

PELAYARAN NIAGA MANDAR PADA PARUH PERTAMA ABAD KE-20

MANDAR COMMERCIAL SHIPPING IN THE FIRST HALF OF THE 20TH CENTURY

Muhammad Amir

Balai Pelestarian Nilai Budaya Sulawesi Selatan
Jalan Sultan Alauddin / Tala Salapang Km. 7 Makassar, 90221
Telepon (0411) 885119, 883748, Faksimile (0411) 865166
Pos-el: muhabpnb@yahoo.co.id

Diterima: 17 Oktober 2019; Direvisi: 29 Oktober 2019; Disetujui: 29 November 2019

ABSTRACT

This study reveals and explains various matters concerning the dynamics of Mandar commercial shipping in the first half of the 20th century. This study uses the historical method, which explains a problem based on a historical perspective with its stages consisting of heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The results of the study show that the maritime shipping and trade of Mandar people covered the entire archipelago so that they were known as an accomplished seaman. They did not only play an important role in building up the archipelago maritime network but also revived the port and people activities related to maritime trade. Mandar commercial shipping is also a connector between islands, thus make people felt closer who was fragmented in the archipelago. Therefore, the Mandar people play an important contribution in knitting Indonesian integration through the maritime tradition. To become a maritime nation, a nautical culture is needed and Mandar seamen have strengthened the foundation in developing Indonesia as the world's maritime axis.

Keywords: commercial shipping, Mandar, and integration.

ABSTRAK

Kajian ini mengungkap dan menjelaskan berbagai hal menyangkut dinamika pelayaran niaga Mandar pada paruh pertama abad ke-20. Kajian ini menggunakan metode sejarah yang menjelaskan suatu persoalan berdasarkan perspektif sejarah dengan tahapannya terdiri atas heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil kajian menunjukkan bahwa pelayaran dan perdagangan maritim orang Mandar mencakup seluruh wilayah Nusantara, sehingga dikenal sebagai pelaut ulung. Mereka bukan hanya berperan penting dalam membangun jaringan maritim Nusantara, melainkan juga menghidupkan aktivitas pelabuhan dan penduduk yang terkait dengan perdagangan maritim. Pelayaran niaga Mandar juga menjadi penghubung antarpulau, sehingga mendekatkan masyarakat yang terpisah-pisah di seluruh Nusantara. Oleh karena itu, orang Mandar berkontribusi penting dalam merajut integrasi Indonesia melalui tradisi bahari. Untuk menjadi negara maritim diperlukan budaya bahari dan para pelaut Mandar telah memperkuat pondasi dalam membangun Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Kata kunci: pelayaran niaga, Mandar, dan integrasi.

PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara maritim (*archipelagic state*) yang terdiri atas 17.504 pulau (besar dan kecil), dengan panjang garis pantai 81.000 kilometer. Fakta ini menunjukkan bahwa sebelum dikenalnya jalur transportasi udara, banyak penduduknya yang

menggantungkan diri secara langsung atau tidak langsung pada laut. Karena itu, melihat sejarah Indonesia dari wilayah daratan saja akan membawa akibat pada pengetahuan dan pandangan tentang masa lampau yang selalu berat sebelah, yang seharusnya adalah sejarah tanah air (Lapian, 1987; Zuhdi, 2010).

Itulah sebabnya Presiden Joko Widodo, dalam pidato pelantikannya pada 20 Oktober 2014, mengingatkan bahwa kita telah terlalu lama memunggungi laut, samudra, selat, dan teluk. Kini saatnya kita mengembalikan semangat bahari, karena *jalesveva jayamahe* (di laut justru kita jaya) sebagai semboyan TNI AL. Sikap “memunggungi” laut itu, tidak hanya dalam pembangunan, tetapi juga dalam pengkajian sejarah dan budaya yang belum sepenuhnya “berimbang” antara kelautan dan kedaratan.

Penelitian mengenai sejarah dan budaya Indonesia hingga kini masih banyak berfokus pada aspek darat. Aspek laut masih kurang mendapat perhatian.

Meskipun demikian, kajian maritim telah dirintis oleh sejumlah peneliti atau pakar, di antaranya J.C. van Leur (1934) yang mengkaji sejarah perdagangan Nusantara dari masa awal kedatangan bangsa-bangsa Barat, dan O.W. Wolters (1967) mengenai perkembangan pelayaran dan perdagangan di Nusantara sebelum kedatangan bangsa-bangsa Eropa. Sementara sejarawan Indonesia yang berfokus pada kemaritiman di antaranya F.A. Sutjipto (1983) yang mengkaji kawasan di sekitar Selat Madura; A.B. Lapien (1987) meneliti sejarah kawasan Laut Sulawesi dengan fokus pada fenomena orang laut, bajak laut, dan raja laut; I Gde Parimartha (2002) yang meneliti tentang perdagangan dan politik di Nusa Tenggara; Singgih Tri Sulistiyono (2003) mencoba untuk melacak pasang-surut perkembangan Jaringan Laut Jawa dalam kaitannya dengan perkembangan pelayaran dan perdagangan antardaerah dalam kerangka proses integrasi ekonomi di Indonesia; dan Gusti Asnan (2000) tentang dunia maritim pantai Barat Sumatera. Sementara Eward L. Poelinggomang (1991) mengenai perdagangan Makassar; Susanto Zuhdi (1999) mengenai Kesultanan Buton; dan Abdul Rasyid Asba (2003) tentang perdagangan kopra di Makassar. Realitas studi tersebut menimbulkan pertanyaan, apakah sejarah dan aktivitas manusia Indonesia lebih banyak terjadi di darat? Padahal perkembangan dan dinamika kerajaan-

kerajaan di Nusantara, seperti Sriwijaya, Majapahit, Aceh, Banten, Ternate, Makassar, Buton, dan kerajaan-kerajaan maritim lainnya memperlihatkan corak yang sama pada orientasi sektor kelautan sebagai sumber potensi ekonomi untuk menopang kepentingan politik (kekuasaan) dan kesejahteraan rakyatnya. Pendek kata, kebangkitan dan keruntuhan kerajaan-kerajaan itu sangat dipengaruhi oleh kemampuannya memanfaatkan (mengontrol) potensi laut (maritim) dan dinamika yang menyertainya. Dalam abad XVII, ketika kekuatan maritim bangsa Eropa (khususnya Belanda) memaksakan monopoli perdagangan rempah-rempah, respon kerajaan-kerajaan itu berbeda. Ada yang bersekutu dan ada pula yang berseteru. Oleh karena itu, penelitian mengenai aspek kemaritiman (sejarah dan budaya) perlu mendapat perhatian agar pengalaman masa lalu masyarakat Indonesia tidak banyak terabaikan (meminjam istilah Susanto Zuhdi).

Sejauh ini, kajian sejarah masih berfokus pada kerajaan (institusi politik). Peran pelaut lokal belum mendapat perhatian. Walhasil, ruang historiografi lebih banyak dilihat dari segi politik kekuasaan. Padahal, kebangkitan maritim pribumi hanya dapat dicapai bila mendapat dukungan dari pelaut lokal. Namun, studi mengenai peran suku bangsa maritim di Indonesia belum banyak dilakukan. Kehadiran mereka cenderung dipandang sebagai “pelengkap” dalam ruang historiografi Indonesia. Pada konteks inilah, penelitian mengenai dunia maritim Indonesia menjadi penting dilakukan. Selain sebagai refleksi pengalaman masa lalu masyarakatnya, juga bagian dari upaya memperkuat integrasi bangsa dan memberikan kerangka acuan bagi pemerintah yang sedang bergiat membangun (kembali) poros maritim. Upaya ini perlu diperkaya dengan hasil-hasil kajian, baik menyangkut pelayaran dan perdagangan maritim.

Berdasarkan uraian singkat tersebut, maka yang menjadi pokok persoalan dalam kajian ini adalah bagaimana jaringan pelayaran

niaga Mandar dan peranan pelaut Mandar dalam merajut integrasi Indonesia pada paruh pertama abad ke-20. Penjelasan mengenai hal ini akan ditelusuri pada faktor lingkungan (alam) dan latar kesejarahan orang Mandar. Karena interaksi antara manusia dengan lingkungannya menciptakan karakter (mental) yang mendasari orang Mandar berorientasi ke laut. Selain itu, juga penjelasan mengenai kompleksitas yang mempengaruhi dan perubahan sosial yang menyertainya tidak dapat diabaikan dalam memahami dinamika pelayaran dan perdagangan maritim orang Mandar. Sebagaimana dipahami bahwa orang Mandar merupakan salah satu etnik di Sulawesi yang berorientasi ke laut.

METODE

Untuk menjawab persoalan penelitian, diperlukan analisis berdasarkan metode sejarah. Sebuah metode yang merekonstruksi kembali peristiwa masa lampau melalui tahapan kerja pengumpulan sumber-sumber sejarah, menilainya secara kritis, dan menyajikan dalam bentuk narasi sejarah. Dua jenis sumber yang digunakan dalam kajian ini, yaitu sumber tertulis dan sumber lisan. Sumber tertulis terdiri atas manuskrip lokal yang disebut *lontarak* (manuskrip yang semula ditulis pada daun lontar) dan sumber tertulis lainnya. Sumber *lontarak* yang digunakan diperoleh dari Museum Daerah Mandar di Majene, yaitu *Lontarak Pattodioloang Mandar*, *Lontarak Pattappingan Mandar*, dan *Lontarak Balanipa Mandar*. Meskipun ketiga *lontarak* ini tidak menggunakan penanggalan, tetapi dapat memberikan informasi yang amat penting tentang objek kajian. Selain itu, kajian ini juga menggunakan sumber tertulis lainnya, baik berupa dokumen dan sumber-sumber sejarah lainnya yang tersimpan pada lembaga kearsipan, maupun berupa buku, artikel, dan hasil penelitian yang berkaitan dengan pelayaran dan perdagangan maritim orang Mandar. Sementara sumber lisan diperoleh melalui wawancara mendalam dengan para pelaut atau

pelaku sejarah dan tokoh masyarakat mampu memberikan informasi tentang objek kajian. Sumber yang telah dikumpulkan tersebut dianalisis melalui tahapan kritik sumber, interpretasi, dan kemudian direkonstruksi menjadi narasi sejarah tentang pelayar niaga Mandar pada paruh pertama abad ke-20.

PEMBAHASAN

Sekilas Tentang Mandar

Daerah Mandar yang kini menjadi Provinsi Sulawesi Barat terbentuk berdasarkan Undang-undang Nomor 26 Tahun 2004 yang disahkan dalam sidang paripurna Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) Republik Indonesia pada 22 September 2004, dan diresmikan pembentukannya pada 16 Oktober 2004. Jauh sebelumnya wilayah yang terdiri atas Kabupaten Polewali Mamasa (Polmas), Majene, dan Mamuju merupakan bagian dari Provinsi Sulawesi Selatan. Tiga wilayah yang sejak dahulu dikenal dengan Mandar, terletak di pesisir barat bagian utara jazirah selatan Sulawesi. Jarak antara Makassar dengan Sulawesi Barat, kurang lebih 300 km di sebelah utara Kota Makassar. Terletak antara 118° dan 119° BT dan antara 1° dan 3° LS. Batas wilayah pemerintahannya pada bagian timur dan selatan berbatasan dengan wilayah Provinsi Sulawesi Selatan, pada bagian barat berbatasan dengan Selat Makassar, dan pada bagian utara berbatasan dengan wilayah Provinsi Sulawesi Tengah. Luas wilayah provinsi ini adalah 16.937,16 kilometer persegi (Poelinggomang, 2012:17). Wilayah pemerintahan provinsi ini terdiri atas enam wilayah pemerintah kabupaten, yaitu Kabupaten Polewali Mandar (Polman), Kabupaten Mamasa, Kabupaten Majene, Kabupaten Mamuju, Kabupaten Mamuju Utara, dan Kabupaten Mamuju Tengah.

Data keberadaan wilayah itu menunjukkan bahwa Provinsi Sulawesi Barat yang berada pada pesisir pantai jalur pelayaran dan perdagangan maritim Selat Makassar. Lima dari enam kabupaten memiliki wilayah pantai, mulai dari

kabupaten paling utara yaitu Kabupaten Mamuju Utara ke selatan Kabupaten Mamuju Tengah, Kabupaten Mamuju, Kabupaten Majene, dan Kabupaten Polewali Mandar. Hanya Kabupaten Mamasa yang tidak memiliki wilayah pantai. Garis pantai yang panjang dari utara ke selatan ini telah melapangkan penduduknya yang mayoritas orang Mandar dikenal sebagai pelaut dan pedagang antarpulau yang ulung, di samping kegiatan sebagai nelayan dan petani tambak. Selain di provinsi ini, pemukiman orang Mandar juga dapat dijumpai pada sejumlah daerah di Sulawesi Selatan, seperti di Kabupaten Pinrang, Kabupaten Pangkep, Kabupaten Selayar, dan Kota Makassar serta provinsi lainnya di Indonesia.

Latar Integrasi Mandar

Awal berdirinya kerajaan-kerajaan di wilayah Mandar belum dapat dipastikan. Berdasarkan keterangan lisan dan naskah lokal berupa *lontarak* (naskah yang semula ditulis pada daun lontar) menunjukkan bahwa, asal mula kerajaan-kerajaan di jazirah selatan Sulawesi tidak terlepas dari kedatangan seorang pangerang atau putri baik dari atas maupun dari bawah. Dikatakan *Tomanurung* apabila seorang yang tidak diketahui nama dan asal-muasalnya muncul dari atas dan dikatakan *Totompok* apabila ia muncul dari bawah. Munculnya *Tomanurung* itu biasanya diawali konflik antara satu negeri yang disebut *wanua* (Bugis), *banua* atau *lembang* (Mandar), dan *borik* (Makassar) dengan negeri lainnya yang susah didamaikan (PaEni, 1986: 35). Dalam sumber-sumber *lontarak* diceritakan bahwa hanya *Tomanurung* yang dapat atau mampu mendamaikan konflik-konflik tersebut. *Tomanurung* di Gowa dan Bone misalnya, menjadi tokoh pemersatu yang berhasil memulihkan kehidupan masyarakat yang sebelumnya dikisahkan dalam keadaan kacau balau dan membangun tatanan pemerintahan yang terorganisasi dalam bentuk kerajaan (*Lontarak Akkarungeng Bone*; Patunru, 1983:2). Itulah sebabnya *Tomanurung* di Gowa dan Bone diangkat sebagai peletak

dasar pembentukan kerajaan yang kemudian diangkat menjadi raja pertama di masing-masing kerajaan tersebut.

Sementara kedatangan *Tomanurung* di Mandar, dikisahkan sebagai tokoh pemula pemukiman yang kemudian tersebar ke berbagai wilayah. Dalam *Lontarak Balanipa Mandar* dan *Lontarak Pattodioloang di Mandar* memberikan keterangan bahwa manusia pertama yang disebut *Tomanurung* datang ke Mandar dan mendarat di Ulu Saddang (hulu Sungai Saddang). Lebih lanjut dikisahkan dalam kedua *lontarak* itu, bahwa *Tomanurung* di Ulu Saddang kawin dengan Tokombong di Bura (muncul dari busa air) yang melahirkan anak bernama Tobanua Pong. Lalu Tobanua Pong kawin dengan Tobisse di Tallang yang melahirkan beberapa orang anak, antara lain: Landobelua,¹ Lasokeppang, Lando Guttu, Usuk Sabambang, dan Pakdorang.² Perkawinan antara Pakdorang dengan Rattebiang melahirkan empat orang anak; Tusudidi, Sibannangan (tinggal di Mamasa), Pongkapadang (tinggal di Makbuliling), dan seorang yang tidak diketahui namanya tinggal di Massupu. Pongkapadang kawin dengan Sanrobone di Buttu Bulu yang melahirkan anak bernama Bellotere (*Lontarak Pattodioloang*: 7; *Lontarak Balanipa*: 5).

Bellotere kemudian kawin dengan seorang pria yang tidak disebutkan namanya datang dari Makka dan berlabuh di lereng Buttu Allo. Dalam *lontarak* dikisahkan bahwa air laut dahulu

¹ Dalam *lontarak* dikisahkan, bahwa I Landobelua kawin dengan putra Raja Bone, namun tidak jelas apakah ia terlebih dahulu ke Gowa baru ke Bone atau sebaliknya. Sedangkan Lasokeppang, Lando Guttu, dan Usuk Sabambang tidak dikisahkan lebih lanjut dengan siapa mereka kawin (*Lontarak Pattodioloang*: 8-9).

² Menurut Mattulada bahwa perkawinan antara Tobanua Pong dengan Tobisse di Tallang melahirkan tujuh orang anak, namun hanya lima orang yang disebutkan namanya dalam *lontarak*. Kelima orang anak itu kemudian tersebar ke berbagai wilayah, yaitu Landobelua ke Gowa, Lasokeppang ke Belua (Luwu), Lando Guttu tinggal di Ulu Saddang, Usuk Sabambang tinggal di Karonangan, dan Pakdorang tinggal Bittuang. Itulah sebabnya orang Mandar menyatakan diri bersaudara dengan orang Toraja, orang Luwu (Bugis), dan orang Gowa (Mattulada, 1998: 63)

sampai di Buttu Bulu dan Buttu Allo (*Lontarak Pattodioloang*: 8). Mereka melahirkan anak yang dinamakan Tometeeng Bassi. Selanjutnya, Tometeeng Bassi melahirkan Daeng Lumalek, dan Daeng Lumalek melahirkan sebelas orang anak. Kesebelas orang bersaudara itu, adalah:

(1) Daeng Tumanang tinggal di Peurangan, (2) Lamberesusu tinggal di Makka, (3) Daeng Manganna tinggal di Tabulahang, (4) Sambalima tinggal di Tabang, (5) Pullaomesa tinggal di Ulu Salu, (6) Taandiri tinggal di Mamuju, (7) Daeng Palullung tinggal di Sendana, (8) Todipikung tinggal di Malakbo, (9) Taluwattu tinggal di Mambu,³ (10) Topanibulu pergi ke Bone, dan (11) Topalik tinggal di Lemo (Napo). Topalik melahirkan Tobittoeng dan Tobittoeng kemudian kawin dengan putra *Tomakaka* Napo, dan lahirlah Taurra-urra. Lalu Taurra-urra kawin dengan putri *Tomakaka* Lemo, yang kemudian melahirkan We Apas. Perkawinan antara We Apas dengan Puang di Gandang (putra *Tomakaka* Napo), melahirkan Imanyambung yang digelar Todilaling (Leyds, 1940: 9-16).⁴

Gambaran yang dikisahkan dalam kedua *lontarak* tersebut, tidak hanya menunjukkan bahwa *Tomanurung* di Ulu Saddang sebagai tokoh pemula adanya pemukiman di Mandar (baik di daerah pegunungan maupun di daerah pesisir), tetapi juga memberikan petunjuk bahwa pada prinsipnya penduduk Mandar (Sulawesi Barat) dan Sulawesi Selatan, bahkan Sulawesi Tengah memiliki latar kesejarahan yang sama dan bersaudara. Selain itu, juga menunjukkan bahwa pemukiman di daerah ini telah berlangsung jauh sebelum terjadi

penurunan permukaan laut (masa glasial). Di samping itu, juga dapat dipahami bahwa penghuni daerah ini adalah kelompok migran yang datang dari daerah lain, diperkirakan dari Cina Selatan, yang kemudian menetap dan membangun persekutuan masyarakat. Hal inilah yang mendasari penduduk daerah pesisir (*babana binanga*) dan daerah pedalaman (*ulunna salu*) bercikal bakal pada keturunan yang sama dan bersaudara (Poelinggomang, 2004: 3).

Namun karena berbagai alasan, seperti pertambahan penduduk, bencana alam, wabah penyakit ataupun karena persoalan adat dan sistem kekuasaan, sehingga mereka berpindah dan membangun permukiman baru. Persebaran permukiman ke berbagai tempat di Mandar tersebut, lambat laun berkembang menjadi persekutuan masyarakat yang disebut *banua* atau *lembang* di bawah seorang pimpinan yang dikenal *Tomakaka*. Maksudnya, orang yang dituakan dan memiliki kelebihan dan kearifan yang dapat dijadikan sebagai teladan dalam kehidupan masyarakat. Menurut Darmawan bahwa *Tomakaka* dapat diartikan sebagai orang yang punya kesanggupan dalam segala hal atau sanggup mengayomi masyarakat. Selain di Mandar istilah *Tomakaka* juga dikenal di Tanah Toraja dan Luwu. *Tomakaka* tidak hanya diartikan sebagai orang yang dianggap kakak, tetapi lebih dari itu. Sebab, kata itu mengandung makna yang lebih dalam dan mempunyai arti simbolik apabila kata *kaka* itu mendapat awalan *ma* sehingga menjadi kata *makaka* di belakang kata *to*. Jadi *Tomakaka* bermakna orang yang dituakan dan mempunyai banyak kemampuan sehingga diangkat menjadi pemimpin. *Tomakaka* juga berarti *Tomakkelita*, artinya orang yang memiliki *lita* atau negeri (Rahman, 1988:155).

Para *Tomakaka* yang tersebar di daerah Mandar, pada umumnya terkait atau merupakan keturunan dari *Tomanurung* di Ulu Saddang. Dalam tulisan Leyds yang bersumber dari *lontarak*, disebutkan bahwa *Tomakaka* yang pertama menetap di Ulu Saddang kemudian

³ Taluwattu melahirkan tiga orang anak, yaitu I Manriwa – neneknya orang Matanga, Sappawiwa tinggal di Tawang, dan yang ketiga tinggal di Mambu – neneknya orang di Padang.

⁴ Meskipun nama-nama tersebut ada sedikit perbedaan antara *Lontarak Balanipa Mandar* dan *Lontarak Pattodioloang di Mandar*, tetapi substansinya dapat dikatakan tetap sama. Demikian pula halnya dengan kisah yang bersumber dari keterangan-keterangan lisan dari *Pitu Uulunna Salu* yang dikemukakan oleh Leyds, pada prinsipnya terdapat cukup banyak persamaan, misalnya nama Pakdorang, Pongkapadang, sebelas bersaudara, Tobittoeng, dan Taurra-urra.

keturunannya tersebar ke berbagai daerah dan terdapat 41 *Tomakaka* di Mandar, yang masing-masing memerintah di daerah domisilinya (Leyds, 1940: 19-20).⁵

Pada awalnya kepemimpinan *Tomakaka* dapat berjalan dengan baik dan menjadi teladan yang senantiasa mengayomi warganya. Namun dalam perkembangannya tidak berjalan sebagaimana yang diharapkan masyarakat. Sebab sejumlah *Tomakaka*, seperti *Tomakaka* Passokkorang, Lenggo, Lempong, dan Tande berusaha menguasai *Tomakaka* lain, sehingga terjadi konflik antara *Tomakaka* yang satu dengan lainnya. Akibatnya ketenteraman dan ketertiban dalam kehidupan masyarakat terganggu (*Lontarak Pattodioloang*: 10).

Kenyataan itu mendorong sejumlah *Tomakaka*, seperti *Tomakaka* Napo, Samasundu, Mosso, dan Todatodang untuk mempersatukan diri dalam suatu ikatan persekutuan yang dikenal *Appe Banua Kaiyang* (empat negeri besar). Dalam perkembangannya, persekutuan ini pun

⁵ Adapun keempat puluh satu *Tomakaka* itu adalah: (1) *Tomakaka* di Ulu Saddang, (2) *Tomakaka* di Motting – Botang, Rantebulahan, (3) *Tomakaka* di Rantebulahan, (4) *Tomakaka* di Lembang Api – Allu, (5) *Tomakaka* di Makula – Pambusuang, (6) *Tomakaka* di Salimbokbo – Ulu Mandak, (7) *Tomakaka* di Lenggo – Mapilli, (8) *Tomakaka* di Batuwalawang, (9) *Tomakaka* di Garombang – Bulu, Mapilli Utara, (10) *Tomakaka* di Tamaranu, (11) *Tomakaka* di Pojosang – Napo, (12) *Tomakaka* di Saragian – Allu, (13) *Tomakaka* di Ambok Padang – Tubbi, (14) *Tomakaka* di Kelapa Dua, (15) *Tomakaka* di Passokkorang, (16) *Tomakaka* di Malandi – Campalagian, (17) *Tomakaka* di Karamangang, (18) *Tomakaka* di Titie – Mapilli, (19) *Tomakaka* di Leranglerang, (20) *Tomakaka* di Napo, (21) *Tomakaka* di Pangale – Samasundu, (22) *Tomakaka* di Sajoang – Allu, (23) *Tomakaka* di Salarri – Limboro, (24) *Tomakaka* di Leppong – Renggean, (25) *Tomakaka* di Puttanginor – Allu, (26) *Tomakaka* di Patui – Tandassura, (27) *Tomakaka* di Tande – Majene, (28) *Tomakaka* di Buttupau – Pamboang, (29) *Tomakaka* di Salabose – Majene, (30) *Tomakaka* di Sonde – Tappalang, (31) *Tomakaka* di Selumase – Tappalang, (32) *Tomakaka* di Puttade – Cenrana, (33) *Tomakaka* di Seppong – Ulu Mandak, (34) *Tomakaka* di Tabbang – Sebelah Timur Mamasa, (35) *Tomakaka* di Balobang – Pamboang, (36) *Tomakaka* di Puabang – Majene, (37) *Tomakaka* di Binuang, (38) *Tomakaka* di Lebhani – Mamuju, (39) *Tomakaka* di Kalukku – Mamuju, (40) *Tomakaka* di Kalumpang, dan (41) *Tomakaka* di Lomo – Mamuju.

tampaknya tidak mampu mengatasi ancaman dan gangguan dari luar, sehingga mereka kemudian mencari seorang pemimpin yang dapat membantu untuk menyelamatkan rakyat dan negeri atau mempertahankan keutuhan wilayahnya (Amir, 2011: 50). Usaha pencarian itu akhirnya tertuju kepada Imanyambungi karena dianggap mampu dan cakap untuk menjadi pemimpin berdasarkan pengalaman di Kerajaan Gowa.⁶ Itulah sebabnya, mereka juga berusaha menjalin hubungan dengan Gowa, suatu kerajaan yang telah membangun hegemoni kekuasaan di jazirah selatan Sulawesi sejak abad ke-16.

⁶ Imanyambungi adalah putra dari *Tomakaka* Puang di Gandang dari Napo yang amat bijak, pemberani, dan amat disegani. Ibunya bernama We Apas putri dari *Tomakaka* di Lemo. Namun terdapat sejumlah versi tentang keberangkatan Imanyambungi ke Gowa. *Pertama*, ketika usia Imanyambungi beranjak empat belas tahun, ia terlibat dalam suatu pembunuhan yang dilakukannya secara terpaksa terhadap sepupunya, saat mereka melakukan sabung ayam di halaman rumah neneknya. Rakyat menilai bahwa peristiwa itu merupakan perbuatan tercelah dan melanggar adat, sehingga harus mendapat hukuman *dipatei* (dibunuh) atau *dipaliq* (diasingkan). Walaupun neneknya sebagai *Tomakaka* yang disegani, namun kehendak orang banyak harus dilaksanakan. *Tomakaka* Mosso yang menyaksikan peristiwa itu menilai bahwa hal itu terjadi karena Imanyambungi mendapat penghinaan yang dilontarkan oleh sepupunya, setelah ayamnya kalah dalam sabung ayam itu. Dengan usaha yang keras dari *Tomakaka* Mosso, Imanyambungi akhirnya diasingkan ke Gowa. *Versi kedua*, bahwa sifat yang selalu ingin tahu, bebas dan ingin mendapat pengalaman yang lebih luas, membawa Imanyambungi nekad naik ke perahu orang Makassar yang sedang berlabuh di Balanipa, dan bersembunyi di ruang barang. Sementara perahu sedang berlayar tanpa diketahui oleh siapapun, ia tiba-tiba muncul digeladak dan mengagetkan semua awak perahu. Seusai tanya jawab, nahkoda memutuskan untuk mengembalikannya ke Balanipa. Namun, keputusan itu ditolak oleh Imanyambungi. Oleh karena pada dirinya tampak suatu keanehan berupa pancaran sinar yang keluar dari tubuhnya dikala sedang tidur, sehingga nahkoda menganggap bahwa ia bukan orang biasa. Sesampainya di Gowa, ia langsung diantar ke istana Gowa, dan akhirnya ia diterima dan dianggap sebagai warga istana dan mendapat perlakuan serupa dengan anak-anak raja di istana (Syah, 1997: 10-13; Leyds, 1940: 23).

Ketika kembali ke negeri kelahirannya Napo, Imanyambungi segera memerangi para *Tomakaka* yang mengancam *Appe Banua Kaiyang*. Atas dukungan dan bantuan dari Gowa dan *Appe Banua Kaiyang*, ia berhasil mengalahkan dan menaklukkan para *Tomakaka* yang selama ini membuat keonaran di Mandar (Saharuddin, 1985: 45; Kila, 2014: 213). Keberhasilan Imanyambungi dalam memulihkan ketenteraman dan ketertiban masyarakat, sehingga ia dipilih dan diangkat menjadi pemimpin atau pemegang kendali kekuasaan atas persekutuan *Appe Banua Kaiyang* dan negeri-negeri yang ditaklukkan. Pembentukan kesatuan pemerintahan inilah yang kemudian menjadi dasar berdirinya Kerajaan Balanipa, dengan pusat pemerintahan di Napo, suatu wilayah yang sejak lama dikenal sebagai bandar niaga di Mandar.

Demikian pula dengan para *Tomakaka* yang lain di Mandar, baik di daerah pesisir atau muara sungai (*babana binanga*) maupun di daerah pedalaman atau hulu sungai (*ulunna salu*) berusaha membentuk persekutuan yang terdiri atas beberapa negeri (*banua*) dalam suatu kesatuan pemerintahan yang kemudian disebut kerajaan. Di daerah pesisir pantai atau muara sungai, selain Kerajaan Balanipa terbentuk pula sejumlah kerajaan antara lain Sendana, Banggae (Majene), Pamboang, Tappalang, Mamuju, dan Binuang.⁷ Ketujuh kerajaan di pesisir pantai itu kemudian membentuk persekutuan yang dikenal dengan *Pitu Babana Binanga*. Hal inilah yang melapangkan orang Mandar menjadi pelaut ulung dan mereka tidak dapat dipisahkan dari laut, sebagaimana ungkapan bahwa “*sisara’ pai mata malotong anna mapute, anna sisara’ sasi lopi, anna to Mandar*” (nanti berpisah mata hitam dari putihnya, barulah laut, perahu, dan orang Mandar berpisah (Rahman, 2014:49).

Dalam perkembangannya, kedua persekutuan itu membentuk Konfederasi Mandar

⁷ Sementara di daerah pegunungan atau hulusungai terbentuk Kerajaan Rantebulahan, Tabulahan, Aralle, Mambi, Matangnga, Tabang, dan Bambang. Ketujuh kerajaan di hulu sungai itu kemudian membentuk persekutuan yang dikenal dengan *Pitu Ulunna Salu*.

melalui Perjanjian Luyo (*Allamungan Batu di Luyo*) pada abad ke-16. Perjanjian ini bukan hanya dilatari oleh meningkatnya konflik antarkerajaan dalam memperluas wilayah kekuasaan, tetapi juga persaingan dalam mengontrol perdagangan maritim di Mandar. Oleh karena itu, pembentukan Konfederasi Mandar bertujuan untuk menjalin kerjasama dalam rangka membangun dan mewujudkan kesejahteraan dan kedamaian di wilayah Mandar. Selain itu, perjanjian yang mendasari konfederasi ini juga mengandung nilai persatuan dan kesatuan atau integrasi serta toleransi dan persaudaraan. Itulah sebabnya sejumlah perjanjian antarkerajaan, dikenang oleh masyarakat sebagai konvensi dalam menata kehidupan bersama dan hubungan antarkerajaan di Mandar yang memandang kerajaan lain sebagai bagian yang terpisahkan dari keberadaannya.

Mandar dalam Lintasan Pelayaran Niaga

Kerajaan-kerajaan di Mandar dalam menata kehidupan bersama di wilayah tersebut, bukan hanya berusaha menjalin hubungan kerjasama dengan kerajaan lain, tetapi juga mengeluarkan kebijakan yang berkaitan dengan pengembangan perdagangan maritim. Kerajaan Balanipa misalnya, merespon dengan pemindahan pusat pemerintahan yang sebelumnya ditempatkan di Napo ke daerah pesisir pantai yang terletak di muara Sungai Mandar, yang disebut dengan Tangga-Tangga. Dalam rangka menyongsong kepindahan pusat pemerintahan itu, dibentuklah petugas-petugas kerajaan yang dalam *lontarak* disebut dengan *sakka manarang* (lengkap segala kepandaian), yaitu berjumlah “seribu orang” (*tau sallessorang*) dengan berbagai keterampilan khusus. Misalnya: pembuat perahu, pemintal tali, pembuat layar perahu, tukang kayu, pandai emas, pandai besi, pandai kuningan, pembuat alat batu, pembuat alat kesenian, pengukir, pasukan berani mati, pasukan penyumpit, pasukan senapan, pasukan pengawal, pengasuh, juru masak, pengambil air, dan pengambil kayu.

Masing-masing kelompok tersebut terdiri atas dua puluh orang (*Lontarak Pattodioloang*: 14). Selain itu, juga diangkat pejabat yang bertugas mengatur lalu lintas dan pendaratan perahu dagang yang keluar masuk pelabuhan yang disebut *sawannar* (sahbandar).

Keterlibatan penduduk di jazirah selatan Sulawesi, termasuk di kawasan Mandar yang kini dikenal dengan Sulawesi Barat dalam dunia maritim tidak dapat dipisahkan dari kegiatan pelayaran dan perdagangan di wilayah Kepulauan Indonesia pada khususnya serta Asia Tenggara dan Asia Timur pada umumnya. Kebijakan perdagangan yang umum dilaksanakan di Asia Tenggara sejak lama, bukan saja diarahkan untuk memikat pedagang dan pelaut di wilayah ini (Bugis, Makassar, Mandar, Selayar, dan Bajo) dan lainnya (Buton, Jawa, dan Melayu), tetapi juga bagi bangsa manapun yang bergiat dalam dunia perdagangan maritim di Asia Tenggara. Dalam hubungan itu peranan pelaut dan pedagang di wilayah ini tidak dapat dibiarkan. Mereka tidak hanya melakukan pelayaran niaga ke daerah-daerah produksi komoditi terpenting ketika itu, yaitu rempah-rempah di Maluku dan kayu cendana di Timor dan Sumba. Tetapi mereka juga melakukan pelayaran niaga ke bandar-bandar niaga di Jawa, Selat Malaka, Kalimantan, dan lainnya. Keterbukaan dan jalinan hubungan niaga yang baik itu, bahkan memikat juga para pedagang lain datang ke wilayah ini untuk melakukan kegiatan niaga (Poelinggomang, 2002:28).

Keterangan tentang bandar niaga atau pelabuhan-pelabuhan di kawasan Sulawesi hingga akhir abad ke-15 belum dapat dipastikan. Kenneth R. Hall, seorang sejarawan yang mengkaji perdagangan di Asia Tenggara tidak menyebutkan atau memasukkan wilayah Sulawesi dalam lima jaringan perdagangan di Asia Tenggara sekitar abad ke-14 dan permulaan abad ke-15.⁸ Meskipun demikian, dalam

pengungkapannya tentang jaringan pelayaran niaga, Hall memasukkan pelabuhan-pelabuhan di jazirah selatan Sulawesi ke dalam jaringan pelayaran niaga yang sebagian besar berada di bawah pengawasan kelompok pedagang di Jawa.⁹ Dalam babat Negarakartagama yang ditulis oleh Mpu Prapanca pada 1364, menyebutkan beberapa wilayah di kawasan ini yang didatangi armada dagang Majapahit, yaitu Luwu, Bantaeng, Selayar, dan Makassar.¹⁰ Menurut Edward L. Poelinggomang, bahwa sesungguhnya Makassar yang disebut itu adalah pelabuhan yang berada di pesisir barat jazirah selatan Sulawesi, seperti Tallo, Siang (Pangkajene), Bacukiki (Parepare), Suppa, dan Napo (Balanipa, Mandar). Wilayah ini yang dalam perkembangan kemudian, apabila

Selat Malaka. *Ketiga*, jaringan perdagangan yang meliputi pesisir timur Semenanjung Malaka, Thailand, dan Vietnam Selatan (untuk memudahkan, kita sebut jaringan perdagangan Laut Cina Selatan). *Keempat*, jaringan perdagangan Laut Sulu yang meliputi pesisir barat Luzon, Mindoro, Cebu, Mindanao, dan pesisir utara Kalimantan (Brunei Darussalam). *Kelima*, jaringan perdagangan Laut Jawa yang meliputi Kepulauan Nusa Tenggara, Kepulauan Maluku, pesisir barat Kalimantan, Jawa, dan bagian selatan Sumatra. Jaringan perdagangan yang terakhir ini berada di bawah hegemoni Kerajaan Majapahit di Jawa Timur. Pada dasarnya setiap jaringan perdagangan memiliki pola khusus perkembangan pertukaran internalnya, akan tetapi berlangsung hubungan perdagangan antara jaringan perdagangan-jaringan perdagangan itu (Hall, 1985: 20-25 dan 224-225; Poelinggomang, 2002:19-20).

⁹ Pelayaran pedagang di Jawa itu menyusuri ke timur melalui pelabuhan-pelabuhan di Nusa Tenggara hingga memasuki Maluku dan kemudian menelusuri pelabuhan di jazirah selatan Sulawesi terus ke arah utara menelusuri pesisir timur Kalimantan hingga mencapai Mindanao. Pelayaran ke arah barat melalui pesisir timur Sumatera dan memasuki jaringan perdagangan Selat Malaka hingga pelabuhan-pelabuhan di Sumatera Utara (Poelinggomang, dkk., 2005a:52).

¹⁰ Dalam babat Negarakartagama diperoleh keterangan bahwa setelah Gajah Mada diangkat menjadi mangkubumi (1331-1364) menggantikan Arya Tadah, Kerajaan Majapahit mulai melancarkan ekspedisi untuk menguasai Nusantara. Ekspedisi ini menduduki beberapa daerah di Sulawesi, di antaranya Bantayang (Bantaeng), Luwuk (Luwu), Makassar, Butung (Buton), dan Selaya atau Selayar (Yamin, 1986:60-63; Poelinggomang, 2005b:3).

⁸ Kelima jaringan perdagangan (*commercial zones*) ketika itu adalah: *pertama*, jaringan perdagangan Teluk Begal, yang meliputi pesisir Koromandel di India Selatan, Sri Lanka, Birma (kini Myanmar), dan pesisir utara dan barat Sumatera. *Kedua*, jaringan perdagangan

mengikuti ulasan Eredia disebut “Wilayah Makassar” (*Macazar Regiam*). Kota pelabuhan Makassar yang hingga kini bertahan dengan sebutan itu sesungguhnya baru dibangun pada paruh kedua abad ke-16, yaitu pada masa pemerintahan Raja Gowa X, Tunipalangga Ulaweng (1546-1565).¹¹

Pelabuhan-pelabuhan di jazirah selatan Sulawesi itu mulai menjadi pusat kegiatan pada akhir abad ke-15, dan berada di tengah-tengah dunia perdagangan. Di bagian utara berkembang jaringan perdagangan Laut Sulu, di bagian timur dan selatan jaringan perdagangan Laut Jawa, dan di barat jaringan perdagangan Laut Cina Selatan, Selat Malaka, dan Teluk Begal.¹² Meskipun jaringan perdagangan di wilayah itu, mengalami kegoncangan akibat intervensi bangsa Eropa, tetapi perniagaan terus berlangsung sehingga terjadi pergeseran jaringan pelayaran niaga. Jaringan pelayaran niaga yang berpusat di Cina Selatan misalnya, yang menurut Hall meliputi pelabuhan-pelabuhan di pesisir Vietnam, Thailand, Semenanjung Malaka, Filipina, dan menjalin hubungan dengan pelabuhan-pelabuhan di Jawa seperti Tuban, Gresik, Jepara, dan Demak.

¹¹ Dalam laporan perjalanan Tome Pires pada awal abad ke-16 (1512-1513), yang ditulis berdasarkan keterangan pedagang Melayu, disebutkan bahwa “Kepulauan Makassar berada di jalur menuju Maluku, yang dicapai lewat pelayaran dari Tanjungpura selama empat atau lima hari. Kepulauan ini terdiri dari banyak pulau dan merupakan negeri besar. Dari sini kita dapat bertolak ke Buton dan Maluku dan juga ke utara. Penduduknya masih kafir. Penduduk kepulauan ini melakukan perdagangan dengan Malaka, Jawa, Kalimantan, Siam, dan semua tempat antara Pahang dan Siam. Mereka lebih mirip orang Siam daripada ras lain” (Pires, 2014: 291; Poelinggomang, 2002:21; Pelras, 1977:227).

¹² Gambaran tersebut memberikan petunjuk bahwa pelabuhan-pelabuhan di wilayah Sulawesi menjadi pusat kegiatan karena beberapa faktor. *Pertama*, letaknya strategis - posisinya berada di tengah-tengah dunia perdagangan. *Kedua*, munculnya intervensi bangsa Eropa sehingga perdagangan di pusat niaga mengalihkan kegiatan mereka ke tempat lain. *Ketiga*, pedagang dan pelaut setempat melakukan pelayaran niaga ke daerah-daerah penghasil dan bandar niaga lain (Poelinggomang, 2002:22).

Setelah Malaka diduduki oleh Portugis pada 1511, dan timbul ancaman keamanan pelayaran laut di beberapa jalur pelayaran, para pedagang dan pelaut berusaha mencari jalur pelayaran dan pelabuhan yang aman. Pedagang Cina, Spanyol di Luzon, dan Sulu memanfaatkan jalur Selat Makassar dalam pelayaran mereka ke selatan. Sementara pedagang Melayu dinyatakan meninggalkan Malaka dan mencari koloni dagang baru, di antaranya pelabuhan Siang (Pangkajene) dan pelabuhan lainnya di jazirah selatan Sulawesi (Poelinggomang, 2002:22).

Berdasarkan sejumlah kajian yang ditulis menurut pemberitaan bangsa asing menyangkut jazirah selatan Sulawesi, bahwa perdagangan di Siang telah berkembang pesat jauh sebelum Makassar muncul. Bahkan Kerajaan Gowa dan Tallo pernah berada dalam kekuasaannya. Siang (Sciom, Ciom atau Ciam) pertama kali muncul pada sumber Eropa dalam sebuah peta Portugis yang bertarikh 1540. Selain Siang, pembuat peta Portugis itu juga mengenal beberapa tempat (pelabuhan) yang berada di pesisir barat Sulawesi seperti, Tetoli (Toli-Toli), Mamallo atau Mamoio (Mamuju), Curicuri, Quiqui atau Quriquiri (Kurikuri, Mamuju), Mandar (Balanipa), Supa (Suppa), Lynta (Alitta), Machoquique (Bacukiki), Tello (Tallo), Goa (Gowa), dan Agacim atau Agaci (Garessi), dan lain-lain (Pelras, 1973:53; Andaya, 2004:25). Menurut pemberitaan Antonio de Paiva, seorang pedagang Portugis yang mengunjungi Siang pada 1542, bahwa orang Melayu telah menetap di bandar niaga itu sejak sekitar tahun 1490 (Poelinggomang, 2002:23).¹³ Tampaknya pengenalan wilayah itu oleh pedagang-pedagang Melayu mendorong mereka memilihnya sebagai koloni dagang ketika Malaka diduduki oleh Portugis. Kehadiran mereka

¹³ Antonio de Paiva, seorang pedagang Portugis, awalnya singgah dulu di Siang sebelum melanjutkan perjalanan ke utara menuju Sulawesi Tengah untuk mencari kayu Cendana. Ketika dia kembali pada 1544, dia singgah di tiga tempat, yaitu Suppa, Siang dan Gowa. Paiva berkomentar bahwa Gowa adalah sebuah kota yang besar “yang dulunya merupakan kerajaan bawahan Siang, namun tidak lagi begitu” (Pelras, 1973: 47; Andaya, 2004: 26).

menambah kesibukan kegiatan perdagangan di bandar niaga itu serta membuka kesempatan bagi perkembangan dan kemajuannya Menurut Manuel Pinto, seorang Portugis yang mengunjungi Siang, penduduk Siang berjumlah sekitar 40.000 orang pada tahun 1545. Suatu jumlah yang sangat banyak bagi kehidupan suatu bandar niaga ketika itu (Poelinggomang, dkk., 2005a:54; Pelras, 1973:53).

Sehubungan dengan pemberitaan bangsa asing tersebut, tampak bahwa sejumlah tempat di Sulawesi Barat telah dikenal oleh pedagang Portugis, seperti Mamuju, Kurikuri, dan Mandar (Balanipa). Kapan daerah itu mulai muncul dan berkembang sebagai bandar niaga belum dapat dipastikan. Eredia hanya menyebutkan dalam catatannya bahwa Mamallo atau Mamoio yang kini dikenal dengan Mamuju, terletak di ujung barat kerajaan-kerajaan di Mandar, seperti juga Curicuri atau Quriquri (sekarang, Kurikuri), penduduknya mengirim hampir semua kulit penyu dari waktu ke waktu. Balanipa-Mandar dikisahkan telah menjadi pusat pemerintahan dan pelabuhan utama. Menurut Paiva, bahwa pada 1544, Karaeng Siang memutuskan untuk mengasingkan anaknya ke Mandar karena tidak mau diperintah (Pelras, 1977:238; Andaya, 2004:25). Tumbuh dan berkembangnya pelabuhan-pelabuhan di pesisir barat jazirah selatan Sulawesi sebagai pemasaran produksi dan pelabuhan singgah bagi para pedagang, bukan saja karena letaknya yang strategis di tengah-tengah dunia perdagangan. Tetapi juga karena perluasan dan pergeseran jaringan perdagangan akibat intervensi bangsa Eropa dalam dunia niaga serta peran pedagang dan pelaut di wilayah ini yang melakukan pelayaran niaga ke daerah produksi dan bandar niaga lain.¹⁴

¹⁴ Tambahan pula, bila diikuti pemberitaan Tome Pires tampak bahwa perkembangan pelabuhan-pelabuhan di wilayah ini menjadi pusat kegiatan telah terjadi selambat-lambatnya pada akhir abad ke-15, bandar niaga di daerah ini telah dikenal dan berkembang serta penguasa beberapa bandar niaga itu tidak membatasi dan melarang pedagang-pedagang asing untuk berniaga (Polenggomang, dkk., 2005a:53).

Jaringan Pelayaran Niaga Mandar

Keberhasilan VOC menaklukkan Makassar (1667-1669) dan kebijakan monopoli perdagangan rempah-rempah Maluku, tidak memudahkan semangat pelaut dan pedagang dari jazirah selatan Sulawesi. Mereka (Bugis, Makassar, dan Mandar) bukan hanya tetap berusaha menerobos monopoli VOC atau melanggar aturan VOC yang melarang memasuki Maluku, tetapi mereka juga mengalihkan kegiatannya ke pusat perdagangan lain, seperti Banjarmasin, Kutai, Riau, Semenanjung Malaka, dan Sulu.¹⁵ Pengalihan atau pemindahan kegiatan ke pusat perdagangan dan daerah-daerah yang relatif baru di luar sistem monopoli VOC, termasuk diaspora pelaut Bugis, Makassar, dan Mandar pada abad ke-17 dan 18, sesungguhnya telah memberikan landasan bagi perkembangan jaringan pelayaran dan perdagangan mereka pada abad-abad berikutnya (Bakti, 2010:7).

Ketika kapal-kapal uap kapitalis pada umumnya dan kolonial Belanda pada khususnya mendominasi perairan Nusantara, para pelaut dari jazirah selatan Sulawesi (Bugis, Makassar, dan Mandar) masih tetap memainkan peranan penting dalam pelayaran niaga di tengah ekspansi kapal uap pada akhir abad ke-19 hingga pertengahan abad ke-20. Wilayah pelayaran niaga mereka sangat luas mencakup hampir seluruh kawasan dan pelabuhan di Nusantara. Berbeda dengan masa-masa sebelumnya terutama setelah penaklukan Makassar, pemerintah kolonial Belanda telah mengendorkan kebijakan monopolinya dalam perdagangan maritim sejak paruh kedua abad ke-19. Kebijakan ini sejalan dengan semakin merosotnya perdagangan rempah-rempah Maluku. Semua pelabuhan di Hindia

¹⁵ Menurut Warren, bahwa sebelum 1760 tercatat sekitar empat belas hingga lima belas perahu dagang Bugis mengunjungi Sulu setiap tahun. Perahu-perahu dagang itu datang dari Maluku dengan membawa rempah-rempah, sarang burung, gula, beras, kain tenun untuk pakaian, dan lontar. Barang dagangan yang utama adalah mesiu (Warren, 1981:11; Poelinggomang, 2002: 38).

Belanda dapat dilabui oleh perahu-perahu pribumi, sehingga memberikan keleluasaan kepada pelaut Bugis, Makassar, dan Mandar untuk melakukan pelayaran niaga. Pelabuhan-pelabuhan di jazirah selatan Sulawesi kembali semarak sebagai pusat jaringan pelayaran pribumi (Sulistiyono, 2012:79).

Parapelayan Mandar, terutama berpangkalan di Teluk Mandar antara Polewali dan Mamuju. Di sepanjang pantai ini terdapat sejumlah kota pelabuhan kecil, seperti Binuang, Balanipa, Majene, Pamboang, Sendana, Tappalang, dan Mamuju. Mereka melakukan pelayaran niaga ke berbagai penjuru Nusantara dengan menggunakan perahu layar, seperti *padewakang*, *palari*, *pinisi*, dan *sope* (Sulistiyono, 2012:79).¹⁶ Selain itu, berdasarkan sejumlah informan bahwa mereka melakukan pelayaran niaga ke Singapura, Malaysia, Sumatera, Kalimantan, Jawa, Ambon, Ternate, dan Nusa Tenggara dengan menggunakan perahu *ba'go*, *lambo*, dan *lete*.¹⁷ Menurut Darmawan bahwa jaringan pelayaran dan perdagangan orang Mandar di seluruh Nusantara adalah sebagai berikut: (a) Indonesia bagian barat terdiri atas: *Pattumasik* (pelayar dan pedagang yang melayari Mandar – Singapura; *Passa'la* (pelayar dan pedagang yang melayari Mandar – Malaysia – Singapura);

Pappadang (pelayar dan pedagang yang melayari Mandar – Padang) pulang pergi; (b) Indonesia bagian tengah terdiri atas: *Pa'jawa* adalah pelayar dan pedagang yang melayari Mandar – Jawa (Jakarta, Cirebon, Gresik, Surabaya, Banyuwangi); *Pabboroneo* adalah pelayar dan pedagang yang melayari Mandar – Kalimantan (Kalimantan Utara, jika Belanda menghalangi rute di Laut Jawa menuju ke Singapura) pulang pergi; (c) Indonesia bagian timur terdiri atas: *Passalaparang* (pelayar dan pedagang yang melayari Mandar – Lombok, Sumbawa); *Pattimor* (pelayar dan pedagang yang melayari Mandar – Timor (Kupang), Waingapu; *Paambung* (pelayar dan pedagang yang melayari Mandar – Ambon, Seram, Buru; *Pattaranate* (pelayar dan pedagang yang melayari Mandar – Ternate, dan Bacan) pulang pergi (Rahman, 1988:76-77).

Sementara sumber lain melukiskan bahwa orang-orang Mandar di pantai adalah pelayar dan pedagang terkenal. Pelayaran dan perdagangan menjadi sumber mata pencaharian utama. Perjalanan dagang sangat jauh dilakukan, di antaranya Sumatera, Singapura, Jawa, Borneo dan Maluku semuanya dikunjungi. Sebagai muatannya adalah barang-barang tenun, ikan, produk pertanian, rotan dan sebagainya. Angkutan balik terdiri atas barang tembaga, tembikar, berbagai peralatan rumah tangga dan bahan makanan. Muatan balik tersebut kembali dijual di daerah Mandar atau di tempat lain. Para pelaut ini kebanyakan menghidupkan pelayaran pribumi di daerah ini dengan kapal-kapal besar. Perdagangan domestik juga sangat ramai, beberapa pasar menarik banyak pengunjung. Orang menjumpai pasar yang besar di Balanipa, Pembusuang, Campalagian, Mapili. Di samping itu, ada juga pasar-pasar kecil di pedalaman di hampir semua pusat pemukiman. Selain barang tenun dan peralatan rumah tangga, di sana berbagai bahan pangan pribumi, buah dan komoditi kerajinan dijual (Anonim, 1912:514).

Berikut gambaran singkat tentang pelayaran niaga Mandar ke berbagai penjuru

¹⁶ *Padewakang* adalah perahu layar dari jazirah selatan Sulawesi, memiliki haluan yang lebih kuat dibandingkan dengan jenis perahu lain yang berasal dari daerah ini. Perahu jenis ini memiliki dua tiang layar dan sebuah bangunan atas yang berada di sisi depan kapal yang menandakan jenis perahu ini laik laut dengan kecepatan berlayar yang memadai. Rata-rata volume perahu jenis ini adalah antara 7 dan 15 kojang (1 kojang=2 ton). *Palari* merupakan perahu yang lebih kecil dari jenis *padewakang* dengan rata-rata volume 4–5 kojang. Perahu *pinisi* sesungguhnya merupakan pengaruh dari bentuk sekunar yang merupakan model kapal Eropa pada abad-abad lampau dengan volume 3–5 kojang. Sementara *sope* atau *pakur* adalah perahu kecil satu layar yang digunakan untuk angkutan barang ke dan dari pulau-pulau kecil sekitarnya atau untuk menangkap ikan (Vuuren, L. van. 1917:8; Sulistiyono, 2012:85).

¹⁷ Baharuddin Lolo, wawancara di Bababulo pada 4 Februari 2016; Nurdin Amin, wawancara di Pamboang pada 4 Februari 2016; M. Jafar, wawancara di Pangaliali pada 6 Februari 2016.

Nusantara. Selama masa akhir muson timur (Oktober) perahu-perahu Mandar melakukan pelayaran menuju ke Singapura dengan singgah di Pulau Ani (Kepulauan Riau) untuk mendapatkan air tawar. Pelayaran ke Singapura membutuhkan waktu selama empat belas hari. Di Singapura mereka menjual antara lain kopra, kapok, dan rotan. Setelah barang dagangannya habis terjual, mereka membeli berbagai komoditi di pelabuhan bebas itu untuk dibawa pulang, seperti tembikar, benang, perkakas rumah tangga, pisau, korek api, dan sebagainya. Sebagian dari mereka juga ada yang berlayar ke Penang. Selama dua minggu pertama bulan Desember, mereka berlayar pulang ke secara langsung dengan memanfaatkan muson barat ke Mandar (Majene). Di pelabuhan ini mereka sudah ditunggu orang-orang yang menginginkan untuk mendapatkan barang-barang baru dari Singapura. Namun demikian para pedagang ini hanya menjual sekitar seperempat saja dari barang yang mereka bawa. Uang hasil penjualan digunakan untuk membeli barang-barang kerajinan Mandar yang biasanya dibuat oleh kaum wanita Mandar, seperti sarung yang digemari oleh masyarakat di Indonesia bagian timur (Turpijn, 933:118; Sulistiyono, 2012:79).

Setelah beristirahat selama beberapa minggu dengan keluarganya, mereka mulai melakukan pelayaran lagi ke arah timur pada bulan Januari untuk menjual barang dagangannya. Dari Mandar mereka berlayar ke Parepare, Kepulauan Spermonde (khususnya Salemo, Barang Lompo, dan Kodingareng), Bantaeng, dan Balangnipa (Sinjai). Mulai dari Balangnipa, trayek terbagi menjadi dua yaitu ke Ambon, tetapi dalam perjalanan pulang mereka singgah di Oliase, Banda, Gisser dan kemudian ke Makassar. Pada trayek kedua, mereka berlayar ke Kendari, Salabangka, Bungu, Mari, Kepulauan Banggai Sula, Bacan, Jailolo, Tidore, dan Ternate. Dengan menggunakan rute yang sama mereka berlayar kembali ke Mandar. Perjalanan niaga ke Ambon menghabiskan waktu sekitar enam bulan, sedangkan pada rute Ternate menghabiskan waktu sekitar tujuh

bulan. Jika mereka mulai berlayar pada bulan Januari, maka mereka akan datang kembali ke Mandar pada bulan Juli atau Agustus. Setelah beristirahat selama beberapa bulan, mereka berlayar kembali ke Singapura pada bulan Oktober (Sulistiyono, 2012:80; Turpijn, 933:118;).

Selain itu, pelaut Mandar juga melakukan pelayaran dan perdagangan maritim ke Kalimantan, Jawa, dan Sumatera. Mereka yang melakukan pelayaran niaga ke Sumatera, khususnya Padang mulai meninggalkan Mandar pada puncak muson timur (sekitar Juli) menuju ke Masalimo dan kemudian ke Pulau Laut. Dari sini mereka menuju ke Kepulauan Masalembu. Dari daerah ini mereka dapat mencapai Bawean dalam waktu dua puluh empat jam untuk melanjutkan pelayaran ke Karimun Jawa dan selanjutnya ke Semarang. Dari Semarang mereka melanjutkan pelayaran ke Batavia melalui Pekalongan, Tegal, Cirebon, dan Kerawang. Perjalanan dari Semarang ke Kerawang ditempuh dalam waktu sekitar empat puluh delapan jam. Setelah menempuh perjalanan sekitar setengah hari dari Kerawang mereka dapat berlabuh di Batavia. Mereka kemudian membongkar semua barang dagangan yang sudah diatur oleh mitra perusahaan dagang di Batavia (Sulistiyono, 2012:80).

Mitra perusahaan dagang di Batavia tersebut, juga bertanggung jawab atas pengiriman sebagian barang dagangan ke Padang dengan menggunakan kapal KPM (*Koninklijke Pakervaart Maatschappij*). Beberapa awak perahu ditugaskan untuk mengawal barang-barang tersebut ke Padang. Hanya sekitar empat awak perahu yang tinggal di perahu mereka di Batavia. Di Padang mereka tinggal di Kampung Bugis atau Kampung Batipoe dan mereka harus menjual barang dagangnya. Barang dagang yang dijual di Padang terutama terdiri atas berbagai jenis pakaian yang diimpor dari Singapura dan sarung Mandar yang terkenal dengan “sarung Mandar

atau kain Bugis”.¹⁸ Ketika barang dagangan sudah terjual semuanya, mereka kembali ke Batavia dengan naik kapal KPM, kecuali mereka yang kawin dengan wanita setempat tetap tinggal di Padang. Sementara itu, awak perahu yang bertugas di Batavia berbelanja berbagai barang yang akan dijual di Mandar, seperti benang, kapas, dan peralatan rumah tangga. Mereka berlayar kembali ke Mandar ketika muson barat pada bulan Desember (Sulistiyono, 2012:80).

Para pelaut dan pedang Mandar melakukan pelayaran ke Kalimantan (antara lain Banjarmasin, Pontianak, Balikpapan, Samarinda, Tarakan, dan Tawau), Bali, Jawa (Gresik, Surabaya, Semarang, dan Batavia), Sumatera (Bengkulu, Padang, dan Belitung) selama muson timur.¹⁹ Mereka memperdagangkan berbagai jenis pertanian, hasil hutan, dan kerajinan. Selama muson barat mereka kembali ke jazirah selatan Sulawesi (antara lain Mandar, Makassar, dan Bira) dengan singgah di Belitung, Batavia, dan pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa, Sumbawa, Flores Barat, dan Sumba. Mereka memperdagangkan hasil laut, hutan, dan pertanian. Ketika perahu mencapai Sumbawa, mereka memuat beras untuk dijual di Sumba dan Flores Barat. Selain itu, mereka juga membeli hasil laut, seperti tripang dan mutiara untuk di jual di Makassar.²⁰

¹⁸ Mereka dapat memperoleh keuntungan sekitar 50 persen dari hasil transaksi tersebut. Misalnya harga sarung Mandar di Majene adalah f 15/kodi dan menjadi f 20-25, sedangkan harga sarung biasa yang diimpor dari Singapura, Batavia atau Makassar f 6/kodi dan menjadi f 15/kodi di Padang (Turpijn, 1933:118; Sulistiyono, 2012:85).

¹⁹ Nurdin Amin, wawancara di Pamboang pada 4 Februari 2016; Baharuddin Lolo, wawancara di Bababulo pada 4 Februari 2016; M. Jafar, wawancara di Pangaliali pada 6 Februari 2016.

²⁰ Selain itu, Perlu dikemukakan bahwa pelabuhan-pelabuhan yang terletak di bagian barat Sumbawa juga dikunjungi oleh perahu-perahu dari Bawean, Madura, Balangnipa, Bone, dan Selayar dengan membawa beras untuk Flores, Sumba, dan Ende setiap tahun. Selama musim panen, perahu-perahu ini memuat beras di Sumbawa (pelabuhan Taliwang, Sapakeh, dan Labuan) untuk dikirim ke Lombok, Sumenep (Madura)

Mandar, Makassar, dan Bira di jazirah selatan Sulawesi, bukanlah satu-satunya pangkalan perahu pribumi selama periode akhir kolonial Belanda. Surabaya juga merupakan pangkalan yang besar di Jawa. Namun sangat menarik karena orang Bugis, Makassar, dan Mandar merupakan kelompok yang paling dominan dalam dunia pelayaran dan perdagangan maritim di pelabuhan tersebut. Tampaknya hal ini tidak terlepas dari diaspora dagang mereka yang menggunakan Surabaya sebagai pangkalannya. Di samping sebagai pelabuhan tujuan pelayaran niaga pribumi, Surabaya juga menjadi pangkalan perahu terbesar di Hindia Belanda (Indonesia). Mereka diorganisir dalam Roepelin (Roekoen Pelayaran Indonesia) dipimpin Nadjamuddin Daeng Malewa.²¹ Perahu pribumi yang dimiliki oleh orang Bugis, Makassar, Mandar, Buton, Madura, dan Jawa menggunakan Surabaya sebagai pangkalan dalam pelayaran dan perdagangan maritim antara satu pelabuhan ke pelabuhan lain atau satu pulau ke pulau lainnya yang semakin melapangkan terwujudnya integrasi Indonesia.

Membangun Integrasi Indonesia

Pelayaran dan perdagangan maritim Mandar dari satu pulau ke pulau lainnya, mengandung banyak pesan dan makna dalam kaitannya dengan pengenalan wilayah, penduduk, dan komoditi, yang semuanya menjadi faktor pendukung keberlangsungan tradisi maritim. Tidak dapat diragukan

dan Bawean. Sedangkan kacang, kerbau, dan hasil hutan dibawa ke Buleleng (Bali), Ampenen, dan Surabaya (Sumber Arsip, No. 658; Sulistiyono, 2012:81).

²¹ Roepelin merupakan organisasi para awak perahu layar tradisional yang didirikan di Surabaya pada 1 November 1935. Ketua organisasi ini adalah Nadjamuddin Daeng Malewa dari Makassar. Anggota organisasi ini terdiri atas awak perahu pribumi dari orang Makassar, Bugis, Mandar, Madura, Jawa, dan sebagainya yang menggunakan Surabaya basisnya. Pusat organisasi ini ada di Surabaya, sedangkan cabangnya didirikan di Makassar, Banjarmasin, Palembang, Batavia, Semarang, dan Cirebon (Daeng Malewa, 1937:18).

lagi, bahwa mereka adalah para aktor yang menyatukan Indonesia, yang secara geografis antara satu pulau dengan pulau lainnya terpisah yang semuanya dibasahi oleh laut. Menurut Fernand Braudel dalam Rahman Hamid, bahwa laut selain menyediakan kesatuan (*unity*), transportasi, sarana pertukaran, dan perhubungan, laut juga menjadi pemisah besar (*great divider*). Setiap daerah yang memiliki perbedaan terhubung di laut, tetapi bukan oleh air laut, melainkan orang-orang yang bergiat di laut, sebagai pelayar dan pedagang (Braudel, 1972:276; Hamid, 2015:12).

Melalui kegiatan pelayaran niaga, terjadi proses interaksi komunitas lintas budaya sehingga melahirkan, dalam bahasa Taufik Abdullah, “interpenetrasi kebudayaan”. Berbagai corak kebudayaan, dengan sekian ragam bentuk dan intensitasnya, telah pernah dialami dan bahkan masih berlangsung sampai sekarang. Dialog antara wilayah dan etnisitas yang kini telah dianggap dan dirasakan sebagai bagian dari kenyataan yang telah dikonseptualisasikan sebagai bagian dari kesadaran satu bangsa dan satu tanah air (Abdullah, 2015:37-38).

Hampir seluruh wilayah Indonesia, khususnya kawasan pesisir dan pelabuhan, pernah didatangi oleh para pelaut Mandar. Bagi mereka, Indonesia bukan sebuah ruang kehidupan yang dibayangkan, seperti kata Benedict Anderson (2002:8-11), melainkan ruang geografi dan sosiokultural yang secara nyata dilihat dan dialami. Semua tempat yang pernah didatangi, dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan, masih diingat dan mudah mereka sebutkan. Berbagai kisah pengalaman menarik, susah dan senang, telah menyatu dalam ingatan mereka sebagai ‘dokumen’ sejarah yang hidup. Meskipun demikian, dari segi waktu, kadang mereka sulit memastikan waktu mereka mendatangi suatu tempat. Tetapi tahu betul dengan siapa mereka berkomunikasi.

Pengenalan berbagai kelompok suku bangsa tidak hanya secara fisik, tetapi juga secara kultural. Tanpa adanya pemahaman komunikasi lintas budaya akan sulit bagi

mereka menjalin hubungan niaga dengan berbagai penduduk lokal di Indonesia, tempat mereka mencari muatan dan menjual barang. Beruntung ada bahasa Indonesia yang digunakan sebagai bahasa pemersatu bagi semua suku bangsa di Indonesia. Bahasa yang digunakan dalam perdagangan di Kepulauan Indonesia, Singapura dan Malaysia, adalah bahasa Melayu, sehingga dapat dipahami oleh pelaut Mandar, meskipun dari segi pengucapan dan sebagian kata agak berbeda dengan bahasa Indonesia. Dengan demikian, sosialisasi dan penggunaan bahasa Indonesia makin diperkuat dalam tradisi maritim.

Sebaran komoditi yang beragam di tempat yang berbeda memungkinkan terjadi perdagangan antarpulau. Perahu-perahu Mandar, dengan kekuatan tenaga angin, mengarungi lautan Indonesia, memanfaatkan angin musom dan bintang-bintang di langit sebagai penunjuk arah. Pelayaran memanfaatkan angin musom menghasilkan pola kegiatan musiman sepanjang tahun. Angin barat (Barat Laut dan Barat Daya) pada Oktober-Maret dimanfaatkan berlayar ke kawasan timur untuk mencari muatan, kemudian dibawa ke kawasan barat ketika musom timur (Timur Laut dan Tenggara) pada April-September. Selain itu, juga bertiup angin muson utara (Januari hingga awal Februari) dan angin muson selatan (tenggara) pada Juni dan awal Juli serta pengaruh angin darat dan angin laut.

Keadaan tersebut memungkinkan para pelaut tidak hanya terpola dalam wilayah pelayaran satu poros maritim utama timur – barat, sebab kegiatan serupa juga terjadi pada poros maritim utara – selatan. Pola tersebut tidak sepenuhnya dibentuk oleh angin musim. Meskipun tidak dapat dipungkiri lebih banyak mempengaruhinya, karena para pelaut juga dapat berlayar tidak searah angin, bergantung pada wilayah dan komoditi yang dituju. Teknik berlayar seperti ini disebut *maggaragaji* (menggergaji) atau *zig-zag*. Sedangkan, pelayaran yang searah dengan angin disebut *turu* (Baharuddin Lolo, wawancara di Bababulo pada 4 April 2016).

Kedua teknik berlayar tersebut digunakan sesuai keadaan angin muson dan kepentingan pelayar. Dengan demikian, kondisi angin yang telah terpola secara musiman tidak membatasi ruang gerak aktivitas pelaut, bahkan melahirkan daya kreasi baru berupa teknik berlayar *maggaragaji*. Meskipun demikian, dari segi frekuensinya, teknik berlayar *туру* lebih banyak digunakan daripada teknik *maggaragaji*. Teknik *maggaragaji* menggunakan lebih banyak waktu dibandingkan teknik *туру*. Karena itu, bagi sebagian pelaut, teknik *maggaragaji* dipandang kurang efektif, kecuali pada kondisi tertentu di mana pelaut harus berlayar menyongsong angin (*bilu*).

Selain sebagai pelayar (*passombal*) dan pedagang (*padanggang*), nelayan (posasi) juga merupakan kegiatan utama penduduk di pesisir pantai Mandar. Kondisi lahan yang sebagian besar adalah berbukit dan berbatu, tidak memungkinkan bagi mereka menggantungkan kebutuhan hidup pada hasil bumi di darat. Pada kondisi ini, keadaan alam menjadi sumber lahirnya daya kreasi dan adaptasi bagi penduduk, dengan menjalankan aktivitas pelayar dan pedagang. Bagi mereka, laut merupakan tempat mencari nafkah, sedangkan darat merupakan tempat tinggal. Tak heran, sebagian besar waktu mereka berada di laut atau seberang lautan, berlayar dan berdagang keliling Indonesia (Hamid, 2011:28-34).

PENUTUP

Jaringan pelayaran dan perdagangan maritim Mandar meliputi seluruh Nusantara. Bukan hanya di bagian timur Nusantara sebagaimana yang terekam dalam ingatan kolektif para pelaut dengan istilah *Paambung* (Ambon, Seram, Gisser, Banda, dan Buru; *Pattaranate* (Kendari, Sula, Bacan, Jailolo, Tidore, dan Ternate); *Passalaparang* (Bali, Lombok, dan Sumbawa); *Pattimor* (Kupang, Waingapu, dan Ende). Melainkan juga di bagian tengah Nusantara seperti *Pa'jawa* (Surabaya, Gresik, Banyuwangi, Semarang, Pekalongan, Tegal, Cirebon, Kerawang, dan

Batavia); *Pabboroneo* (Samarinda, Balikpapan, Banjarmasin, dan Pontianak, Tarakan, dan Tawau). Juga di bagian barat Nusantara seperti *Pattumasik* (Singapura), *Passa'la* (Malaysia), dan *Pappadang* (Padang).

PelayaranniagaMandardaripulaukepulauan di seluruh pelosok Nusantara tersebut, bukan hanya berkaitan dengan pengenalan wilayah, penduduk, dan komoditi, yang semuanya menjadi faktor pendukung keberlangsungan tradisi maritim, melainkan juga menunjukkan pentingnya jaringan perdagangan Mandar dalam peta pelayaran dan perdagangan maritim Indonesia. Mereka telah menjadi penghubung atau mendekatkan pulau-pulau dan masyarakat yang terpisah-pisah di seluruh Nusantara. Oleh karena itu, peranan pelaut Mandar, tidak hanya sebagai aktor pemersatu bagi negara maritim Indonesia, melainkan juga telah memperkuat fondasi dalam proses integrasi Indonesia dan dalam membangun Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Daftar Pustaka

- Abdullah, Taufik. 2015. "Dinamika Kebudayaan: Otentisitas dan Saling Penetrasi dalam Lintasan Sejarah" dalam Sahrul Maududi (ed). *Penyerbukan Silang Antarbudaya: Membangun Manusia Indonesia*. Jakarta: Alex Media Komputindo.
- Alimuddin, Muhammad Ridwan. 2005. *Orang Mandar Orang Laut*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Amir, Muhammad. 2011. "Konflik Balanipa – Belanda di Mandar 1862-1872". Makassar: Tesis Magister Universitas Hasanuddin.
- Anderson, Benedict. 2002. *Imagined Communities*. Yogyakarta: Insist & Pustaka Pelajar.
- Anonim. 1912. Nota van Toelichting Betreffende het Landschap Balangnipa, dalam TBG *Tijdschrift voor Indische Taal-Lan-en Volkenkunde*, No. 54. Batavia: Albercht M. Nijhoff.
- Asba, A. Rasyid. 2003. "Ekspansi dan Kontraksi Ekspor Kopra Makassar 1883-1958". Jakarta: Disertasi Universitas Indonesia.

- Asnan, Gusti. 2000. *Trading and Shipping Activities: The West Coast of Sumatra 1819-1906*. Jakarta: Yayasan Rusli Amran.
- Bakti, Andi Faisal (ed). 2010. *Diaspora Bugis di Alam Malayu Nusantara*. Makassar: Innawa.
- Braudel, Fernand. 1972. *The Meditteranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Vol. 1. London: Fontana/Collins Press.
- Pires, Tome. 2014. *Suma Oriental: Perjalanan Dari Laut Merah Ke Cina & Buku Francisco Rodrigues*. Yogyakarta: Ombak.
- Daeng Malewa, Nadjamuddin. 1937. *De Indonesische Prauwvaart*. Surabaya.
- Dick, Howard W. 1975. "Perahu Shipping in Eastern Indonesia", dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies* 23, 104-121.
- Hamid, Abd. Rahman. 2011. *Orang Buton: Suku Bangsa Bahari Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Hamid, Abd. Rahman. 2015. Pengalaman, Ingatan, dan Sejarah: Kisah Empat Pelaut Buton, dalam *Walasuji* Vol.6, No.1. Makassar: BPNB Sulawesi Selatan.
- Hall, Kenneth R. 1985. *Maritime Trade and States Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Horridge, Adrian. 1981. *The Prahui; Tradisional Sailing Boat of Indonesia*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Horridge, Adrian. 1986. *Sailing Craft of Indonesia*. Singapore: Oxford University Press.
- Kila, Syahrir. 2014. Hubungan Kerajaan Gowa Dengan Kerajaan Balanipa Mandar, dalam *Jurnal Walasuji*, Volume 5, Nomor 2. Makassar: BPNB Sulawesi Selatan.
- Lapian, Adrian Bernard. 1987. "Orang Laut – Bajak Laut – Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX". Yogyakarta: Disertasi Universitas Gadjah Mada.
- Leonard Y. Andaya. 2004 *Warisan Arung Palakka, Sejarah Sulawesi Selatan Absd Ke-17*. Makassar: Innawa.
- Leyds, W. J. 1940. Memori van Overgave, Assistant Resident Mandar. Majene: 9 Februari 1940.
- Lontarak Akkarungeng Bone. Koleksi Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan.
- Lontarak Balanipa Mandar. Koleksi Museum Daerah Mandar.
- Lontarak Pattapingan Mandar. Koleksi Museum Daerah Mandar.
- Lontarak Pattodioloangdi Mandar. Koleksi Museum Daerah Mandar.
- Mattulada. 1998. Sejarah, Masyarakat, dan Kebudayaan Sulawesi Selatan. Makassar: Hasanuddin University Press.
- PaEni, Mukhlis. 1986. "Landasan Kultur Dalam Pranata Sosial Bugis Makassar", dalam *Dimensi Sosial Bugis Makassar*. Ujung Pandang: PLPIIS.
- Parimatha, I Gde. 2002. *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*. Jakarta: Djambatan.
- Patunru, Abd. Razak Daeng. 1983. *Sejarah Gowa*. Ujung Pandang: Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan.
- Pelras, Christian. 1973. "Sumber Kepustakaan Eropa Barat Mengeranai Sulawesi Selatan", dalam *Buku Peringatan; Dies Natalis Ke-XXI*, Fakultas Hukum, Universitas Hasanuddin.
- Pelras, Christian. 1977. "Les premieres donnees occidentales concernant Celebes-sud" (Data-data Pertama Dunia Barat mengenai Sulawesi Selatan), dalam *BKI (Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde)*, Vol. 133 (2-3). s. Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Pelras, Christian. 2006. *Manusia Bugis*. Jakarta: Forum Jakarta –Paris EFEO.
- Pires, Tome. 2014. *Suma Oriental: Perjalanan Dari Laut Merah Ke Cina & Buku Francisco Rodrigues*. Yogyakarta: Ombak.

- Poelinggomang, Edward L. 1991. Proteksi dan Perdagangan Bebas, Kajian Tentang Perdagangan Makassar Pada Abad Ke-19. Amsterdam: Disertasi Academisch Vrije Universiteit.
- Poelinggomang, Edward L. 2002. *Makassar Abad XIX, Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*. Jakarta: Gramedia.
- Poelinggomang, Edward L., dkk. 2005a. *Sejarah Sulawesi Selatan, Jilid I*. Makassar: Balitbangda Propinsi Sulawesi Selatan.
- Poelinggomang, Edward L. 2005b. Sejarah Bandar Makassar. Makalah pada Seminar "Bandar Lama Makassar", yang dipresentasikan di Aula Pelindo IV, Makassar, tanggal 11 Juni 2005.
- Poelinggomang, Edward L. 2012. *Sejarah Mandar: Masa Kerajaan hingga Sulawesi Barat*. Surakarta: Zedahaniva.
- Rahman, Darmawan Mas'ud. 1988. Puang dan Daeng, Kajian Sistem Nilai Budaya Orang Balanipa Mandar. Makassar: Disertasi Doktor Universitas Hasanuddin.
- Rahman, Darmawan Mas'ud. 2014. *Puang dan Daeng, Kajian Sistem Nilai Budaya Orang Balanipa Mandar*. Surakarta: Zedahaniva Publishing.
- Saharuddin. 1985. *Mengenal Pitu Babana Binanga (Mandar) dalam Lintasan Sejarah Pemerintahan Daerah di Sulawesi Selatan*. Ujung Pandang: CV. Mallomo Karya.
- Sulistiyono, Singgih Tri. 2003. The Java Sea Network: Patterens in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s. Leiden: Disertasi Laeden University.
- Sulistiyono, Singgih Tri. 2012. Pasang Surut Jaringan Makassar Hingga Masa Akhir Dominasi Kolonial Belanda, dalam *Indonesia Dalam Arus Sejarah: Kolonisasi dan Perlawanan* Jilid 4. Jakarta: Kemdikbud.
- Sumber Arsip, No. 658. *Missive van de Governor van Celebes en Onderhoorigheden aan de Directeur van Financien (Archivieven van Financien)*, 8 Juli 1900. Jakarta: ANRI.
- Sutjipto, F. A. 1983. Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura (Abad XVII sampai Medio Abad XIX). Yogyakarta: Disertasi Universitas Gadjah Mada.
- Syah, M.T. Azis. 1997. Sejarah Mandar. Ujung Pandang: Yayasan Al Azis.
- Turpijn, J. 1933. De Boegineesche Handelsprauwen, *Economische Weekblad*.
- Vuuren, L. van. 1917. De Prauwvaart van Celebes, *Koloniale Studien I*.
- Warren, James Francis. 1981. *The Sulu Zone 1768-1898*. Singapore: Singapore University Press.
- Wolters, O.W. 1967. *Ealy Indonesian Commercen A Study of the Origins of Sriwijaya*. Ithaca: Cornell University Press.
- Yamin, Muhammad, 1986. *Gadjah Mada: Pahlawan Persatuan Nusantara*. Jakarta: PN Balai Pustaka.
- Zuhdi, Susanto. 1999. Labu Rope Labu Wana: Sejarah Buton Abad XVII-XVIII. Jakarta: Disertasi Universitas Indonesia.
- Zuhdi, Susanto. 2010. *Labu Rope Labu Wana: Sejarah Buton yang Terabakan*. Jakarta: Rajawali Press.