



Dari Somba Opu ke Makassar: Evolusi Pelabuhan dan Peran Pinisi dalam Jaringan Perdagangan Maritim Abad XIX-XX

Tamara Siti Hikmah¹, Syaripatu Dai'mah², Nafatul Aimah³, Abd Rahman Hamid⁴, Agus Mahfuddin Setiawan⁵

1 *Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, Indonesia. tamara05092005@gmail.com

2 Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, Indonesia. syarifatul133@gmail.com

3 Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, Indonesia. nafatulaimah@gmail.com

4 Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, Indonesia. rahmanhamid@radenintan.ac.id

5 Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, Indonesia. agus.mahfud@radenintan.ac.id

ARTICLE INFO

Keywords:

Makassar, Port, Trade Network, Pinisi

Kata kunci:

Makassar, Pelabuhan, Jaringan Perdagangan, Pinisi..

How to cite:

Hikmah, T. S., Dai'mah, S., Aimah, N., Hamid, A. R., & Setiawan, A. M. (2026). Dari Somba Opu ke Makassar: Evolusi pelabuhan dan peran Pinisi dalam jaringan perdagangan maritim abad XIX-XX. *Jambura History and Culture Journal*, 8(2), 229-247

DOI:

10.37905/jhcj.v8i2.36245

Submitted : 17 Desember 2025

Accepted : 02 Juli 2026

Published : 10 Agustus 2026

ABSTRACT

This study examines the transformation of Somba Opu Port into Makassar Port and the role of Pinisi vessels in maritime trade networks from the nineteenth to the early twentieth century. It aims to analyze the development of Makassar Port as a colonial trading center in eastern Netherlands Indies. Employing the historical method with a maritime history approach through heuristic research, source criticism, interpretation, and historiography the study finds that Somba Opu Port served as the initial foundation of Makassar's commercial harbor, which later shifted to the Ujung Pandang Fortress (Fort Rotterdam) area following Dutch colonial consolidation. During the colonial period, Makassar Port emerged as a major trading hub in eastern Indonesia, marked by the rise of steamship traffic and the dominance of the Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). Meanwhile, Pinisi vessels continued to play a significant role in inter-island trade by transporting commodities such as copra, trepang, rice, and forest products. In conclusion, the development of Makassar Port reflects an interaction between colonial maritime modernization and the persistence of local maritime traditions, while the endurance of Pinisi ship technology demonstrates the adaptability of maritime communities to economic change and global trade systems.

ABSTRAK

Penelitian ini membahas transformasi Pelabuhan Somba Opu menjadi Pelabuhan Makassar serta peran kapal Pinisi dalam jaringan perdagangan maritim pada abad ke-19 hingga awal abad ke-20. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis perkembangan Pelabuhan Makassar sebagai pusat perdagangan kolonial di kawasan timur Hindia. Metode yang digunakan adalah metode sejarah dengan pendekatan sejarah maritim, melalui tahapan heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pelabuhan Somba Opu menjadi fondasi awal perkembangan bandar niaga Makassar yang kemudian bergeser ke

kawasan Benteng Ujung Pandang (Fort Rotterdam) seiring dengan konsolidasi kekuasaan kolonial Belanda. Pada masa kolonial, Pelabuhan Makassar berkembang sebagai pusat perdagangan utama di Indonesia bagian timur, ditandai oleh meningkatnya aktivitas kapal uap, dominasi Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM). Di sisi lain, kapal Pinisi tetap berperan penting dalam menopang perdagangan antarpulau dengan mengangkut komoditas seperti kopra, teripang, beras, dan hasil hutan. Kesimpulannya, perkembangan Pelabuhan Makassar mencerminkan perpaduan antara modernisasi pelayaran kolonial dan keberlanjutan tradisi maritim lokal. Kebertahanan teknologi kapal Pinisi menunjukkan kemampuan adaptasi masyarakat maritim dalam menghadapi perubahan ekonomi dan sistem perdagangan global.

Copyright © 2026 JHCJ. All rights reserved.

1. Pendahuluan

Secara geografis Nusantara terdiri dari pulau-pulau besar dan gugusan kepulauan yang mendorong masyarakatnya untuk beraktivitas di wilayah perairan. Kondisi ini melahirkan berbagai kerajaan maritim yang berkembang melalui pelayaran dan perdagangan internasional, terutama di wilayah pesisir. Laut dimanfaatkan sebagai sarana utama dalam membangun hubungan sosial dan ekonomi, salah satunya oleh Makassar yang tumbuh sebagai kerajaan maritim penting di kawasan timur Nusantara (Syafarudin and Mursidi 2024).

Jatuhnya Malaka ke tangan Portugis pada tahun 1511 membuka jalur perdagangan baru ke Nusantara. Penemuan rute pelayaran menuju Banda (1516), Maluku (1519), serta rute perdagangan Jawa melalui perairan Makassar mendorong perkembangan Makassar sebagai bandar niaga dan pangkalan pertahanan kerajaan pada pertengahan abad ke-16. Perkembangan ini didukung oleh menguatnya Kerajaan Gowa Tallo sebagai kekuatan politik lokal serta masuknya bangsa-bangsa Eropa untuk kepentingan perdagangan, sehingga aktivitasnya menjadi fondasi penting kesultanan Makassar dalam jaringan perdagangan rempah-rempah (Azis n.d.).

Pelabuhan Somba Opu yang terletak di sekitar muara Sungai Jeneberang merupakan pelabuhan utama kerajaan Gowa dan sering disebut sebagai Pelabuhan Makassar. Pelabuhan ini dibuka pada abad ke-16 pada masa pemerintahan Raja Gowa 9, Tumaparisi Kallona (1510-1546), yang

memindahkan pusat pemerintahan dari Bukit Tamalate ke Kawasan Pesisir Somba Opu (Hamid 2022). Dalam aktivitas perdagangan maritim tersebut, pedagang Bugis berperan penting sebagai pelaku perdagangan antarpulau dengan menggunakan perahu layar tradisional seperti Pinisi, Lambo, dan Padewakang (Ansar et al. 2019).

Kajian tentang Pelabuhan Makassar pada periode kolonial telah dilakukan oleh Saring Ariyanto yang menunjukkan bahwa pada tahun 1900-1930, Pelabuhan Makassar berkembang sebagai pusat ekonomi penting di kawasan timur Hindia Belanda. Modernisasi pelabuhan yang dilakukan pemerintah kolonial, termasuk pembangunan dermaga dan integrasi dengan perusahaan pelayaran seperti Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM), menghubungkan Makassar dengan jaringan perdagangan global. Namun, dominasi sistem kolonial juga membatasi peran pedagang lokal, sehingga mendorong munculnya sektor informasi sebagai bentuk adaptasi masyarakat pesisir (Ariyanto 2022).

Sementara itu, Yulianto Sumalyono dalam kajiannya mengenai perkembangan kota Makassar menegaskan bahwa letak strategis Makassar sebagai pusat pelabuhan sejak masa pra-kolonial hingga kolonial sangat memengaruhi pembentukan tata ruang kota. Fort Rotterdam menjadi inti perkembangan kota kolonial, dan pada awal abad ke-20 Makassar berkembang sebagai pusat administrasi dan pelabuhan utama di kawasan timur Hindia Belanda dengan berbagai fasilitas pendukung pelayaran dan perdagangan. Perkembangan tersebut mencerminkan interaksi antara kekuasaan kolonial, dinamika perdagangan, dan adaptasi lokal terhadap lingkungan tropis.

Berbagai penelitian mengenai Pelabuhan Makassar pada masa kolonial umumnya berfokus pada perkembangan pelabuhan sebagai pusat perdagangan dan pelayaran di kawasan timur Hindia Belanda, sedangkan kajian mengenai kapal Pinisi lebih banyak ditempatkan dalam konteks tradisi maritim masyarakat Bugis-Makassar. Akibatnya, hubungan antara transformasi

pelabuhan dan keberlanjutan pelayaran tradisional masih belum banyak mendapat perhatian dalam historiografi maritim Indonesia.

Penelitian ini terletak pada upaya menghubungkan transformasi Pelabuhan Somba Opu menjadi Pelabuhan Makassar dengan keberlanjutan peran kapal Pinisi dalam jaringan perdagangan maritim pada abad ke-19 hingga awal abad ke-20. Kajian-kajian sebelumnya umumnya membahas perkembangan Pelabuhan Makassar sebagai pusat perdagangan kolonial atau mengkaji kapal Pinisi sebagai warisan budaya dan teknologi pelayaran tradisional secara terpisah. Artikel ini menunjukkan bahwa modernisasi pelabuhan dan pelayaran kolonial tidak sepenuhnya menggeser peran pelayaran lokal, melainkan membentuk hubungan yang saling melengkapi dalam sistem perdagangan maritim di Indonesia bagian timur. Keberlangsungan perdagangan maritim Makassar pada awal abad ke-20 tidak hanya ditentukan oleh infrastruktur pelabuhan kolonial, tetapi juga oleh kemampuan jaringan pelayaran tradisional dalam mendistribusikan komoditas antarpulau.

Dalam konteks historiografi maritim Indonesia, penelitian ini menawarkan perspektif bahwa perkembangan Pelabuhan Makassar pada masa kolonial tidak hanya ditentukan oleh kebijakan pemerintah Hindia Belanda dan perusahaan pelayaran modern seperti KPM, tetapi juga oleh kemampuan adaptasi pelaut Bugis-Makassar melalui pemanfaatan kapal Pinisi dalam perdagangan antarpulau. Dengan demikian, artikel ini memperkaya kajian sejarah maritim melalui analisis mengenai interaksi antara modernisasi pelabuhan kolonial dan keberlanjutan jaringan pelayaran tradisional dalam satu kerangka pembahasan. Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini berfokus pada dua permasalahan utama, yaitu: (1) bagaimana proses transformasi Pelabuhan Somba Opu menjadi Pelabuhan Makassar pada masa kolonial Belanda; dan (2) bagaimana peran serta fungsi kapal Pinisi dalam mendukung aktivitas pelayaran dan perdagangan di Makassar pada abad ke-19 hingga awal abad ke-20.

2. Metode

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif historis dengan pendekatan sejarah maritim, yang bertujuan menelusuri perkembangan Pelabuhan Makassar serta peran kapal Pinisi dalam jaringan perdagangan maritim. Metode sejarah digunakan sebagai kerangka utama penelitian, yang meliputi empat tahapan, yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi (Hamid and Madjid 2011:43–51).

Tahap heuristik dilakukan dengan menghimpun sumber-sumber sejarah yang relevan, baik berupa arsip tertulis maupun data pendukung. Sumber utama diperoleh dari Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, berupa buku, majalah, artikel lama, serta laporan statistik pelayaran. Data tambahan juga diperoleh dari sumber digital seperti arsip kolonial yang diakses melalui Sutherland dan Delpher, yang menyediakan koran-koran lama terkait aktivitas pelabuhan dan perdagangan maritim Makassar. Data statistik mengenai jumlah dan jenis kapal digunakan untuk memperkuat analisis kuantitatif dalam kajian sejarah. Selain sumber tertulis, penelitian ini meninjau koleksi Museum Bahari, khususnya replika kapal Pinisi, sebagai sumber pendukung untuk memahami aspek teknis pelayaran, perdagangan, dan navigasi dalam konteks sejarah maritim Makassar.

Kritik eksternal dilakukan dengan memverifikasi asal-usul arsip kolonial, tahun penerbitan, institusi penerbit, serta kondisi fisik dan autentisitas dokumen yang digunakan, terutama arsip statistik pelayaran dan surat kabar kolonial. Sementara itu, kritik internal dilakukan dengan menelaah isi dokumen secara kritis, termasuk mempertimbangkan kemungkinan bias kolonial dalam pelaporan aktivitas perdagangan dan pelayaran. Untuk meminimalkan bias tersebut, data arsip dibandingkan dengan literatur sejarah maritim dan sumber sekunder lainnya melalui proses triangulasi sumber.

Tahap interpretasi diarahkan pada analisis perkembangan pelabuhan, dinamika perdagangan lokal dan internasional, serta interaksi sosial ekonomi masyarakat pelabuhan dengan mempertimbangkan faktor politik, geografis,

dan teknologi pelayaran. Tahap akhir, historiografi, menyusun hasil interpretasi ke dalam narasi sejarah yang sistematis dan kronologis untuk menggambarkan peran strategis Pelabuhan Makassar dan kapal Pinisi dalam perdagangan regional dan internasional.

3. Pembahasan

3.1. Simpul Maritim Nusantara dari Somba Opu ke Pelabuhan Modern

Sebelum penaklukan Malaka oleh Portugis pada 1511, pelabuhan-pelabuhan Makassar telah berkembang sebagai pusat perdagangan regional yang ramai. Hubungan dagang terjalin tidak hanya antardaerah Nusantara, seperti Jawa, Kalimantan, dan Maluku, tetapi juga dengan Malaka, Siam, dan Pegu (Sumalyo 2002). Sebagai pelabuhan utama Kerajaan Gowa, Somba Opu berfungsi sebagai simpul perdagangan internasional (Akbar and Subair 2024:42–43). Pelabuhan ini mengalami perkembangan pesat sejak masa Raja Gowa 9 Tumaparisi Kollona (1510-1546), ditandai dengan pemindahan Sungai Jeneberang. Kebijakan ini menegaskan orientasi maritim kerajaan sekaligus memperkuat sistem pertahanan pesisir (Hamid, 2022, p. 159).

Letak strategis Somba Opu diperkuat oleh pola angin muson yang mengatur jalur pelayaran regional. Muson barat laut membawa pedagang dari kawasan barat, sementara muson timur laut menghubungkan Makassar dengan wilayah timur Nusantara. Kondisi ini menjadikan Somba Opu sebagai pelabuhan transit penting, terutama pada periode pelemahan angin (Rahim and Abbas 2024). Pada periode ini pula, Kerajaan Gowa menetapkan prinsip Mare Liberum yang menjamin kebebasan berlayar dan berdagang. Sekaligus menolak monopoli VOC (Akbar and Subair 2024).

Kekuatan ekonomi dan politik Makassar kemudian dipandang sebagai ancaman oleh VOC. Setelah konflik berkepanjangan, VOC di bawah Cornelis Speelman menghancurkan Benteng Somba Opu dan memindahkan pusat kekuasaan Benteng Ujung Pandang (Fort Rotterdam), yang menjadi basis utama kekuasaan kolonial di Sulawesi (Sumalyo 2002). Memasuki abad ke-19, setelah pembubaran VOC pada 1799, pengelolaan pelabuhan berada di bawah

pemerintahan Hindia Belanda. Makassar ditetapkan sebagai pelabuhan bebas pada 1847, dengan penghapusan bea impor ekspor, kebebasan kapal asing untuk berlabuh, serta pembebasan pajak perdagangan pesisir. Kebijakan ini meningkatkan arus kapal asing dan perahu pribumi serta mendorong ekspor komoditas (Juhro 2019).



Gambar 1. Pelabuhan Makassar

Sumber: <http://hdl.handle.net/1887.1/item:853073>

Pada abad ke-19, Pelabuhan Makassar menjadi penghubung utama antara wilayah barat Nusantara, Maluku, dan Timor. Pelabuhan ini berfungsi sebagai pusat ekspor rempah-rempah, kemudian kopra di bawah monopoli KPM. Makassar menjadi titik transit penting bagi perdagangan Eropa, Inggris, dan Amerika, serta berada di bawah pengawasan ketat pemerintah kolonial (Poelinggomang 2002). Dengan status pelabuhan bebas dan posisi geografisnya, Makassar mampu bersaing dengan pelabuhan besar lainnya. Kota ini menjadi port of call strategis bagi kapal Eropa, India, Arab, dan Nusantara, serta berkembang sebagai pusat ekonomi dan maritim penting di kawasan timur Indonesia (Sutherland 2013).

Di pelabuhan ini terdapat berbagai kantor, gudang, toko, serta bangunan-bangunan perusahaan seperti KPM, Bataafsche Petroleum Maatshchappij (BPM), Standard Oil, SM Ocean, Stomvaart Maatshappij Nederland, dan gedung Javasche Bank (1915). Beberapa bangunan yang terkenal di kawasan ini antara lain Gudang Maskapai (1920), gudang beras (1920), dan Tjian Rijan & Co. (1920). Pada masa kolonial Belanda, Pelabuhan

Makassar di Vlaardingen menjadi pusat kegiatan maritim yang sibuk (Sultan 2025:50).

Makassar semakin terintegrasi dengan pasar dunia pada awal abad ke-20 melalui perdagangan kopra. Komoditas ini menjadi dagangan utama yang mengubah jaringan niaga Makassar dari perdagangan regional menuju perdagangan global. Pada tahun 1902, *Batavia Vracht Conferentie* menetapkan pengaturan pengangkutan kopra dan memberikan hak monopoli kepada KPM untuk mengangkut kopra ke Pelabuhan Makassar. Kebijakan larangan ekspor kopra dari pelabuhan lain di kawasan Timur Besar semakin memperkuat posisi Makassar sebagai pusat komoditas unggulan regional. Selain kopra, teripang juga menjadi salah satu hasil laut primadona yang diperdagangkan dari Makassar (Asba 2007).

Dominasi KPM dalam sistem pelayaran kolonial tercermin dalam data statistik perdagangan dan pelayaran Pelabuhan Makassar pada periode awal abad ke-20. Berdasarkan data *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indië* tahun 1916, arus pelayaran di Pelabuhan Makassar didominasi oleh kapal uap, yang mencerminkan modernisasi sistem transportasi laut di bawah pengelolaan pemerintah kolonial. Dalam rentang waktu 1910-1916, tercatat ratusan kapal uap dengan tonase jutaan meter kubik yang keluar-masuk Pelabuhan Makassar, jauh melampaui jumlah kapal layar dan tongkang yang masih beroperasi secara terbatas.

Data pada Tabel 1 menunjukkan bahwa aktivitas pelayaran di Pelabuhan Makassar pada periode 1910–1912 didominasi oleh kapal uap, baik dari segi jumlah kapal maupun volume muatan yang diangkut. Pada tahun 1910 tercatat 497 kedatangan kapal uap dengan muatan mencapai 2.268.718 m³, sementara pada tahun 1912 jumlahnya masih berada pada tingkat yang tinggi, yaitu 491 kapal dengan muatan 2.376.510 m³. Sebaliknya, kapal layar hanya tercatat dalam jumlah yang sangat terbatas dengan volume muatan yang jauh lebih kecil (Hoofdbureau van Scheepvaart 1916).

Tabel 1. Kedatangan Kapal di Pelabuhan Makassar 1910-1912

<i>Kategori Pelayaran</i>	<i>1910</i>		<i>1911</i>		<i>1912</i>	
	<i>Jumlah</i>	<i>Muatan</i>	<i>Jumlah</i>	<i>Muatan</i>	<i>Jumlah</i>	<i>Muatan</i>
<i>Kedatangan</i>						
<i>Kapal Uap</i>	497	2.268.718	476	2.239.168	491	2.376.510
<i>Tambahan</i>	-		8	304	26	1.155
<i>Kapal Layar</i>	5	13.162	1	1.087	-	
<i>Tambahan</i>	2.995	55.017	2.759	55.788	2.746	52.874
<i>Tongkang</i>	-		1	3.122	2	6.244
<i>TOTAL Swasta</i>	3.497	2.336.897	3.245	2.299.469	3.265	2.436.788
<i>Kapal Pemerintah</i>	93	84.463	74	66.917	89	66.529
<i>Keberangkatan</i>						
<i>Kapal Uap</i>	496	2.244.441	477	2.299.469	489	2.367.461
<i>Tambahan</i>	-		8	304	25	1.117
<i>Kapal Layar</i>	5	13.162	1	1.087	-	
<i>Tambahan</i>	2.974	54.658	2.780	56.147	2.735	52.734
<i>Tongkang</i>	-		1	3.122	2	6.244
<i>TOTAL Swasta</i>	3.475	2.312.261	3.267	2.324.105	3.251	2.427.556
<i>Kapal Pemerintah</i>	93	84.463	71	65.777	87	64.296

Sumber: Hoofdbureau van Scheepvaart 1916

Data pada Tabel 1 menunjukkan bahwa aktivitas pelayaran di Pelabuhan Makassar pada periode 1910–1912 didominasi oleh kapal uap, baik dari segi jumlah kapal maupun volume muatan yang diangkut. Pada tahun 1910 tercatat 497 kedatangan kapal uap dengan muatan mencapai 2.268.718 m³, sementara pada tahun 1912 jumlahnya masih berada pada tingkat yang tinggi, yaitu 491 kapal dengan muatan 2.376.510 m³. Sebaliknya, kapal layar hanya tercatat dalam jumlah yang sangat terbatas dengan volume muatan yang jauh lebih kecil (Hoofdbureau van Scheepvaart 1916).

Dominasi kapal uap tersebut mencerminkan keberhasilan pemerintah kolonial Belanda dalam membangun sistem transportasi laut yang lebih terintegrasi melalui pengembangan infrastruktur pelabuhan dan perluasan jaringan pelayaran modern. Pelabuhan Makassar tidak lagi berfungsi semata sebagai pelabuhan regional, tetapi telah berkembang menjadi simpul utama distribusi komoditas dari kawasan Indonesia bagian timur menuju pusat-pusat perdagangan kolonial. Tingginya volume muatan yang masuk menunjukkan

bahwa Makassar telah menjadi titik konsolidasi berbagai hasil bumi sebelum didistribusikan kembali melalui jaringan pelayaran yang lebih luas.

Meskipun demikian, keberadaan kapal layar dan tongkang yang tetap tercatat dalam statistik pelayaran memperlihatkan bahwa modernisasi pelayaran kolonial tidak sepenuhnya menghilangkan peran sarana transportasi tradisional. Kapal-kapal tersebut masih berfungsi sebagai penghubung antara Pelabuhan Makassar dengan pelabuhan-pelabuhan kecil di wilayah pesisir dan antarpulau. Kondisi ini menunjukkan bahwa sistem pelayaran kolonial dan pelayaran tradisional berkembang secara berdampingan serta saling melengkapi dalam mendukung aktivitas perdagangan maritim pada awal abad ke-20.

Tabel 2. Kedatangan Kapal di Pelabuhan Makassar 1913-1916

Kategori Pelayaran	1913		1914		1915		1916	
	Jumlah	Muatan	Jumlah	Muatan	Jumlah	Jumlah	Muatan	Jumlah
Kedatangan								
Kapal Uap	549	2.874.018	545	2.680.549	489	2.362.938	504	2.314.994
Tambahan	10	424	9	484	15	453	14	598
Kapal Layar	-		-		-		-	
Tambahan	2925	16.007	2.582	51.753	2.444	49.079	1747	34537
Tongkang	2	6.636	1	3.403	-		-	
TOTAL	3.486	2.942.085	3.137	2.736.189	2.948	2.412.470	2.265	2.350.129
Swasta								
Kapal	75	89.817	93	58.390	113	89.711	125	195.322
Pemerintah								
Keberangkatan								
Kapal Uap	541	2.817.023	542	2.684.046	488	2.361.560	505	2.350.129
Tambahan	9	396	8	465	14	422	15	34.187
Kapal Layar	-		-		-		-	
Tambahan	2.929	60.953	2583	51.801	2.440	49.096	22.53	34.187
Tongkang	2	6.636	1	3.403	-		-	
TOTAL	3.481	2.885.008	3134	2.739.715	2.942	2.411.078	2.253	2.357.669
Swasta								
Kapal	73	88.995	92	56.216	109	87.101	127	196.708
Pemerintah								

Sumber: Hoofdbureau van Scheepvaart 1916

Data pada Tabel 2 menunjukkan bahwa aktivitas pelayaran di Pelabuhan Makassar selama periode 1913-1916 mengalami perkembangan yang relatif stabil dengan dominasi kapal uap yang tetap sangat kuat. Jumlah kedatangan

kapal uap dan volume muatan yang diangkut menunjukkan bahwa Pelabuhan Makassar semakin berfungsi sebagai pusat distribusi perdagangan di kawasan Indonesia bagian timur. Kondisi ini mencerminkan keberhasilan pemerintah kolonial dalam mengintegrasikan Makassar ke dalam jaringan pelayaran dan perdagangan antarpulau yang terhubung dengan pasar internasional melalui perusahaan pelayaran modern seperti KPM.

Data pelayaran periode 1910-1916 menunjukkan bahwa Pelabuhan Makassar telah berkembang menjadi salah satu simpul utama perdagangan maritim di Indonesia bagian timur. Peningkatan jumlah kedatangan kapal serta besarnya volume muatan yang masuk mencerminkan semakin terintegrasinya Makassar ke dalam jaringan ekonomi kolonial Hindia Belanda. Dengan demikian, perkembangan Pelabuhan Makassar tidak hanya menunjukkan kemajuan infrastruktur pelabuhan, tetapi juga memperlihatkan beroperasinya sistem kolonialisme maritim yang menjadikan pelabuhan sebagai sarana pengendalian arus perdagangan dan distribusi komoditas.

Meskipun modernisasi pelabuhan dan dominasi pelayaran uap semakin menguat pada awal abad ke-20, aktivitas perdagangan di Pelabuhan Makassar tetap membutuhkan dukungan jaringan pelayaran tradisional yang mampu menjangkau wilayah-wilayah yang belum terhubung secara optimal dengan jalur pelayaran modern. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa perkembangan pelabuhan kolonial dan pelayaran tradisional tidak berlangsung secara saling meniadakan, melainkan berkembang secara berdampingan dalam menopang perdagangan antarpulau. Dalam konteks inilah kapal Pinisi tetap memainkan peran penting dalam dinamika maritim Makassar.

3.2. Peran Kapal Pinisi dalam Perdagangan Maritim Makassar

Kapal Pinisi merupakan salah satu simbol kemaritiman paling ikonik dari masyarakat Bugis Makassar di Sulawesi Selatan. Melalui armada pelayaran tradisional ini, para pelaut Bugis Makassar menjangkau berbagai wilayah perdagangan di Nusantara dan Asia Tenggara, seperti Jawa, Sumbawa, Timor, Bengkulu, Aceh, Perak, Malaka, Johor, Palembang, Banjarmasin, hingga Manila.

Luasnya jangkauan pelayaran tersebut menunjukkan bahwa Makassar berfungsi sebagai simpul utama dalam jaringan perdagangan maritim. Keberlanjutan tradisi maritim tersebut masih tampak pada masa kolonial, ketika sebagian besar kapal yang beroperasi di Pelabuhan Makassar dimiliki oleh pelaut Bugis, menandakan kesinambungan budaya pelayaran dari masa pra-kolonial hingga abad ke-20 (Nadjamoeddin Daeng Malewa 1938).

Dalam sistem perdagangan kolonial, kapal Pinisi tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi tradisional, tetapi juga menjadi penghubung antara Pelabuhan Makassar dengan pelabuhan-pelabuhan kecil di kawasan timur Nusantara. Kapal-kapal tersebut mengangkut berbagai komoditas dari daerah produksi menuju Makassar sebelum didistribusikan kembali melalui jaringan pelayaran yang lebih luas. Oleh karena itu, keberadaan Pinisi menjadi bagian penting dalam rantai distribusi perdagangan kolonial, sekaligus menunjukkan kemampuan masyarakat maritim Bugis-Makassar untuk beradaptasi terhadap perubahan yang dibawa oleh modernisasi pelayaran pada masa kolonial.

Dalam konteks aktivitas maritim tersebut, Pelabuhan Makassar berkembang sebagai pusat distribusi berbagai komoditas penting. Salah satu komoditas utama yang diperdagangkan adalah teripang yang berasal dari perairan Buton, Somba, dan kawasan Indonesia Timur (Pradjoko and Utomo 2013). Selain teripang, jaringan perdagangan yang berpusat di Makassar juga mencakup beras dan hasil pertanian dari wilayah pedalaman Sulawesi Selatan. Para pedagang Bugis Makassar berperan sebagai penghubung antara produsen di pedalaman dengan pelabuhan, serta mengelola permodalan, penentuan harga, dan distribusi logistik (Akbar 2019). Makassar tidak hanya menjadi pusat distribusi komoditas lokal, tetapi juga berfungsi sebagai pintu masuk barang impor bernilai tinggi. Pedagang lokal terlibat dalam perdagangan sutera, porselain, perhiasan, serta berbagai barang dari Tiongkok dan India (Pradjoko and Utomo 2013).

Table 3. Komposisi barang yang di angkut perahu ke pelabuhan Makassar, 1927-1939

Thn	Jenis Barang dalam ton									Jumla
	Kopra	Beras	Jagung	Rotan	Kapu	Damar	Bwng	Gula	Lain ²	
1927	5.400	8.200	4.600	1.800	-	-	-	-	-	-
1928	14.000	22.000	14.600	5.400	-	-	-	-	-	-
1929	14.800	22.400	15.400	6.000	200	400	1.000	1.600	17.800	79.600
1930	19.200	16.600	13.600	5.400	400	400	1.400	1.400	15.000	76.400
1931	23.000	12.400	29.800	12.800	1.000	1.400	800	600	13.800	95.600
1932	28.400	17.000	32.000	12.000	1.600	2.400	1.200	1.600	15.600	111.800
1933	35.200	20.600	16.400	7.800	2.800	2.000	1.600	2.200	16.800	105.400
1934	20.600	19.000	10.000	8.800	3.200	2.400	1.800	1.600	22.600	90.000
1935	25.000	14.200	12.200	5.200	3.200	2.600	2.200	1.600	28.400	94.600
1936	16.200	12.200	19.800	8.000	4.800	2.600	2.000	1.400	26.000	93.000
1937	17.000	14.000	32.600	12.000	4.600	1.200	600	1.200	26.200	109.400
1938	22.800	16.000	28.200	10.200	4.000	1.400	800	1.600	29.800	114.800
1939	22.400	14.400	21.800	10.800	3.400	1.600	400	1.600	27.400	103.800

Sumber: (Endang Susilowati 2004)

Seluruh aktivitas perdagangan dan pelayaran tersebut tidak dapat dilepaskan dari peran kapal Pinisi sebagai sarana utama mobilitas maritim. Kapal tradisional ini berfungsi sebagai alat angkut komoditas antarpulau yang beroperasi secara aktif di dan melalui Pelabuhan Makassar Kapal pinisi peran penting dalam aktivitas perdagangan maritim Makassar pada masa kolonial. Melalui jaringan pelayaran antarpulau, perahu-perahu tersebut mengangkut berbagai komoditas dari daerah-daerah penghasil menuju Pelabuhan Makassar untuk diperdagangkan kembali ke wilayah lain. Peran tersebut terlihat dari besarnya volume barang yang diangkut setiap tahun, yang meliputi kopra, beras, jagung, rotan, kapuk, damar, gula, dan berbagai komoditas lainnya. (Nongko 2025).

Desa Ara dan Tanah Beru di Bulukumba dikenal sebagai pusat pembuatan kapal Pinisi yang memasok armada pelayaran Bugis Makassar. Kapal-kapal yang dibuat di wilayah ini kemudian beroperasi dalam jaringan perdagangan antarpulau dengan pelabuhan Makassar sebagai salah satu pusat distribusi utama. Dengan demikian, produksi Pinisi di Ara dan Tanah Beru memiliki keterkaitan langsung dengan aktivitas maritim dan perdagangan Makassar (Ramadhani, Ahmadin, and Bustan 2018).

Peran Pinisi menjadi penting karena kapal-kapal tersebut berfungsi sebagai penghubung antara Pelabuhan utama Makassar dengan pelabuhan-pelabuhan kecil di kawasan timur Nusantara. Dalam sistem perdagangan kolonial yang berorientasi pada ekspor komoditas, Pinisi berperan mengangkut hasil bumi dari daerah produksi menuju Makassar sebelum didistribusikan melalui jaringan pelayaran modern. Dengan demikian, keberadaan Pinisi menjadi bagian integral dari rantai perdagangan kolonial meskipun beroperasi di luar struktur perusahaan pelayaran besar.



Gambar 2. Pembuatan Rangka kapal Pinisi
Sumber: NRC Handelsblad, 7 September 1991

Perkembangan teknologi pelayaran pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 membawa perubahan dalam penggunaan kapal Pinisi. Munculnya kapal-kapal uap dan motorisasi perahu mendorong adaptasi terhadap bentuk dan fungsi Pinisi, yang sebelumnya merupakan kapal layar murni. Meski akbardi dari sistem pelayaran tradisional yang melayani rute-rute perdagangan regional (NRC 1991).

Kebertahanan kapal Pinisi menunjukkan bahwa modernisasi pelayaran pada masa kolonial tidak sepenuhnya menggantikan teknologi maritim lokal. Meskipun kapal uap mendominasi jalur pelayaran utama, kapal Pinisi tetap memiliki keunggulan dalam menjangkau pelabuhan-pelabuhan kecil dan wilayah pesisir yang belum terintegrasi secara penuh ke dalam jaringan pelayaran kolonial. Kondisi ini memperlihatkan bahwa masyarakat maritim Bugis-Makassar tidak berada pada posisi pasif dalam menghadapi perubahan

ekonomi kolonial, melainkan mampu melakukan adaptasi melalui pemanfaatan jaringan perdagangan antarpulau yang tetap bertahan hingga awal abad ke-20.



Gambar 3. Replika Pinisi di Museum Bahari
Sumber: Dokumentasi Pribadi Peneliti, 06 November 2025

Dari segi desain, kapal Pinisi memiliki ciri khas yang sangat mudah dikenali. Lambung kapalnya ramping dan tinggi, memberikan stabilitas sekaligus kemampuan untuk melaju cepat di lautan lepas. Pinisi tradisional biasanya memiliki dua hingga tiga tiang layar dengan bentuk layar segitiga yang menjulang anggun, menjadikannya kapal layar yang bukan hanya fungsional, tetapi juga estetis. Ukuran Pinisi umumnya mencapai panjang sekitar 25-meter dengan lebar sekitar 5 meter, memungkinkan kapal ini membawa awak serta muatan dalam jumlah yang cukup besar. Material utama yang digunakan dalam pembangunan Pinisi pun tidak sembarangan (Askandar et al. 1973).



Gambar 4. Kompas kapal Pinisi di Museum Bahari

Sumber: Dokumentasi Pribadi Peneliti, 06 November 2025

Seiring perkembangan zaman, kapal Pinisi mengalami berbagai inovasi, termasuk penggunaan kompas sebagai alat bantu navigasi. Pada abad ke-20, Pinisi menghadapi tantangan dari munculnya kapal-kapal modern yang lebih efisien, namun tetap mampu bertahan dalam jaringan perdagangan antarpulau (Nongko 2025).

Sebelum Pinisi Berkembang, masyarakat Bugis Makassar telah menggunakan kapal Padewakang dan Lambo dalam perdagangan laut. Pengalaman pelayaran inilah yang kemudian menjadi fondasi lahirnya Pinisi sebagai teknologi pelayaran yang lebih adaptif dan banyak digunakan dalam jaringan perdagangan melalui Pelabuhan Makassar. Secara keseluruhan, kapal Pinisi tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, tetapi juga sebagai elemen kunci yang membentuk jaringan perdagangan dan pelayaran Bugis Makassar. Keberadaannya menopang aktivitas ekonomi pelabuhan, menghubungkan Makassar dengan berbagai wilayah produksi dan pasar, serta berkontribusi pada pembentukan identitas Makassar sebagai kota pelabuhan yang berkembang melalui perpaduan pelayaran tradisional dan modern.

Dengan demikian, hubungan antara pelayaran kolonial dan pelayaran tradisional tidak dapat dipahami sebagai hubungan yang bersifat kompetitif semata. Perkembangan Pelabuhan Makassar justru memperlihatkan adanya pola yang saling melengkapi antara infrastruktur pelayaran modern yang

dikembangkan pemerintah kolonial dengan jaringan distribusi lokal yang dijalankan oleh pelaut Bugis-Makassar. Perspektif ini menunjukkan bahwa dinamika maritim di Makassar dibentuk oleh interaksi antara kekuatan kolonial dan kapasitas adaptif masyarakat lokal dalam mempertahankan aktivitas perdagangan antarpulau.

4. Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa transformasi Pelabuhan Makassar tidak dapat dipahami semata-mata sebagai proses kolonialisasi pelabuhan, melainkan sebagai kelanjutan dan adaptasi dari sistem pelabuhan maritim yang telah terbentuk sejak masa Pelabuhan Somba Opu. Kebaruan kajian ini terletak pada penggabungan analisis perkembangan pelabuhan dari masa pra-kolonial ke kolonial dengan peran kapal Pinisi sebagai elemen penghubung yang menjaga kesinambungan jaringan perdagangan maritim. Hasil kajian memperlihatkan bahwa modernisasi pelabuhan pada abad ke-19 hingga awal abad ke-20 berjalan berdampingan dengan keberlanjutan pelayaran tradisional, sehingga membentuk struktur ekonomi maritim yang bersifat hibrid antara sistem kolonial dan praktik lokal. Kapal Pinisi tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, tetapi juga sebagai penopang utama perdagangan antarpulau yang memungkinkan Makassar tetap berperan sebagai simpul distribusi regional. Ke depan, penelitian lanjutan dapat diarahkan pada kajian kuantitatif mengenai kontribusi pelayaran tradisional terhadap ekonomi pelabuhan atau studi komparatif dengan pelabuhan lain di kawasan Indonesia timur untuk memperkaya pemahaman tentang dinamika maritim Nusantara.

5. Daftar Pustaka

- Akbar, A. (2019). Barre' ri Sulawesi Maniang: Dari produksi, perdagangan, pelayaran, hingga penyelundupan beras (1946–1956). *Pangadereng*, 2. <https://doi.org/10.36869/.v5i1.6>
- Akbar, A., & Subair, A. (2024). Transformasi Somba Opu dari bandar niaga ke objek wisata sejarah. *JAWI*, 7(1). <https://doi.org/10.24042/00202372148200>

- Ansar, U. F., Yahya, M., Yusriadi, Y., & Bin-Tahir, S. Z. (2019). Institutional economic analysis of Bugis merchants in the inter-island trade. *International Journal of Scientific & Technology Research*, 8(8). <https://proceeding.unindra.ac.id/index.php/wiksa>
- Ariyanto, S. (2022). Pelabuhan Makassar 1900–1930. *WIKSA: Prosiding Pendidikan Sejarah Universitas Indraprasta PGRI*, 1(1). <https://ejournal.uin-suka.ac.id/adab/thaqafiyyat/index>
- Asba, R. (2007). *Kopra Makassar: Perebutan pusat dan daerah: Kajian sejarah ekonomi politik regional di Indonesia*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Askandar, L., Andoko, E. B., Asmuni, S., & Muchri. (1973). *Jiwa bahari sebagai warisan nenek moyang bangsa Indonesia*. Biro Sejarah Maritim, Dinas Sejarah TNI-AL.
- Azis, M. N. I. (n.d.). Ekonomi maritim Kesultanan Makasar abad XVII M. *Thaqafiyyat: Jurnal Bahasa, Peradaban dan Informasi Islam*, 14(2). <https://ejournal.uin-suka.ac.id/adab/thaqafiyyat/article/view/1166>
- Hoofdbureau van Scheepvaart. (1916). *Statistiek van de scheepvaart in Nederlandsch-Indië over het jaar 1916*. Batavia.
- Juhro, S. M. (2019). *Pusat ekonomi maritim Makassar dan peranan Bank Indonesia di Sulawesi Selatan*. Bank Indonesia Institute.
- Malewa, N. D. (1938, October). Pelajaran Indonesia. *Doenia Dagang*.
- Nongko, P. A. (2025). *Perahu Pinisi: Simbol keahlian maritim suku Bugis Makassar*. PT. Star Digital Publishing.
- NRC. (1991, September). Buginese zeelui stevenen af op het einde. *NRC Handelsblad*, 4.
- Poelinggomang, E. L. (2002). *Makassar abad XIX: Studi tentang kebijakan perdagangan maritim*. Kepustakaan Populer Gramedia.
- Pradjoko, D., & Utomo, B. B. (2013). *Atlas pelabuhan-pelabuhan bersejarah Indonesia*. Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.

- Rahim, M., & Abbas, I. (2024). The development characteristics of Makassar City in past and present. *International Review for Spatial Planning and Sustainable Development*, 12(2). https://doi.org/10.14246/irspsd.12.2_238
- Ramadhani, A. S., Ahmadin, A., & Bustan, B. (2018). Pembuatan perahu Pinisi di Desa Ara Kabupaten Bulukumba 1970–2017. 5(1). <https://eprints.unm.ac.id/id/eprint/13251>
- Sultan, R. A. (2025). *Vlaardingen: Menguak sebuah kota yang hilang di Makassar*. PT Adab Indonesia.
- Sumalyo, Y. (2002). Dutch colonial architecture and city development of Makassar. *Dimensi: Journal of Architecture and Built Environment*, 30(1). <https://doi.org/10.9744/dimensi.30.1.%25p>
- Sutherland, H. (2013). By the numbers: Makassar's trade, centralized statistics and local realities. *Masyarakat Indonesia*, 39(2). <https://doi.org/10.14203/jmi.v39i2.593>
- Syafarudin, N., & Mursidi, A. (2024). Local maritime kingdoms in the Nusantara Archipelago: Study of high school social studies history textbook. *Santhet (Jurnal Sejarah Pendidikan dan Humaniora)*, 8(1). <https://doi.org/10.36526/santhet.v8i1.3164>
- Susilowati, E. (2004). *Pasang surut pelayaran perahu rakyat di Pelabuhan Banjarmasin, 1880–1990*. Universitas Indonesia.
- Hikmah, T. S. (n.d.). *Replika kapal Pinisi di Museum Bahari*.
- Hamid, A. R. (2022). The role of Makassar in promoting the Archipelago Spice Route in the XVI–XVII centuries. *Buletin Al-Turas*, 28(2).
- Hamid, A. R., & Madjid, M. S. (2011). *Pengantar ilmu sejarah*. Ombak.