari Makassar, yang mengunjungi Batavia 8 Februari 1625, melaporkan bahwa setiap tahun antara 10 sampai 22 kapal galliot Portugis mengunjungi Makassar dari Makau, Malaka, dan Coromandel. Makassar dipandang sebagai Malaka kedua dan lebih baik (Boxer, 1967, p. 3). Mereka berdagang dengan aman di sana, seolah-olah ia tidak punya musuh lagi di Hindia. Portugis sangat masyhur di kota ini (Schrieke, 1955, p. 69).

Selain Portugis, kehadiran orang Melayu pun mendapat perhatian istimewa dari Raja Gowa Tunipalangga Ulaweng (1546-1565). Dengan izin raja ini, mereka membangun pemukiman di dekat benteng Somba Opu, yakni Kampung Mangallekana, tahun 1561 (Cummings, 1998, pp. 109-110). Raja memberikan kebebasan bagi mereka untuk menjalankan ibadahnya. Dua tahun sebelum akhir masa kuasanya, Raja Tunijallo (1565-

1590) mendirikan sebuah masjid untuk kaum muslim Melayu di kampung tersebut. Inilah masjid pertama di Sulawesi selatan, sebelum Islam dianut secara resmi awal abad XVII (Mattulada, 2011, p. 37). Guna menyiarkan Islam mereka mendatangkan para ulama dari negerinya (Mattulada, 1976, p. 34–35). Pada 1575, ulama asal Minangkabau Abdul Makmur tiba di Tallo untuk menyiarkan Islam tetapi terhambat karena penduduk masih punya kebiasaan lama yang tidak sesuai syariat Islam seperti makan babi, hati rusa mentah yang dicincang dan disajikan dengan bumbu dan darah (*lawa' dara*), dan minum tuak. Karena itu dia hijrah ke Kutai dan menyiarkan Islam di sana (Pelras, 2006, p. 158). Awal tahun 1605 dia kembali ke Tallo bersama ulama lain, Khatib Sulaiman dan Abdul Jawad, atas perintah sultan Johor. Karena belum berhasil meyakinkan raja untuk menerima Islam, mereka berlayar menuju Luwu. Di sana mereka berhasil mengislamkan Raja La Pattiwara Daeng Parebbung pada 4 atau 5 Februari 1605 M dengan gelar Sultan Muhammad Waliul Mudaruddin (Mattulada, 1976: 12–13; Pelras, 2006, p. 158). Khatib Sulaiman berdakwah di Luwu, sedangkan Abdul Jawad di Bulukumba, dan Abdul Makmur kembali ke Tallo. Delapan bulan kemudian Raja Tallo Karaeng Matowaya (1593–1637) dan Raja Gowa Daeng Manrabia (1593–1639) menganut Islam pada 22 September 1605. Abdul Makmur tinggal di Kampung Pammatoang sampai akhir hayatnya. Setelah meninggal dia dikenal dengan sebutan Dato ri Bandang (Rahim & Borahima, 1974, p. 15).

Kontribusi orang Melayu dalam memajukan Makassar, menurut Sulisty (2014), tidak hanya di bidang agama (*syiar Islam*), tetapi juga ekonomi melalui keterlibatan mereka memajukan kegiatan pelayaran dan perdagangan sebagai *syahbandar*. Setelah I Daeng Pamatte, *syahbandar* Makassar selalu dijabat oleh orang atau keturunan orang Melayu. Menurutnya, kehadiran Melayu mempercepat perkembangan orientasi Makassar dari agraris ke maritim sehingga berhasil tumbuh menjadi kota pelabuhan dunia pada abad XVI-XVII.

Kebijakan maritim Makassar menarik perhatian dari para pedagang asing lain. Orang Belanda menjalin kontak pertama dengan Makassar tahun 1607. Mereka disambut baik oleh penguasa setempat dan paling diharapkan untuk berdagang di Makassar, dengan syarat tidak membawa kekuatan senjata dan monopoli perdagangan. Pada tahun itu juga Belanda membuka loji di Makassar, kemudian disusul oleh Denmark (1612), Inggris (1613), Spanyol (1615), dan Cina (1618). Selain itu, ada juga agen dagang Aceh dan Golkonda India Selatan (Poelinggomang et al., 2004, p. 63; Reid, 2004, p. 177).

Kapten kapal dan pendiri loji Inggris, John Jourdain, yang berada di Makassar selama 22 hari (11 Juli – 3 Agustus 1613) dalam pelayaran dari Maluku ke Banten, begitu kagum dengan Makassar. Dia disambut baik oleh Karaeng Matowaya, raja Tallo yang sangat senang berbahasa Portugis dengan para pedagang Eropa. Raja ini selalu berupaya agar orang-orang asing senang berdagang di Makassar. Jourdain diberikan tanah seluas 50 petak untuk membangun loji. Raja ini, kata Jourdain, selalu mengingatkan kepada para pedagang untuk mematuhi adat istiadat negeri. Ia sangat baik hati dan berlaku adil. Makassar adalah kota yang sangat menyenangkan dan tempat paling ramai di Sulawesi. Penduduknya paling baik di seluruh Hindia kepada orang asing (Foster, 1905, pp. 293–295).

Penguasa Makassar memanfaatkan orang-orang asing untuk membangun negerinya. Salah satu bangsa Eropa yang paling dipercaya oleh Makassar adalah Portugis (Effendy, 2005, p. 151). Mereka menjadi arsitektur pembangunan benteng-benteng pertahanan di pantai Makassar dan aktif dalam pembangunan kapal-kapal perang, mendatangkan meriam-meriam pantai, mesiu, peralatan besi, buku-buku ilmu pengetahuan, baju besi, dan senjata untuk kepentingan ekspedisi dan pertahanan Makassar (Paeni, 2014, p. 74). Tiga raja Tallo berikut: Karaeng Matowaya, Karaeng Pattingaloang, dan Karaeng Karunrung sangat fasih berbahasa Portugis dan Spanyol (Boxer, 1967, pp. 4–5; Foster, 1905, p. 293).

Portugis membutuhkan Makassar. Setelah terusir dari sebagian besar wilayah Maluku, Portugis menjadikan Makassar sebagai pusat kantor dagang mereka untuk perdagangan

rempah (Vlekke, 2008, p. 142). Antara tahun 1615-1665, Portugis mempunyai kedudukan terkemuka di Makassar. Kedatangan pedagang Portugis dari Goa, Malaka, dan Macao didukung oleh penguasa setempat. Kehadiran mereka memperkuat kedudukan Makassar terhadap VOC yang bertambah kuat di Nusantara (Boxer, 1967, p. 201). Dari catatan pedagang Inggris yang mengunjungi Makassar tahun 1626 diketahui bahwa Portugis sangat dominan di antara pedagang Eropa di Makassar dan berada dalam perlindungan sultan (Sainsbury, 1964, p. 207).

Sikap penguasa Makassar terhadap Portugis memicu konflik dengan Belanda. Sejak mendirikan loji (*lodge*) di Makassar tahun 1607, Belanda selalu berupaya mempengaruhi Sultan Alauddin untuk mengakhiri hubungan niaganya dengan Portugis. Tetapi sultan selalu menjawab: *Mijn landt staet open voor alle natiën, en 't geen ic heb is so wel voor u lieden als voor den Portugeesen* (Negeri saya terbuka bagi semua bangsa, dan apa pun yang saya miliki adalah untuk kalian, begitu juga Portugis) (Stapel, 1922, p. 12). Karena tidak puas dengan sikap itu, kepala kantor dagang Belanda Abraham Sterck meninggalkan Makassar dengan kapal Enkhuyzen pada 28 April 1615. Sebelum pergi, ia memaksa sultan melunasi sejumlah utang dan bersekongkol dengan kapten kapal Dirck de Vries memancing syahbandar Encik Husen dan para bangsawan Makassar naik ke kapal lalu ditahan sebagai sandera tebusan utang. Ketika Belanda akan melucuti senjata mereka, terjadi perlawanan di atas kapal yang mengakibatkan tujuh orang terbunuh, termasuk seorang keponakan raja. Enci Husen dan seorang kerabat raja dibawa oleh Sterck ke Banten (Kamaruddin et al., 1986, p. 88; Poelinggomang et al., 2004, p. 65, 73). Sultan Alauddin sangat marah atas peristiwa ini. Dia bersumpah tidak ada lagi orang Kristen yang boleh berdagang di negerinya (Reid, 2004, p. 180).

Pada 10 Desember 1616, datang utusan Belanda dari Maluku dengan kapal *De Eendracht* di pelabuhan Makassar. Mereka tidak mengetahui kejadian sebelumnya. Setelah mendapat izin dari syahbandar, mereka turun ke darat menyampaikan kepada sultan agar melarang rakyatnya berlayar ke Maluku. Sultan menolak permintaan itu dan mengatakan dengan tegas bahwa:

Godt heeft d'aerde ende de zee gemaekt, d'aerde onder de menschen verdeylt ende de zee gemeyn gegeven. Noyt is gehoort, dat yemant de zeevaert verbonden zy. Wilt ghy det doen, so beneempt ghy de luydent het broot uyt de mont. Ick ben een arm coninck 'Tuhan telah menjadikan bumi dan laut, bumi dibagi di antara umat manusia dan laut diberikan secara umum. Tidak pernah didengar bahwa seseorang dilarang berlayar di laut. Jika engkau melakukan itu, dengan demikian berarti engkau merampas makanan dari mulut. Saya seorang raja miskin.' (Colenbrander, 1919, p. 122; Poelinggomang, 2002, pp. 32–33).

Ketika berada di darat, orang-orang Belanda memperlihatkan perilaku yang congkak sehingga membangkitkan kemarahan penduduk yang masih terpendam akibat insiden kapal tahun 1615. Mereka semua diserang sampai mati (Patunru, 1983, p. 23). Pasca peristiwa ini, sultan memperkuat sistem pertahanan dan merekrut banyak personil. Rakyat membuat batu bata untuk menyelesaikan pembangunan benteng Tallo dan Panakkukang. Di gudang persenjataan terdapat 10.000 tombak, 10.000 keris, 2.422 buah spata (sejenis lembing), dan 800 *qouyane* beras untuk perbekalan. Sultan berhasil mengumpulkan 36.000 laki-laki terlatih menjadi pasukannya (Reid, 2004, p. 180; Stapel, 1922, p. 15). Sultan telah siap menghadapi segala kemungkinan yang terjadi untuk mempertahankan prinsip *mare liberum* yang dipandang sebagai kehendak Tuhan, seperti pernyataannya kepada Belanda bahwa "Tuhan telah menjadikan bumi dan laut, bumi dibagi diantara umat manusia dan laut diberikan secara umum".

John Jourdain mencatat peran penting Karaeng Matowaya dalam politik Makassar. Sultan Gowa tidak akan melakukan apa-apa tanpa nasihat Sultan Tallo (Foster, 1905, p. 293). Menurut lontara Tallo, sultan itulah yang memperkenalkan pembuatan meriam dan senjata (*sundawa*), pembuatan perahu dengan paku besar dari besi, pembuatan jenis-jenis kapal kerajaan seperti *banawa*, *palari*, *korakora*, dan *gallei* (Rahim & Borahima, 1974, pp. 16–18). *Gallei* merupakan kapal perang Arab yang diadopsi oleh Portugis sehingga

sering disebut kapal Portugis. Sementara *korakora* merupakan perahu perang Maluku yang dilengkapi cadik dan pendayung di kedua sisinya. *Banawa* dan *palari* adalah kapal perang Makassar. Armada tersebut digunakan untuk ekspedisi Makassar mengamankan jalur rempah.

Pada April 1617, sembilan kapal Makassar dipimpin oleh I Lomo Mandallek menaklukkan Bima. Tampaknya Bima belum sepenuhnya ditaklukan sehingga pada tahun berikutnya (Juni 1618) ditaklukan lagi bersama Sumbawa oleh pasukan Makassar yang dipimpin Karaeng Maroangin (Ligtvoet, 1880, p. 87). Dua ekspedisi itu menunjukkan betapa pentingnya Bima bagi perdagangan Makassar. Menurut Tome Pires, Kepulauan Banda nyaris tidak menghasilkan bahan makanan sehingga harus didatangkan dari pulau-pulau sekitarnya. *Jung-jung* yang berlayar dari Bima membawa beras dan bahan makanan lain untuk dijual di sana secara barter untuk mendapatkan pala dan fuli (Pires, 1944, p. 208). Karaeng Matowaya berupaya menguasai jaringan ini. Pada tahun 1607, dia menempatkan seorang agen di Banda yang setiap tahun dikirimkan beras, kain, dan barang-barang lain yang diminati penduduk setempat untuk mendapatkan pala dan fuli sebanyak mungkin. Agen itu membeli banyak rempah dan untuk itu dia memberikan hadiah kepada orang kaya Banda sehingga memberinya banyak keuntungan dari sana (Schrieke, 1955, p. 68).

Penguasaan jalur rempah dan daerah produksi beras diperkuat dengan pendekatan keagamaan dan kultural. Pada 7 Februari 1621, Raja Bima La Kai menerima Islam dari Dato ri Bandang dan Dato ri Tiro atas perintah Sultan Gowa Alauddin. Setelah Islam raja tersebut bergelar Sultan Abdul Khair (1620-1640). Ia menikah dengan ipar Sultan Alauddin. Rakyat Bima yang tidak setuju dengan hubungan Makassar dan Bima memberontak tahun 1632. Karena itu pada tahun berikutnya Sultan Gowa mengirimkan 400 perahu dengan ribuan prajurit untuk menumpas pemberontakan dan mengembalikan iparnya ke takhtanya sebagai sultan Bima (Chambert-Loir & Salahuddin, 1999, pp. xvi–xvii; Haris, 2006, pp. 38–39).

Setelah Bima, ekspedisi berikutnya ditujukan kepada Buton, yang berada di jalur pelayaran menuju kepulauan rempah Maluku. Buton pertama kali ditaklukan tahun 1626 di bawah pimpinan Karaeng Matowaya (Ligtvoet, 1880, p. 89). Dua tahun kemudian, Buton ditaklukan oleh Ternate. Pada tahun 1629-1632, Ternate menempatkan satu garnizum atau sekitar 400 orang pasukan di sana. Namun, Makassar terus berupaya untuk menguasai Buton. Pada Maret 1634, Makassar merebut kembali Buton dari Ternate, kemudian menempatkan 200 sampai 300 perahu layar besar dan kecil di Buton (Kamaruddin et al., 1986, p. 95; Schoorl, 2003, p. 29).

Selain menghadapi Ternate, Makassar juga berhadapan dengan Belanda untuk menguasai Buton. Kondisi ini membuat Buton memperkuat diri terhadap ancaman dari arah Barat (Makassar) dan Timur (Ternate). Buton bersekutu dengan Belanda untuk menghadapi Makassar dan Ternate (Zuhdi, 2018, pp. 38–39). Belanda berupaya merintangi upaya Makassar mengamankan jalur rempah. Pada Maret 1655, Sultan Hasanuddin memimpin pasukan menaklukkan Buton. Armada Belanda yang dipimpin De Vlaaming tiba di Buton (September 1655) kemudian berlayar ke Makassar menembaki kotanya, lalu kembali lagi ke Buton. Lima tahun kemudian (1660) armada Belanda menyerang Makassar sehingga ditandatangani kesepakatan berisi antara lain: *pertama*, Makassar tidak boleh mencampuri urusan Buton, Manado, dan Ambon; *kedua*, rakyat Makassar tidak boleh berlayar ke Maluku; dan *ketiga*, orang-orang Portugis harus diusir dari Makassar (Patunru, 1983, p. 38).

Lima tahun kemudian, tepatnya pada 12 Oktober 1665, Armada Makassar menguasai Kepulauan Sula. Karaeng Bontomarannu bersama Datu Luwu dan Sultan Bima menduduki Buton akhir tahun 1666 dengan kekuatan 700 kapal dan 20.000 prajurit (Kamaruddin et al., 1986, p. 132). Peristiwa itu mengawali perang Makassar (1666-1667) yang kelak dimenangkan oleh Belanda dan sekutunya. Sesuai dengan perjanjian Bungaya 18 November 1667, rakyat Makassar dilarang berlayar ke mana pun, kecuali Bali, pantai Jawa, Batavia, Banten, Jambi, Palembang, Johor, dan Kalimantan. Pelayaran ke daerah

tersebut pun harus atas izin tertulis dari Belanda di Makassar. Mereka yang berlayar tanpa izin dianggap musuh dan ditebus dengan nyawa. Selanjutnya, hanya Belanda yang boleh berdagang di Makassar. Perjanjian ini mengakhiri kebijakan politik *mare liberum* (Hamid, 2020, pp. 12–13).

Kodifikasi Hukum Laut Ammana Gappa (HLAG) 1676

Peristiwa politik tidak otomatis mempengaruhi arus sejarah bahari. Setelah perang Makassar dan perjanjian Bungaya, aktivitas pelayaran dan perdagangan penduduk di Makassar terus berlanjut, bahkan menunjukkan peningkatan kesibukan sehingga diperlukan pengaturan yang baik agar aktivitas tersebut berjalan lebih teratur. Pada 1 April 1676, atas inisiatif pemuka orang Wajo Ammana Gappa bersama tokoh-tokoh masyarakat di Ujung Pandang berhasil dikodifikasi peraturan pelayaran dan perniagaan (*Ade Alopping-lopping Bicarana Pabalue*). Peraturan ini, selanjutnya disebut Hukum Laut Ammana Gappa (HLAG), terdiri atas 21 pasal. Ini adalah hukum laut kedua dalam sejarah Asia Tenggara, setelah Undang-Undang Laut Malaka abad XV (Hamid, 2018, pp. 150–151; Sulisty, 2020, pp. 108–109).

Ammana Gappa adalah pemuka adat (*matoa*) Wajo yang paling terkemuka di Ujung Pandang. Ia menjadi matoa selama 26 tahun (1697-1723). Setelah delapan bulan bekerja, ia ditunjuk sebagai kepala dari semua pedagang Bugis di Ujung Pandang. Dia membuat kesepakatan dengan Kapten Cina (I Wakko) dan Kapten Melayu (Anceq Cuka) pada 5 Februari 1698, bahwa jika pedagang Wajo berselisih dalam perdagangan di kampung Cina maka kapten Cina dan matoa yang menjalankan pengadilan. Begitu pula sebaliknya, jika orang Cina berdagang di Kampung Wajo dan Melayu. Ammana Gappa sangat dihormati karena ramah dan jujur (Noorduyn, 2009, pp. 135–136).

Eksistensi matoa sangat penting di komunitas pedagang Wajo. Ini tampak dalam beberapa praktek berikut: *pertama*, tidak ada orang yang boleh menawar harga barang lebih tinggi dari matoa; *kedua*, matoa berhak turut dalam pembelian orang lain; *ketiga*, hanya setelah barang-barang terjual barulah penjual mendatangi dan menawari matoa pembagian (untung atau rugi); *keempat*, matoa boleh memberi barang dagangan hingga 100 real sebagai komisi bagi seorang kapten kapal dan menjualnya atas nama matoa, dengan ketentuan kapten tersebut harus menyerahkan keuntungan kepada matoa; *kelima*, jika orang cepat membeli atau menjual barang sebelum dilihat oleh matoa, maka yang bersangkutan harus memberi tahu matoa dan membagi dua keuntungannya (Noorduyn, 2009, pp. 131–134).

Untuk mencegah persaingan tidak sehat antara para pedagang maka dibuat empat ketentuan. Pertama, pedagang, pemilik toko, dan penjaja tidak boleh melanggar wilayah dagangan masing-masing. Kedua, penjual borongan tidak boleh melakukan eceran dan pedagang eceran tidak boleh bertindak sebagai penjaja. Ketiga, pemilik toko harus membeli dari pedagang borongan. Keempat, hanya pedagang borongan yang boleh membeli dari orang Cina dan Belanda. Barang siapa yang melanggar aturan ini maka yang bersangkutan harus menyiapkan 20 bungkus nasi ketan untuk dimakan bersama di langgar, dan setelah itu dibawa kepada matoa untuk penyelesaian masalahnya. Setelah tiga kali melakukan pelanggaran maka yang bersangkutan tidak boleh berdagang lagi (Noorduyn, 2009, p. 134).

Hukum Laut Amanna Gappa mengatur lima cara berniaga. Pertama adalah berkongsi sama banyak, yakni tanggung bersama keuntungan atau kerugian bila cara berdagang sudah dilakukan dan memperoleh kerusakan. Bila bukan cara berjualan sehingga mendapat kerusakan maka kerugian ditanggung oleh pembawa jualan. Bila kerugian disebabkan barang rusak di lautan, dimakan api, dan kecurian, maka kerugiannya ditanggung bersama. Namun, bila sebab kerugian karena dijudikan, diperlacurkan, dipakai beristeri, diboroskan, dipinjamkan, dimadatkan, dan dibelanjakan untuk kebutuhan sendiri, maka kerugiannya ditanggung oleh pembawa jualan. Kedua adalah *samatula*, yakni bukan dirinya yang memikul kerugian bila barang rusak dalam tindakan

jual beli. Hanya pemilik jualan yang menanggung risiko kerusakan. Jika bukan cara berjualan yang dilakukan sehingga barang rusak, maka si pembawa yang bertanggung jawab. Ketiga adalah utang tanpa bunga, yakni pinjaman berdasarkan kepercayaan tanpa tanggungan kerugian. Dalam hal ini, pemberi utang hanya menagih saja. Jika telah sampai janjinya, maka yang berhutang membayarnya dan pemilik uang tidak menunggu keuntungan dan kerugian. Keempat adalah utang kembali (barang komisi), bahwa harganya harus ditetapkan terlebih dahulu. Kalau laku atau berubah rupa, maka yang berutang yang membayar. Jika barang tidak laku dan juga tidak berganti rupa, maka barangnya dikembalikan ke pemiliknya. Kelima adalah *kalula* yakni orang yang membawa barang titipan terlepas dari pertanggung jawaban. Bila barang rusak dan pembawa telah bertindak sesuai cara jual beli, maka pemilik barang yang memikul kerusakannya. Tetapi, bila bukan cara berjualan yang dilakukan oleh pembawa barang, maka yang bersangkutan yang menanggungnya tanpa diwariskan kepada keluarganya (Abidin, 1979, pp. 53–54).

Cara berniaga di atas, menyitir konsep van Leur (2016, pp. 69–70, 81–82), menunjukkan ciri perdagangan kuno Asia yang pelakunya terdiri atas pemilik modal (kaum finansir) dan pedagang keliling. Hubungan antara kedua pelaku usaha tersebut diatur dengan sistem *commenda*, dimana pemilik modal menitipkan barang (modal) kepada pedagang keliling untuk dijual ke daerah-daerah perdagangan dan kemudian mereka membagi hasilnya. Dalam sistem perdagangan di Makassar, selain penguasa lokal, yang berperan sebagai penyedia modal bagi pelaut dan pedagang Makassar adalah pedagang Portugis, Inggris, dan Denmark. Tiga pemilik modal yang terakhir biasanya membeli barang, khususnya rempah-rempah Maluku (cengkih, pala, dan fuli), dengan harga yang lebih mahal sehingga memacu semangat pelaut Makassar berlayar ke Maluku untuk membeli rempah-rempah (Leirissa, 1973, p. 101; Leod, 1921, p. 390).

Hukum Laut Amanna Gappa mengatur hutang dan cara melunasinya. Orang yang mengambil utang di pasar atau perantauan yang tidak diketahui oleh keluarganya, sebelum ia bertemu keluarganya lalu meninggal dunia, maka keluarganya tak boleh ditagih atau membayar hutang tersebut, kecuali bila dia sudah bertemu keluarganya, baik memberi tahu atau tidak menyampaikan soal utang tersebut maka isteri dan keluarganya harus membayar hutangnya (pasal 8). Bila orang yang berhutang telah berupaya membayar hutang, namun hartanya sudah habis maka ia tidak boleh ditagih lagi, walaupun kelak ia mendapatkan rezeki. Atau, jika dia membayar dengan cara mengabdikan kepada peminjam, maka pemilik modal tidak boleh lagi menuntutnya. Orang yang mengambil utang berbunga ibaratkan daun yang dicabut dari dahannya dan ketika tumbuh lalu dipetik lagi. Itulah keburukan di dunia (pasal 14 dan 21).

Ada dua makna penting dari Hukum Laut Amanna Gappa. Pertama adalah larangan membungakan hutang, karena ia dipandang sebagai kejahatan di dunia dan akhirat. Dalam hukum ini disebut *riraung cempa* yakni dipetik seperti daun asam. Itulah keburukan di dunia. Lebih lanjut, akibatnya di akhirat sangat buruk sebagaimana tercermin dalam kalimat berikut: *jénne'na makkéjénne'* yakni bunganya berbunga (Tobing, 1961, p. 62). Pada konteks ini, praktek perniagaan dalam HLAG mencerminkan nilai-nilai Islam (Sulistyo, 2020, p. 113). Ini dapat dipahami karena Islam telah dianut oleh kerajaan dan agama mayoritas penduduk di Makassar pada abad XVII. Kedua adalah penghambaan oleh orang yang berhutang kepada pemilik modal sebagai satu cara melunasi hutang. Masa penghambaan berlaku hanya dalam jangka waktu tertentu. Setelah cukup waktunya, maka hutang tersebut dianggap lunas dan peminjam bebas kembali dari praktek penghambaan. Ini berbeda dengan konsep budak (*slavery*) dimana seseorang kehilangan kebebasannya, kecuali jika ada yang membelinya, lalu memerdekakannya. Dalam hal ini, orang yang berhutang lebih tepat disebut *bondsman* atau orang terikat (Reid, 2014, p. 31).

Perselisihan dan penyelesaiannya melibatkan matoa dan nakhoda. Bila perselisihan terjadi antara pelaut dalam pelayaran (pasal 11), maka nakhoda harus menyelesaikannya sebelum perahu tiba di satu negeri. Para pelaut tidak boleh membawa masalah dari laut ke darat, sesuai prinsip “di mana saja api mulai menyala, di situ juga padam”. Bila

perselisihan terjadi antara sesama pedagang (pasal 10) maka masalahnya diajukan kepada *matoa* atau orang yang dituakan di darat. Sebelum diputuskan, *matoa* harus mendengarkan semua keterangan mereka, memeriksa keadaan dan perbuatan mereka. Setelah ada empat alat bukti utama dan empat alat bukti tambahan, barulah *matoa* dapat memutuskan perkara. Namun, bila bukti dari kedua pihak sama kuat, maka jalan terakhir adalah dengan hukum Tuhan. Pada abad XV di Wajo diterapkan sistem undian, sedangkan di Mandar dalam abad XVII mereka disuruh bertanding menyelam ke dalam air. Dua cara ini dipandang sebagai hukum Tuhan (Abidin, 1979, p. 55).

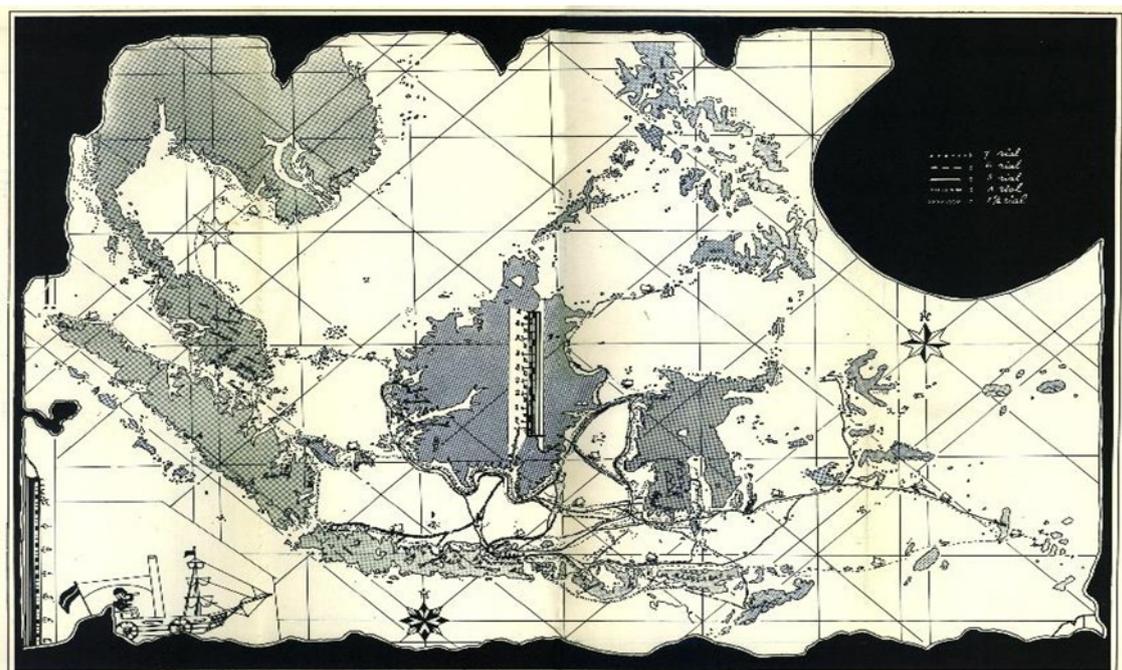
Uraian di atas menunjukkan peran penting *matoa* di darat dalam mengatur perdagangan, sedangkan nakhoda berperan di laut. Nakhoda bertanggungjawab atas segala sesuatu yang terjadi selama masa pelayaran. Setiap calon penumpang harus mendapat persetujuan nakhoda. Karena itu, bila nakhoda salah mengenakan sewa kepada penumpang, maka kesalahan itu ditanggung sendiri oleh nakhoda. Setiap masalah di perahu harus diselesaikan oleh nakhoda. Setiap masalah diupayakan selesai di perahu sehingga tidak dibawa ke darat. Dalam hal perubahan jalur pelayaran yang menyebabkan penumpang pulang, sementara dia telah membayar sewa penuh kepada nakhoda, maka nakhoda harus mencari tumpangan lain yang sama bagi penumpang tersebut (pasal 4).

Begitu penting peran dan tanggung jawab nakhoda, dalam HLAG (pasal 6) diatur 15 syarat menjadi nakhoda: (1) memiliki senjata dan pelurunya, (2) perahunya kuat, (3) mempunyai modal, (4) rajin dan teliti dalam pelayaran, (5) mampu mengawali kelasinya, (6) mampu membela kelasinya dalam kebenaran, (7) bersedia menerima teguran atau nasihat, (8) jujur terhadap kelasinya, orang lain, dan Tuhan, (9) memperlakukan kelasinya sebagai anaknya, (10) tidak lelah memberikan pelayaran mengenai alat-alat pelayaran, (11) memiliki kesabaran yang tinggi, (12) disegani, (13) bertanggung jawab mengurus barang kelasinya, (14) sudi mengongkosi perahunya, dan (15) mengetahui jalan pelayaran dengan benar. Dengan demikian seorang nakhoda harus mempunyai keahlian, keberanian, kebijaksanaan, kesabaran, kejujuran, keterbukaan, dan kekayaan sehingga ia dapat menjalankan fungsi dan tanggung jawabnya sebagai pemimpin bagi semua orang di atas perahu selama masa pelayaran (Abidin, 1979, pp. 51–52; Hamid, 2018, p. 152).

Penyewaan ruang muatan di perahu mendapat perhatian dalam HLAG (pasal 1). Dari sembilan kelompok pelabuhan (tempat naik) perahu, yang paling mahal sewanya adalah

Gambar 1.

Peta Rute pelayaran Bugis, Makassar, dan Mandar abad XVII



perahu yang berlayar dari Makassar, Bugis, Pasir, Sumbawa, dan Kaili menuju Aceh, Kedah, dan Kamboja yakni 7 real (=14 rupiah) setiap hasil jualan 100 real. Bila perahu bertolak dari empat pelabuhan pertama menuju Selangor, Malaka, Johor, Tanapulo, Tarapou, Jakarta, Palembang, dan Aru maka sewanya 6 rial setiap seratus real atau sama dengan 12 rupiah. Sedangkan sewa perahu yang paling murah yakni 2½ real per seratus real adalah dari: Makassar ke Selayar, Sambas dan Banjarmasin ke Jawa, serta Sumbawa ke Bali dan Manggarai seperti terlihat pada Peta 1 (Tobing, 1961; Hamid, 2018, p. 155).

Sewa perahu hanya dibayar sekali, jika pedagang tidak singgah dan menginap dalam pelayaran ke pelabuhan tujuan. Tetapi, bila dia kembali ke daerah yang disinggahi sebelumnya untuk membeli barang dan bermalam, lalu menumpang lagi di perahu maka dia dikenakan sewa kedua. Jadi, bila pedagang membeli barang saat perahu singgah di satu negeri (sebelum sampai negeri tujuan), lalu meneruskan pelayaran ke negeri yang dituju sesudah barang dagangannya terjual, lalu membeli barang lagi kemudian kembali ke negerinya, maka dia hanya dikenakan sekali sewa pergi-pulang. Dengan kata lain, pedagang yang kembali ke pelabuhan yang telah dilewati, selanjutnya dianggap penumpang baru sehingga harus membayar sewa lagi. Barang yang kembali atau tidak laku setelah tiba di negeri tujuan, maka pedagang hanya membayar sewa setengah. Apabila pedagang tidak sampai di tempat tujuan awal, misalnya singgah berdagang di satu pelabuhan, maka ia tetap dikenakan sewa penuh. Selanjutnya, jika perahu tidak sampai ke negeri tujuan dan pedagang juga tidak singgah di pelabuhan lain, kemudian perahu kembali ke pelabuhan pertama, maka pedagang tersebut tidak dipungut sewa (pasal 3). Barang-barang yang memerlukan tempat luas di atas perahu seperti beras, garam, kapas, rotan, tembakau *bakala*, gambir, agar-agar, dan kayu dikenakan *sima biring* atau sewa yang dipungut 1/11 dari jumlah modal. Maksudnya, setiap sebelas jenis barang diambil satu barang untuk sewa. Khusus barang-barang mewah seperti uang, emas, dan batu permata sewanya setengah dari harga (jual) sarung, sutera, dan kemenyan (Hamid, 2018, p. 156).

Sewa perahu berbeda antara nakhoda yang memiliki hubungan dan nakhoda yang tidak punya hubungan dengan pemilik perahu (pasal 2). Jika perahu dibawa oleh nakhoda yang hanya mengharapkan sewa, maka sewanya dibagi dua. Sebagian untuk pemilik perahu dan sebagian lagi nakhoda bersama jurumudi dan jurubatu. Jika yang menggunakan perahu adalah teman pemilik perahu, maka sewa perahu dibagi tiga. Dua bagian untuk pemilik perahu, sebagian untuk nakhoda bersama-sama dengan juru mudi dan juru batu. Bagian juru mudi dan juru baru dibagi tiga lagi yaitu dua bagian untuk juru mudi dan sebagian untuk juru batu (Hamid, 2018, p. 157).

Secara umum ada dua pelajaran penting dari penjelasan mengenai HLAG. Pertama adalah tempat dan konteks kelahirannya, yakni Makassar. Meskipun pengendali kuasa ekonomi dan politik telah berganti dari Kerajaan Gowa-Tallo kepada VOC-Belanda, peran Makassar tetap berlanjut sebagai pusat jaringan maritim di kawasan timur Nusantara. Kedua, kodifikasi ini menunjukkan pencapaian kemajuan kebudayaan bahari yang tinggi dari para pelaut dan pedagang Makassar, Bugis, dan Mandar di kota pelabuhan Makassar. Kodifikasi ini mencerminkan kecemerlangan lokal di jalur rempah Nusantara pasca perjanjian Bungaya 1667.

KESIMPULAN

Studi ini menampilkan Makassar sebagai subyek sejarah di jalur rempah Nusantara melalui tiga praktek baik. Kemampuan penguasa lokal merespon dinamika pelayaran niaga di jalur rempah dengan memfokuskan pembangunan sektor kemaritiman yang bertumpu pada pelabuhan “kembar” Tallo dan Somba Opu sebagai pusat perdagangan rempah Maluku. Kebijakan maritim melalui pelabuhan bebas dan prinsip *mare liberum* yang berhasil memajukan Makassar menjadi pelabuhan utama (*entrepot*) dan kota pelabuhan dunia yang kosmopolitan. Peranan dan kedudukan Makassar sebagai pusat kebudayaan bahari Nusantara melalui kodifikasi hukum pelayaran dan perdagangan

Ammana Gappa tahun 1676. Praktek terakhir ini meneguhkan sumbangan orang Makassar, Bugis, dan Mandar dalam memajukan jalur rempah Nusantara.

Kajian seperti ini dapat dikembangkan pada kota-kota pelabuhan lain di jalur rempah sejauh bertolak dari perspektif Nusantara sebagai subyek. Untuk mencapai tujuan itu maka perlu beragam sumber sejarah, baik lokal maupun asing, sehingga diperoleh gambaran yang utuh mengenai dunia jalur rempah. Dalam perspektif ini, jalur rempah sesungguhnya tidak hanya merupakan jalur pelayaran dan perdagangan, tetapi juga jalur pertumbuhan kota-kota pelabuhan kosmopolitan, perkembangan agama-agama besar (Hindu, Budha, Islam, dan Kristen), pertukaran gagasan dan lahirnya orang-orang yang tercerahkan. Dengan perspektif ini kita dapat menemukan manfaat dan relevansi kajian jalur rempah guna menumbuhkan kesadaran sejarah bagi generasi muda lewat berbagai praktek baik yang dihasilkan oleh sejarah Indonesia.

UCAPAN TERIMA KASIH

Saya menyampaikan terima kasih kepada Direktorat Jenderal Kebudayaan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan RI atas bantuan dana penelitian ini pada tahun 2020, juga kepada Rifal, M.Hum dan Asmunandar, MA yang telah membantu saya dalam riset ini.

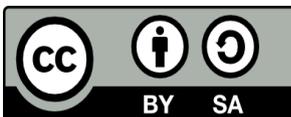
DAFTAR REFERENSI

- Abidin, A. (1979). *Beberapa catatan tentang kitab hukum pelayaran dan perniagaan Amanna Gappa*. Binacipta.
- Ali, M. (2021). Perdagangan Banten–Manila, 1663–1682. *Masyarakat dan Budaya*, 23 (3), 283–302.
- Ariwibowo, G. A. (2021). Kota kosmopolitan Banten pada masa kejayaan jalur rempah nusantara abad XVI hingga abad XVII. *Patanjala: Journal of Historical and Cultural Research*, 13(2), 141. <https://doi.org/10.30959/patanjala.v13i2.800>
- Boxer, C. (1967). *Francisco vieira de figueiredo: A Portuguese merchant-adventurer in South East Asia, 1624-1667*. Martinus Nijhoff.
- Chambert-Loir, H., & S M R Salahuddin. (1999). *Bo'sangaji Kai: Catatan Kerajaan Bima*. Yayasan Obor Indonesia.
- Colenbrander, H. T. (1919). *Jan Pietersz Coen bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indie (eerste deel)*. Martinus Nijhoff.
- Cummings, W. P. (1998). The Melaka Malay diaspora in Makassar c.1500-1669. *JMBRAS*, 71(1), 106–121.
- De Jonge, J. K. J. (1865). *De opkomst van het Nederlandsch gezag in oost-indie (1596-1610), Derde Deel*. Martinus Nijhoff.
- Effendy, M. A. . (2005). *Jaringan perdagangan Makassar abad XVI-XVII*. Bina Cipta Pustaka.
- Effendy, M. A. R., & Hamid, A. (2020). *Rempah nusantara merajut dunia*. Ruas Media.
- Foster, W. (1905). *The journal of John Jourdain, 1608-1617, describing his experiences in Arabia, India, and the Malay Archipelago*. Hakluyt Society.
- Hamid, A. R. (2018). *Sejarah maritim Indonesia*. Ombak.
- Hamid, A. R. (2020). *Sejarah dan budaya maritim Indonesia*. Ombak.
- Hamid, A. R. (2021). *Jaringan maritim mandar: Studi tentang pelabuhan “kembar” Pambauwang dan Majene di Selat Makassar 1900-1980*. Ombak.
- Haris et all, T. (1997). *Kerajaan tradisional di Indonesia: Bima*. Departemen Pendidikan

dan Kebudayaan.

- Haris, T. (2006). Kesultanan Bima di Pulau Sumbawa. *Wacana*, 8(1), 17–31.
- Kamaruddin et all. (1986). *Lontarak Bilang Raja Gowa dan Tallok*. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Kanumoyoso, B. (2016). Arti penting rempah-rempah dalam sejarah Indonesia. *Jurnal Sejarah: Jejak Nusantara*, 4(3), 17–33.
- Lapian, A. B. (1997). Dunia maritim Asia Tenggara. *Sejarah Indonesia: Penilaian Kembali Karya Utama Sejarawan Asing* (pp. 17–40). Lembaga Penelitian Universitas Indonesia.
- Leirissa, R. Z. (1973). Kebijakan VOC untuk mendapatkan monopoli perdagangan cengkeh di Maluku Tengah antara tahun 1615 dan 1652. *Bunga Rampai Sejarah Maluku (I)* (pp. 84–115). Lembaga Penelitian Sejarah Maluku.
- Leod, N. M. (1921). *De oost-Indische compagnie eerste deel (1602-1632)*. Martinus Nijhoff.
- Ligtvoet, A. (1880). Transcriptie van het dagboek der vorsten van Gowa en Tello. *Bijdragen Tot de Taal-, Land-En Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*, 28 (1ste Afl), 1–259.
- Manyambeang, A. K., & Mone, A. R. (1979). *Lontarak patturioloang tutaloka*. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Marihandono, D., & Kanumoyoso, B. (2016). *Rempah, jalur rempah, dan dinamika masyarakat nusantara*. Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- Mattulada. (1976). *Islam di Sulawesi Selatan*. LEKN LIPI.
- Mattulada. (2011). *Menyusuri jejak kehadiran Makassar dalam sejarah*. Ombak.
- Navarrete, D. (2012). Biarawan terdampar di Makassar. In G. Miller (Ed.), *Indonesia Timur Tempo Doeloe 1544-1992* (pp. 25–30). Komunitas Bambu.
- Noorduyn, J. (2009). Komunitas Saudagar Wajo di Makassar. In R. Tol et all (Ed.), *Kuasa dan Usaha di Masyarakat Sulawesi Selatan* (pp. 125–156). Ininnawa.
- Paeni, M. (2014). *Membaca manusia Bugis-Makassar*. Gisna Multi Mandiri.
- Patunru, A. R. (1983). *Sejarah Gowa*. Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan.
- Pelras, C. (2006). *Manusia Bugis* (A. R. Abu & N. A. Arsuka, penerjemah). Nalar & École Française d'Extrême-Orient (EFEO).
- Pires, T. (1944). *The suma oriental and the book of Francisco Rodrigues, edited and translated by Armando Cortesão*. The Hakluyt Society.
- Poelinggomang, E. L. (2002). *Makassar abad XIX: Studi tentang kebijakan perdagangan maritim*. Kepustakaan Populer Gramedia.
- Poelinggomang, et al. (2004). *Sejarah Sulawesi Selatan vol. 1*. Balitbangda Provinsi Sulawesi Selatan.
- Rahim, A., & Borahima. (1974). *Sejarah Kerajaan Tallo': Suatu transkripsi lontara'*. Kantor Cabang II Lembaga Sejarah dan Antropologi.
- Reid, A. (2004). *Sejarah modern awal Asia Tenggara* (S. Siregar, penerjemah). LP3ES.
- Reid, A. (2009). Pluralisme dan kemajuan Makassar abad ke-17. In R. Tol et all (Ed.), *Usaha dan Kuasa di Masyarakat Sulawesi Selatan* (pp. 73–94). Ininnawa.
- Reid, A. (2014). *Asia Tenggara dalam kurun niaga 1450-1680 jilid 1 (tanah di bawah angin)*. Yayasan Obor Indonesia.
- Said, E. W. (2010). *Orientalisme: Menggugat hegemoni barat dan mendudukkan timur sebagai subyek*. Pustaka Pelajar.

- Sainsbury, W. N. (1964). *Calender of state papers colonial series (vol.6: East Indies, China and Persia 1625-1629)*. Kraus Reprinted.
- Schoorl, P. (2003). *Masyarakat, sejarah dan budaya Buton*. Djambatan.
- Schrieke, B. J. (1955). *Indonesian sociological studies (Vol. 1)*. W. van Hoeve.
- Stapel, F. W. (1922). *Het bongaaïs verdrag*. JB Wolter's uitgevers-maatschappij.
- Sulistyo, B. (2014). Malay emigrants and their Islamic mission in South Sulawesi in 16th to 17th Century. *Tawarikh: International Journal for Historical Studies*, 6(1), 53–66.
- Sulistyo, B. (2020). Trade and ethnicity: Business ethics and the glory of maritime trade of the Makassar's Wajorese in the 18th century. *Journal of Maritime Studies and National Integration*, 4(2), 108–114.
- Tobing, P. O. L. (1961). *Hukum pelajaran dan perdagangan Amanna Gappa*. Jajasan Kebudajaan Sulawesi Selatan dan Tenggara.
- Ulaen, A. J. (2020). Kota-kota pelabuhan di pesisir utara Sulawesi dalam lintasan jalur rempah-Ternate. In M.A.R. Effendy & A.R. Hamid (Ed.), *Rempah Nusantara Merajut Dunia* (pp. 129–140). Ruas Media.
- van Leur, J. C. (2016). *Perdagangan dan masyarakat Indonesia*. Ombak.
- Vlekke, B. H. M. (2008). *Nusantara: Sejarah Indonesia*. Kepustakaan Populer Gramedia.
- Wolhoff, G. J., & Abdurrahim. (1956). *Sedjarah Gowa*. Jajasan Kebudajaan Sulawesi Selatan dan Tenggara.
- Wood, F. (2009). *Jalur sutra: Dua ribu tahun di jantung Asia*. Alex Media Komputindo.
- Zuhdi, S. (2018). Shipping routes and spice trade in Southeast Sulawesi in the 17th and 18th century. *Journal of Maritime Studies and National Integration*, 2(1), 31–44.



© 2022 by Abd Rahman Hamid
This work is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International License (CC BY SA)