



WIKSA: PROSIDING PENDIDIKAN SEJARAH UNIVERSITAS INDRAPRASTA PGRI

PELABUHAN MAKASSAR 1900-1930

Saring Ariyanto

Program Studi Pendidikan Sejarah, Universitas Indraprasta PGRI

saringgintung@gmail.com

Abstract

This article departs from global economic and trade issues, where Indonesia as a maritime country has great potential in regional and global trade activities. The existence of ports as the spearhead of trading activities in Indonesia, has consequences in the form of management based on historical discourse. Makassar Port, which was growing at the end of the 19th century until the mid-1930s, became a maritime and commercial power for the Dutch East Indies in the eastern region. This article aims to explain the process and development of the Indonesian economy during the colonial period, by emphasizing economic activities at Makassar Port as the focus of writing this article. The writing of this article uses the sources of the Dutch colonial government archives (the National Archives of the Republic of Indonesia collection) including Koloniaal Verslag, and the Makassar Archive Bundle. This study uses a structural approach that emphasizes agency capabilities, namely the traders in the Makassar port who are the driving actors of economic activity at the Makassar Port. This study obtained results in the form of insights in the form of economic activities in Makassar Port during the years 1900 to 1930 as a result of economic activity that was stable before the colonial government's control.

Keywords: Port of Makassar, Economic Development, Colonial

Abstrak

Artikel ini berangkat dari isu-isu ekonomi dan perdagangan global, dimana Indonesia sebagai negara maritim memiliki potensi yang besar dalam kegiatan perdagangan kawasan maupun global. Keberadaan pelabuhan sebagai ujung tombak kegiatan perdagangan di Indonesia, memberikan konsekuensi berupa pengelolaan yang berbasis wacana sejarah. Pelabuhan Makassar yang semakin berkembang di akhir abad ke-19 hingga pertengahan tahun 1930-an menjadi kekuatan maritim dan perniagaan untuk Hindia-Belanda di wilayah timur. Artikel ini bertujuan untuk menjelaskan proses dan perkembangan ekonomi Indonesia pada masa kolonial, dengan menekankan kegiatan ekonomi di Pelabuhan Makassar sebagai fokus penulisan artikel ini. Penulisan artikel ini menggunakan sumber-sumber arsip pemerintahan kolonial Belanda (koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia) di antaranya *Koloniaal Verslag*, dan *Bundel Arsip Makasar*. Penelitian ini menggunakan pendekatan strukturalis yang menekankan kemampuan *agency* yakni para pedagang di Pelabuhan Makassar yang menjadi aktor penggerak kegiatan ekonomi di Pelabuhan Makassar. Penelitian ini mendapatkan hasil dalam bentuk wawasan berupa kegiatan ekonomi di Pelabuhan Makassar sepanjang tahun 1900 sampai dengan tahun 1930 sebagai hasil dari kegiatan ekonomi yang sudah stabil sebelum penguasaan pemerintah kolonial.

Kata Kunci: Pelabuhan Makassar, Perkembangan Ekonomi, Kolonial



PENDAHULUAN

Tema dalam artikel ini menempatkan kehidupan maritim sebagai fokus dari pembahasannya, hal ini tidak lain agar dapat membuka cakrawala atau wawasan mengenai diskursus kajian sejarah maritim yang selama ini masih belum mendapat perhatian dari para sejarawan (Soetjipto, 1983). Kajian sejarah maritim mengenai pembentukan jaringan ekonomi di Makasar pada abad ke-19 ini, berupaya untuk menunjukkan bahwa dinamika perdagangan di sepanjang pesisir pantai Sulawesi Selatan menjadi berkembang pesat bukan dikarenakan oleh kebijakan pemerintah kolonial Hindia-Belanda, beserta kekuatan imperialisme ekonomi yang dimilikinya.

Perkembangan dan pembentukan jaringan ekonomi di wilayah Makasar, justru telah berkembang pesat jauh sebelum pemerintah kolonial Hindia-Belanda masuk kedalam wilayah Makasar. Hal ini tidak terlepas dari bagaimana potensi lokal, yang termanifestasi dalam kemampuan masyarakat disepanjang pesisir pantai Makasar mengorganisasikan keberadaannya, dimana kemudian semakin tampak ketika memberikan respon terhadap jaringan pelayaran lokal maupun internasional. Dinamisnya aktivitas sosial-ekonomi di Makasar juga bukan disebabkan oleh kebijakan pemerintah kolonial Hindia-Belanda untuk membuka jalur pelayaran perdagangan di kawasan timur Hindia-Belanda (dengan keberadaan KPM), akan tetapi dinamisasi aktivitas ekonomi disepanjang pesisir pantai Sulawesi Selatan tidak terlepas dari keberadaan para pedagang perantara dan perahu layar pribumi.

Pola pembentukan masyarakat pesisir pantai di wilayah Makasar inilah yang semakin menarik untuk dikaji lebih mendalam, karena pola pembentukannya sama sekali berbeda dengan pola pembentukan dan penyusunan masyarakat pedalaman (*hinterland*). Jikalau masyarakat pedalaman (*hinterland*) terorganisasi dengan struktur yang patriarki dengan para pemilik tanah (raja) atau *landlord*, maka tidak demikian dengan masyarakat pantai yang terintegrasi dengan jalur perdagangan. Masyarakat dipesisir pantai (pelabuhan) sangat bergantung kepada keberadaan seorang syahbandar. Syahbandar adalah sebuah jabatan penting pada setiap masyarakat yang berada dipesisir pantai yang memiliki pelabuhan perdagangan, karena syahbandar yang mengurus keperluan aktivitas perdagangan di pelabuhan,

mengawasi perdagangan dan menengahi jika terjadi ketidak sesuaian dalam transaksi perdagangan (Lapian, 2008: 103).

Tinjauan mengenai Makasar pada tahun 1906-1930 ini ditetapkan karena beberapa alasan: *pertama*, kajian mengenai sejarah yang mengambil *setting* tentang dinamika maritim, yang dilakukan atau yang pernah disusun, khususnya pada Universitas Indraprasta PGRI masih terlalu sedikit jumlahnya, sehingga hal ini berpengaruh pada tidak terbangunnya dinamika intelektual kesejarahan yang mengambil tema-tema maritim di Universitas Indraprasta PGRI. .

Kedua, kajian yang menempatkan kehidupan maritim merupakan satu kajian yang dapat menyumbangkan pemahaman yang cukup berarti dalam kerangka menguatkan sendi-sendi nasionalisme, ditengah terpuruknya dan mulai terpecahnya derajat nasionalisme bangsa ini. Hal ini diungkapkan oleh F.A. Soetjipto (dalam 80 Tahun Prof. Sartono Kartodirjo, 2001: 7), bahwa tinggi atau rendahnya derajat relasi dibidang ekonomi dan perdagangan laut, turut menentukan pasang surutnya integrasi antar suku bangsa dalam sebuah kelompok masyarakat.

Ketiga, kajian mengenai kehidupan masyarakat pesisir pantai (disekitar pelabuhan) merupakan sebuah kajian yang dapat memberikan perbandingan terhadap kajian-kajian yang menempatkan daerah pedalaman (*hinterland*) sebagai fokus kajian. Dinamika masyarakat Indonesia secara historis merupakan sebuah dinamika yang tersusun dan berkembang dalam dua buah bentuk masyarakat yang berjalan dan berkembang secara paralel, hal ini akan dapat memberikan pandangan yang menyeluruh tentang dinamisasi perkembangan masyarakat Indonesia hingga saat ini.

Batasan temporal dalam artikel ini mengambil tahun 1906 sampai dengan tahun 1930 dengan pertimbangan, bahwa pada tahun 1906 di tandai sebagai awal ditetapkannya kota Makasar sebagai *Gemeente*, sebuah konsep kota pada masa kolonial yang memiliki otoritas mengatur dan mengelola kehidupan sosial-ekonomi kota. Tahun 1930 menjadi batas akhir kajian dengan pertimbangan bahwa tahun 1930 menjadi tahun dimana kehidupan dinamis

kehidupan sosial-ekonomi masyarakat kota Makasar diterjang oleh krisis ekonomi sebagai dampak perang dan depresi ekonomi global. Dua faktor tersebut memberikan pengaruh yang cukup signifikan bagi perkembangan ekonomi modern yang dibangun oleh pemerintah kolonial.

METODE PENELITIAN

Artikel ini disusun dengan menggunakan metode sejarah, yang terbagi dalam empat tahap yakni Heuristik, Kritik, Interpretasi dan Penulisan (Gottschalk, 1985). Sumber-sumber yang digunakan dalam penyusunan artikel ini menggunakan arsip yang berasal dari koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia Bundel *Koloniaal Verslag* tahun 1906-1930. Dalam melengkapi sumber primer yang digunakan dalam penulisan artikel ini, digunakan pula buku-buku sebagai sumber pendukung penulisan, agar mampu mendukung pendekatan strukturistik yang digunakan dalam artikel ini. Pendekatan strukturistik yang digunakan dalam artikel ini, diambil dari teori Agency yang dijelaskan oleh Anthony Giddens (1984).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Wilayah Makassar Akhir Abad ke-19

Makassar adalah sebuah wilayah yang berada diwilayah pesisir sebelah barat dan bagian selatan dari Pulau Sulawesi. Pulau Sulawesi sendiri disebelah Barat dan Timur diapit oleh Pulau Kalimantan dan Kepulauan Maluku, sementara itu disebelah utara dibatasi kepulauan Sulu, dan kepulauan Nusa Tenggara di sebelah Selatan (Poelinggomang, 2002: 14). Daerah Makassar yang berada disebelah barat dan bagian selatan pulau Sulawesi secara geografis dibatasi oleh pegunungan dan lautan. Di sebelah utara Makassar dibatasi oleh jajaran pegunungan yang masih satu jalur dengan pegunungan Latimojong di Sulawesi Tengah, sementara itu disebelah barat berdekatan dengan pantai barat dan berjejer bukit-bukit. Sementara itu lautan yang



WIKSA: PROSIDING PENDIDIKAN SEJARAH UNIVERSITAS INDRAPRASTA PGRI

mengapit wilayah Sulawesi Selatan, disebelah tenggara terdapat teluk Bone dan sebelah barat terdapat teluk Tomini (Pelras, 2006: 10).

Berdasarkan penjelasan mengenai letak dan posisi dari wilayah Sulawesi Selatan, maka dapat dipastikan bahwa wilayah Sulawesi Selatan merupakan daerah yang berada pesisir dan memiliki posisi yang cukup strategis untuk membangun ekonomi yang berasal dari sumber-sumber laut dan menjadi komoditi bagi aktivitas perdagangan. Selain dari hasil laut jajaran daerah pegunungan dan bukit juga dapat menjadi daerah penghasil komoditi pertanian dan perkebunan. Berikut ini akan dijelaskan lagi secara rinci mengenai keadaan geografis dan gambaran ekologi dari wilayah Sulawesi Selatan sebagai daerah kekuasaan kerajaan Makassar.

Daerah sebelah utara yang berbatasan dengan daerah pegunungan Latimojong, merupakan wilayah yang menjadi sumber air bagi penghidupan masyarakat Sulawesi Selatan. Gunung Latimojong yang memiliki ketinggian 3.455m tersebut memiliki banyak mata air dan menjadi sumber air yang mengalir melalui sungai Karama, Mamasa, Saddang dan Mata Allo, seluruh sungai tersebut pada akhirnya bermuara di selat Makassar. Sementara itu disebelah selatan terdapat Gunung Lompobattang dan Gunung Bawakaraeng, kedua gunung tersebut sejajar dan berdekatan sehingga membentuk jajaran bukit-bukit, yang seolah –olah menjadi tulang punggung semenanjung Sulawesi Selatan (Pelras, 2006: 10).

Beberapa sungai yang mengalir dari wilayah pegunungan tersebut menjadi anugerah bagi masyarakat Makassar, karena dengan kelimpahan air mereka dapat membangun irigasi dan berguna untuk ekonomi pertanian masyarakat Makassar. Sebagai contoh dua sungai di Sulawesi Selatan, yakni sungai Tallo yang bermuara dibagian uatar dan sungai Jeneberang yang bermuara dibagian selatan menjadi sumber irigasi bagi pertanian penduduk (Poelinggomang, 2002: 16). Selain sebagai sarana irigasi keberadaan sungai-sungai yang mengalir dari dataran tinggi menuju dataran rendah menjadi semacam jalur transportasi bagi orang-orang yang berada diwilayah pesisir

menuju pedalaman dan begitu pula sebaliknya (Pelras, 2006: 10). Dataran rendah yang memanjang dari sebelah utara menuju ke selatan tersebut menjadi wilayah yang paling banyak didiami oleh para penduduk, selain luas dataran rendah yang cukup luas, dataran rendah tersebut juga dikelilingi pula oleh sumber-sumber air lainnya yakni Danau Sindenreng dan Danau Tempe. Keberadaan air yang melimpah inilah yang kemudian menjadi semacam modal bagi masyarakat Makassar membangun kekuatan ekonomi di dalam wilayahnya sendiri.

Keterjaminan sumber daya air di wilayah Makassar, juga dipastikan melalui keadaan iklimnya. Daerah kekuasaan Kerajaan Makassar secara umum memiliki iklim tropis, karena berada dalam jalur katulistiwa, dimana daerah ini memiliki suhu udara 31 hingga 37 derajat Celsius. Suhu udara dan keadaan geografis yang diapit oleh pegunungan dan lautan, maka secara otomatis akan memberikan pola arah mata angin yang cukup unik dan khas. Pada bulan November hingga Maret, angin bertiup dari barat membawa hujan lebat dari barat yang cukup tinggi diantara bulan Desember dan Januari. Sementara itu dari bulan April hingga Oktober bertiup angin dari timur, angin dari timur ini membawa curah hujan yang tidak terlalu tinggi, dan menyirami wilayah disekitar pantai dan dataran rendah disebelah timur dan semenanjung timur Makassar (Pelras, 2006: 11).

Curah hujan yang cukup tinggi di wilayah Makassar secara normatif dapat digunakan untuk mengairi areal persawahan, dimana areal persawahan umumnya berada di wilayah dataran rendah. Jenis areal persawahan yang cukup banyak ialah jenis sawah tadah hujan, meskipun juga terdapat sawah-sawah disekitar aliran sungai. Hasil sawah-sawah di Makassar ini mencukupi kebutuhan pangan lokal dan mampu memberikan surplus bagi kegiatan perdagangan sejak masa kolonial, karena itu Makassar juga dikenal sebagai wilayah penghasil beras terbesar setelah Jawa dan Sumatera. Selain beras, penduduk di wilayah Makassar juga menanam jenis biji-bijian dan buah-buahan,

kegiatan ini sudah lama dilakukan oleh nenek moyang orang Bugis (Poelinggomang, 2002: 37).

Keadaan iklim, jenis komoditi utama (beras) dan pola arah mata angin, pada akhirnya memberikan konsekuensi terhadap aspek perdagangan dan perniagaan bagi wilayah Makassar. Angin muson yang berhembus dari barat laut biasanya akan dimanfaatkan oleh para pelayar dan pedagang yang berada dibagian barat wilayah Makassar seperti Malaka, Riau, Johor, dan Batavia. Angin muson barat ini dipergunakan juga selain berlayar ke Makassar, juga digunakan untuk berlayar ke Kepulauan Maluku sebagai pusat rempah-rempah di wilayah timur. Sementara itu angin muson timur yang bertiup dari arah Timur akan membantu jalur pelayaran dari Kepulauan Maluku menuju wilayah Makassar, hingga wilayah Barat Malaka dan Riau. Berdasarkan keadaan pola arah angin yang demikian, maka aktivitas perdagangan dan perniagaan di wilayah Makassar pada akhir abad -19 sangat bergantung terhadap waktu dan perubahan arah angin (Poelinggomang, 2002: 17-18).

Berhubungan dengan aspek jumlah penduduk dan penataan pemukiman penduduk di wilayah Makassar pada akhir abad ke-19, maka tidak dapat dilepaskan dari kebijakan pemerintah kolonial Hindia-Belanda, setelah Kerajaan Makassar ditundukkan melalui perjanjian Bungayya tahun 1824. Penerapan kebijakan politik pelabuhan bebas pada medio tahun 1846, telah memberikan pengaruh kepada aspek kependudukan di wilayah Makassar. Kehidupan perdagangan yang semakin dinamis dan meningkat membuat wilayah Makassar menjadi wilayah urban. Pada tahun 1847 sensus penduduk yang dilakukan oleh pemerintah kolonial terdapat sebesar 24.000 jiwa, dan semakin meningkat pada tahun 1852, yakni sebesar 33.512 jiwa (Poelinggomang, 2002: 173).

Meningkatnya jumlah penduduk di wilayah Makassar menimbulkan konsekuensi bagi penataan kependudukan dan wilayah tempat tinggal bagi penduduk. Maka berdasarkan sensus penduduk yang dilakukan pada tahun 1861, pemerintah kolonial Hindia-Belanda menerapkan kebijakan perluasan dan pengembangan wilayah kota pada tahun 1888. Perluasan yang dilakukan kearah utara luar kota

terjadi hingga Kampung Paotre, kewilayah Selatan hingga kampung Mangkura (Administratief Verslag van Makassar 1864, No. 9/1).

Kebijakan Pelabuhan Terbuka dan Hubungan Dengan Daerah Luar

Pembahasan mengenai bab tentang kebijakan pelayaran di pelabuhan Makassar merupakan satu episode tersendiri mengenai dinamika perkembangan dan kemunduran aktivitas perniagaan di wilayah Makassar. Secara umum dapat dipahami dengan penguasaan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda terhadap wilayah Kerajaan Makassar, berpengaruh pula terhadap dinamika perniagaan di pelabuhan Makassar. Penguasaan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda, beserta kebijakan-kebijakan yang diterapkan selama akhir abad ke-19 di pelabuhan Makassar, juga sangat tergantung dari bagaimana dinamika persaingan antara Belanda dengan Inggris.

Persaingan antara Belanda dan Inggris menyebabkan terjadinya beberapa kali perubahan kebijakan politik dan ekonomi di pelabuhan Makassar. Pelaksanaan kebijakan pelabuhan bebas dan pelabuhan tertutup dilakukan oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda dalam menghadapi persaingan dengan Inggris. Pelaksanaan kebijakan pelabuhan bebas dan tertutup diawali dari perseteruan antara Belanda dan Inggris (perang 4 tahun) yang kemudian diakhiri dengan perjanjian London pada tahun 1814. Perjanjian ini memaksa Belanda untuk membuka perdagangan bebas di wilayah pelabuhan Makassar. Belanda kemudian tidak mengindahkan tuntutan yang diminta oleh Inggris, hingga pada tahun 1824 kedua negara kembali berunding, Belanda pada akhirnya membuka Makassar sebagai pelabuhan bebas, akan tetapi Belanda menerapkan peraturan perdagangan dan pelayaran yang ketat, disertai pula dengan penarikan pajak ekspor-impor yang cukup tinggi. Pelaksanaan kebijakan tersebut diharapkan dapat menyingkirkan Inggris dari percaturan perdagangan di Asia Tenggara, akan tetapi membuat pelabuhan Makassar tidak dikunjungi oleh para pedagang, maka pada tahun 1847 hingga 1906, pemerintah

kolonial Belanda membuka pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan bebas (Poelinggomang, 2002: 48-49).

Sekiranya apa yang dijelaskan sebelumnya menjadi gambaran umum mengenai pelaksanaan kebijakan pelabuhan dan dinamika persaingan antara Belanda dan Inggris. Dalam upaya menghadapi perubahan-perubahan kebijakan pelabuhan Makassar, para pedagang yang berasal dari Makassar dan pribumi lainnya yang berasal dari Nusantara, memiliki strategi berdagang yang berbeda. Para pelaut dan pedagang yang berasal dari Makassar, sejak dahulu sudah dikenal sebagai orang-orang yang melakukan aktivitas perniagaan diseluruh wilayah di Nusantara, maupun diluar Nusantara. Selain karena memiliki hasil-hasil alam yang berasal dari hasil bumi dan laut yang melimpah dan menjadi komoditi utama perdagangan di Asia dan dengan orang-orang Eropa, orang-orang Makassar juga dikenal sebagai kelompok masyarakat yang memiliki keterampilan, teknik dan pengetahuan yang berkaitan dengan kemampuan budaya bahari (Lapian, 2009: 77).

Keyakinan dan kepercayaan orang-orang Makassar mengenai konsep laut sebagai kawasan bebas bagi setiap orang untuk mencari penghidupan, merupakan satu prinsip utama yang mendasari segala aktivitasnya di laut. Maka tidaklah mengherankan jika kemudian kehidupan laut atau budaya bahari sangat berkembang dalam setiap sanubari orang-orang Makassar, keyakinan dan kepercayaan inilah yang kemudian membuat orang-orang Makassar yang bertumpu pada aktivitas di laut mengatur strategi dalam menghadapi setiap ancaman yang datang baik dari dalam maupun dari luar, khususnya menghadapi tekanan dan kebijakan politik-ekonomi pemerintah kolonial Belanda. Untuk dapat memahami bagaimana orang-orang Makassar menghadapi tekanan dan isolasi yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda, dalam aktivitas perniagaan dengan bangsa lainnya, haruslah dipahami terlebih dahulu mengenai jaringan-jaringan perdagangan yang telah lama dibangun oleh para pelaut dan pedagang Makassar dengan wilayah-wilayah lain di Nusantara dan luar Nusantara.

Para pelaut dan pedagang Makassar sesungguhnya memiliki rute pelayaran dan perdagangan sendiri yang sudah tetap, jauh sebelum VOC dan pemerintah kolonial Belanda berkuasa di tanah Makassar. Bandar-bandar niaga yang umumnya mereka datangi disebelah barat Nusantara adalah Joilolo (sulu), Banjarmasin, Palembang, Johor, Pahang, dan Aceh. Sementara itu daerah pelayaran yang menjadi rute untuk berlayar dan berdagang kearah selatan adalah Nusa Tenggara, dan pesisir utara Benua Australia. Surabaya, Semarang dan Malaka adalah daerah-daerah tujuan para pedagang Makassar untuk menghabiskan barang dagangan mereka (Poelinggomang, 2002: 96-97).

Satu hal yang selalu berkaitan dengan jaringan-jaringan perdagangan yang telah disusun oleh para pedagang Makassar dengan wilayah lainnya diluar Makassar ialah barang-barang komoditi perdagangan yang mereka miliki. tripang, agar-agar, kerang, sirip ikan hiu, lilin, kayu cendana, kulit, tanduk, damar, kambing, sapi, kuda, budak, tenunan lokal, dan beras. Sementara itu dilain sisi barang-barang yang mereka tukar dengan barang dagangan mereka dalam transaksi perdagangan adalah sutra, benang, aneka kain dari India, tekstil Eropa, porselin, gong, parang, kerajinan besi, tembikar, dan lainnya. Diluar itu juga terdapat beberapa barang-barang yang mereka cari seperti senjata, amunisi, sendawa dan opium, dimana barang-barang ini adalah barang-barang yang diawasi dan dilarang oleh pemerintah Belanda (Reid, 2014: 29-30).

Dengan melihat jaringan-jaringan perdagangan yang disusun oleh para pedagang yang berasal dari Makassar, serta barang-barang komoditi perdagangan mereka, maka tidaklah sulit bagi mereka untuk merespon setiap bentuk kebijakan ekonomi yang diterapkan oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda di Makassar. Kebijakan ekonomi dengan melakukan monopoli perdagangan dan mengisolasi pelabuhan Makassar dari kedatangan para pedagang yang berasal dari luar Makassar tidak menyurutkan langkah bagi para pelaut dan pedagang Makassar dalam melakukan aktivitas perniagaan di lautan. Bahkan dalam satu periode kebijakan pelabuhan tertutup di Makassar, para

pelaut dan pedagang Makassar mampu membangun jaringan perdagangan bagi perdagangan barang-barang selundupan dari dan kedalam wilayah Makassar, dimana hal ini jelas-jelas merugikan bagi pemerintah kolonial Belanda (Poelinggomang, 2002: 145-146).

Kota pelabuhan biasanya berperan sebagai pusat ekonomi di suatu wilayah, implikasinya ialah akan banyak berdatangan orang-orang dari daerah lain untuk berdagang di sana. Berkembangnya aktivitas perdagangan dalam pelabuhan tersebut dapat dilihat dengan semakin banyaknya kapal-kapal yang bersandar/ berlabuh untuk membongkar muatan dan melakukan aktivitas transaksi perdagangan. Meskipun demikian juga patut diperhatikan bahwa tidak semua kapal-kapal yang memasuki pelabuhan, untuk selalu terlibat dalam aktivitas perdagangan. Hanya pelabuhan-pelabuhan yang tidak terlampau sulit dapat dimasuki dan, memiliki suasana yang menarik yang dapat menarik kapal-kapal untuk berlabuh (Lapian, 2009: 96). konstruksi geografis dari sebuah pelabuhan, pada akhirnya juga memegang peranan yang cukup strategis dalam menghadirkan para pelaut dan pedagang yang berasal dari luar.

Peningkatan terhadap aktivitas dan kesibukan perniagaan di sebuah pelabuhan akan memacu perbaikan, perluasan dan pengembangan pelabuhan itu sendiri. Penerapan kebijakan pelabuhan Makassar pada awal tahun 1840-an, sebagai pelabuhan bebas memberikan konsekuensi berupa peningkatan aktivitas perniagaan di pelabuhan Makassar. Maka dari itu pemerintah kolonial Hindia-Belanda melakukan perbaikan-perbaikan, perluasan dan pembangunan dermaga-dermaga baru bagi tempat berlabuhnya kapal. Hal ini dilakukan bukan hanya karena penerapan kebijakan sebagai pelabuhan bebas semata, akan tetapi juga diakibatkan oleh penggunaan jenis kapal baru, yakni kapal api dalam transportasi perdagangan yang singgah dan melewati wilayah Makassar (*Administratief Verslag* 1866, No. 9/14).

Selain perbaikan dan pengembangan pelabuhan Makassar yang melayani kapal-kapal besar untuk berlabuh, pemerintah kolonial juga membangun beberapa pelabuhan untuk aktivitas perniagaan yang melibatkan khusus

diperuntukkan bagi perahu penduduk penduduk berskala kecil. Selain itu pada tahun 1863, di tiap-tiap pelabuhan dibangun jembatan yang menghubungkan antar dermaga dan melengkapinya pula dengan tangga untuk menurunkan barang-barang, khusus untuk pelabuhan yang menjadi singgah bagi kapal api, pemerintah kolonial membangun depot batubara. Perluasan dan pengembangan proyek sarana pelabuhan kemudian berlanjut pada tahun 1904, sehubungan dengan rencana penetapan kebijakan pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan wajib pajak. Pembangunan dan pengembangan sarana pelabuhan terealisasi pada tahun 1910 ini mengikuti rencana dan pola pengembangan pelabuhan di Surabaya (*Administratief Verslag* 1860, (Jakarta: ANRI), No. 9/1.)

Berkaitan dengan pembangunan dan peningkatan aktivitas transportasi laut, maka pada tahun 1910 dilakukan pengembangan pelabuhan di Hindia-Belanda secara besar-besaran, dimana pengembangan tersebut dilakukan dibawah pengawasan dan kontrol dari satu komisi khusus yang dibentuk oleh pemerintah kolonial. Komisi tersebut bernama *Eerste Nederlandsche Havencommissie* yang dipimpin oleh Prof. Dr. J. Kraus dan G.J. de Jongh (Tri Sulistyono, 1994: 95).

Letak pelabuhan Makassar yang berada dalam jalur pelayaran Nusantara dan ditopang oleh daerah pedalaman (pedalaman di sebelah selatan) yang memiliki potensi sumber daya alam yang cukup besar, mengantarkan pelabuhan Makassar sebagai salah satu pelabuhan yang terpenting bagi pemerintah kolonial, yang berada di wilayah timur Hindia-Belanda, pelabuhan ini selain berfungsi sebagai jalur eksport dan impor bagi daerah disekitarnya, juga menjadi wilayah penghubung antara Bandar-bandar niaga yang ada di wilayah barat dengan daerah penghasil rempah-rempah di wilayah Maluku.

Kenyataan inilah yang kemudian membuat pemerintah kolonial membangun berbagai kebijakan sosial-politik dalam kerangka mengeksploitasi nilai-nilai ekonomis di wilayah Makassar dan sekitarnya. Semenjak dikuasai oleh

VOC dan pemerintahan kolonial Belanda, kota Makassar mulai dibentuk berdasarkan konsep kepentingan kolonial. Pengertian mengenai kota kolonial adalah tempat pengumpulan hasil bumi yang kemudian disalurkan ke negara lain. Kota ini sengaja dibentuk oleh orang-orang Eropa, menurut rencana tertentu dan dilaksanakan secara berbeda dari kaum pribumi (Rabani, 2010: 36). F.A. Soetjipto (1983: 507) dalam disertasinya menjelaskan bahwa ciri dari kota kolonial adalah perkembangan kota yang diarahkan kepada peningkatan produksi, pengembangan komoditi pertanian dan eksplorasi sumber daya alam untuk kebutuhan pasar internasional. Berangkat dari apa yang dijelaskan oleh F.A. Soetjipto memberikan gambaran kepada kita tentang bagaimana kemudian penyusunan infrastruktur kota diarahkan pula untuk menopang kegiatan-kegiatan ekonomis kolonial. Salah satu diantaranya yang cukup penting dalam kerangka pembangunan kota kolonial itu adalah sarana transportasi yang digunakan untuk menghubungkan dan memudahkan dalam mengangkut dan mengimpor hasil-hasil produksi (komoditi perdagangan) dari satu daerah ke daerah lainnya (Rabani, 2010: 13).

Guna menyusun moda transportasi yang mumpuni dan mampu melayani rute pelayaran perdagangan yang baik, pemerintah kolonial kemudian membuat pelembagaan yang mengurus kegiatan transportasi barang dan orang yang akan melayani rute dari dan menuju ke Makassar. NIS^tM, NHM dan KPM menjadi perusahaan transportasi yang ditunjuk oleh pemerintah kolonial Belanda untuk melayani rute perdagangan. Pemerintah Hindia-Belanda memberikan subsidi bagi maskapai transportasi tersebut, karena dianggap dapat membeikan keuntungan secara ekonomis dari penyelenggaraan aktivitas pelayaran yang dilakukan (Suprayitno, 2001: 94).

Penerapan kebijakan pelabuhan bebas, perbaikan dan pengembangan sarana dan prasarana pelabuhan, serta mendirikan badan usaha transportasi pengangkutan barang dan orang, menjadi semacam satu paket kebijakan yang pada akhirnya akan memberikan dampak berupa terbangunnya jaringan dan hubungan yang lebih masif antara daerah Makassar dengan daerah lainnya.

Satu hal yang perlu dicermati, bahwa hubungan antara Kerajaan Makassar yang diwakili oleh para pelaut dan pedagangnya dengan daerah-daerah Bandar niaga lainnya (Malaka, Batavia, Bali, Palembang, Kalimantan dan lainnya), sudah terjalin jauh sebelum VOC dan pemerintah kolonial Hindia-Belanda berkuasa.

Jaringan-jaringan dagang yang telah dibentuk oleh pedagang Makassar dengan daerah-daerah bandar lainnya di Nusantara merupakan modal utama bagi para pedagang Makassar bergiat dalam aktivitas perniagaan. Jaringan ini pula yang kemudian digunakan menjadi strategi utama, untuk mensiasati pemerintah kolonial Hindia-Belanda, ketika pemerintah kolonial Hindia-Belanda menerapkan kebijakan pelabuhan tertutup di Makassar, dan mempersulit kegiatan pelayaran dengan pemberlakuan kartu pas (*jaarpass*).

Perkembangan Makassar Hingga Tahun 1930-an

Dinamika pelayaran dan aktivitas perniagaan yang berlangsung selama dekade akhir abad-19 di Makassar, secara objektif telah memberikan perubahan yang cukup signifikan terhadap perkembangan sosial, ekonomi dan politis bagi wilayah Makassar. Perubahan tersebut secara konkrit dapat dilihat melalui perubahan fisik kota Makassar. Dalam sub-bab ini akan dibahas hal-hal yang berkaitan dengan perubahan-perubahan yang terjadi, sebagai hasil dari dinamika aktivitas pelayaran dan perdagangan di wilayah Makassar.

a. Perubahan morfologi dan tata ruang kota

Aktivitas pelayaran dan perdagangan diwilayah Makassar telah menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan masyarakat Makassar. Aktvitas tersebut telah mengubah wajah dan bentuk kota Makassar, perubahan (letak) kota pernah terjadi ketika Kerajaan Makassar untuk pertama kalinya terjun kedalam kancah perdagangan di Nusantara. Pemindahan pusat Kerajaan saat itu dilakukan pada masa Karaeng Tumapa'risi Kallongna diabad ke-16, kota dan pusat kerajaan yang semula berada di Tamalate ke Benteng Sumbaopu, sebuah wilayah yang berada disekitar muara Sungai Je'ne' Berang (Abbas, 2001: 72-74).

Setelah pusat kota dipindahkan kewilayah pesisir pantai, maka wilayah pesisir pantai mulai menjadi daerah baru dan *centrum* atas aktivitas sosial masyarakat Makassar yang disertai pula dengan interaksi sosial dengan orang-orang yang berasal dari luar Makassar. Implikasi logis dari interaksi sosial di wilayah pesisir pantai tersebut, mulai banyak tempat-tempat pemukiman penduduk baik yang pribumi Makassar, maupun para pendatang yang kemudian menetap untuk terlibat dalam aktivitas perdagangan di Makassar.

Kedatangan para pendatang (imigran dan urban) kewilayah Makassar sudah dimulai sejak tahun 1561, ketika itu Kerajaan Makassar dipimpin oleh Raja Gowa X Tunipallangga (1546-1565). Hal ini dapat terjadi karena para pedagang yang datang ke wilayah Makassar, mencari tempat bandar niaga baru di wilayah Timur, setelah Kerajaan Majapahit pemegang dominasi perdagangan rempah-rempah di Jawa runtuh. Para pedagang ini secara umum merupakan pedagang Melayu yang berasal dari Campa, Minangkabau, Pahang, Patani dan Johor (Abbas, 2001: 85).

Masuknya para pedagang Melayu kedalam wilayah Kerajaan Makassar menarik minat para pedagang yang berasal dari Eropa. Para pedagang Eropa yang kemudian masuk kedalam wilayah Makassar pada abad ke-16, ialah Portugis dan Belanda. Para pedagang Portugis masuk kewilayah Kerajaan Makassar sejak tahun 1565 dan pedagang Belanda masuk kedalam wilayah Kerajaan Makassar sejak 1603. Para pedagang Melayu dan Portugis kemudian diberikan tempat untuk bermukim disekitar wilayah *Siang*, begitu pula demikian dengan para pedagang Belanda yang masuk kewilayah Kerajaan Makassar, diberikan tempat tinggal di wilayah Siang, tetapi diberikan syarat oleh Raja Gowa hanya untuk berdagang (Abbas, 2001: 86-93).

Perubahan morfologis kota Makassar yang terjadi secara signifikan berikutnya ialah ketika Kerajaan Makassar berada dalam penguasaan VOC dan Pemerintah Kolonial Hindia-Belanda. Sebelumnya telah dijelaskan bahwa pusat kota dan Kerajaan Makassar setelah dipindah dari daerah Tamalate, berada di Benteng Sumbaopu, sebuah wilayah yang berada disekitar Muara Sungai Je'ne'

Berang. Setelah Belanda VOC masuk dan kemudian secara perlahan-lahan mematahkan aspek politis Kerajaan Makassar yang ditandai dengan pemindahan pusat pemerintahan Belanda ke Benteng ujung Pandang pada tahun 1669 (Arsyad, 2012: 68).

Seiring berjalannya waktu Benteng ujung Pandang yang dikenal pula dengan nama Benteng Fort Rotterdam, merupakan pusat kota, pusat militer, sentra niaga, pemukiman dan perkantoran yang diperuntukkan bagi para orang-orang Belanda. Pergeseran pusat kota dan pemerintahan dari Benteng Sumbaopu, ke wilayah Benteng Fort Rotterdam, dapat dijelaskan sebagai gejala pergeseran ekonomi dan politis pada dinamika sosial masyarakat di Makassar. Terhitung sejak abad ke-17 akhir pergeseran tersebut telah menasbihkan terjadinya pergantian kelas yang berkuasa di Makassar, sebagai konsekuensi dari pengambil-alihan sumber-sumber ekonomi, produksi dan distribusi hasil produksi.

Pembangunan dan perluasan pusat kota dan pemerintahan kolonial di dalam benteng Fort Rotterdam dapat dipahami juga sebagai sebuah nilai lebih / surplus dari aktivitas perdagangan di Makassar yang dijalankan oleh pemerintah kolonial. Pembangunan gedung-gedung pemerintahan, pembukaan pemukiman-pemukiman bagi orang-orang Eropa dan pengembangan sarana-prasarana pelabuhan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda hingga akhir abad ke-19, merupakan mata rantai utama untuk dapat menjelaskan efek kausalitas dari perubahan morfologi dan tata ruang kota di Makassar pada akhir abad ke-19 (Lauer, 2003: 347; Arsyad, 2012: 70).

b. Perubahan dalam bidang sosial-ekonomi

Penguasaan ekonomi dan politik yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda hingga awal abad ke-20 juga memberikan implikasi terhadap kehidupan sosial-ekonomi masyarakat lokal Makassar. Dominasi dan proteksi yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda, khususnya pada masa pelaksanaan kebijakan ekonomi pelabuhan tertutup ke dua di tahun 1906, telah

menutup akses bagi masyarakat lokal, khususnya yang berada diluar lingkaran kekuasaan pribumi untuk dapat berperan aktif dalam aktivitas perdagangan di wilayah pelabuhan Makassar.

Perubahan kebijakan ekonomi diwilayah pelabuhan dan penerapan peraturan mengenai pemberlakuan surat izin pelayaran (*jaarpass*), serta penarikan biaya pajak yang cukup tinggi dalam seluruh aktivitas niaga di pelabuhan Makassar, telah memberikan dampak yang cukup signifikan terhadap kehidupan ekonomi masyarakat lokal Makassar. Keadaan yang demikian kemudian memunculkan satu fenomena dalam masyarakat pesisir di Makassar, yakni kemunculan kelompok-kelompok sektor in-formal disekitar wilayah pelabuhan.

Keberadaan sektor in-formal di pelabuhan Makassar sejak akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 merupakan sebuah sub-ordniasi dari rangkaian aktivitas ekonomi makro yang secara umum telah dikuasai oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda. Sektor in-formal merupakan sebuah keniscayaan yang muncul dalam masyarakat perkotaan yang mengarah pada intensitas perdagangan dan perindustrian yang tinggi (Mustafa, 2008: 8). Wilayah sektor in-formal menjadi pilihan bagi masyarakat lokal untuk dapat mengimbangi aktivitas niaga dan produksi yang dikuasai oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda diwilayah Makassar. Para pedagang lokal yang masuk kedalam sektor in-formal ini tidak tercatat dalam Regeerings Almanak, karena mereka tidak memiliki badan usaha yang tercatat dan terdaftar (*Kolonial Verslag*, 1875: 44).

Para penduduk lokal yang terlibat dalam dinamika sektor in-formal, pada umumnya mengambil posisi sebagai pedagang antara pulau atau pedagang perantara. Posisi sebagai pedagang perantara dan pedagang antar pulau merupakan respon terhadap penguasaan dan dominasi NHM terhadap aktivitas perdagangan di wilayah Makassar. Salah satu usaha sektor in-formal yang cukup menguat saat itu ialah usaha atau jasa pembuatan perahu dan perbaikan perahu. Jenis usaha ini menjadi semakin menguat karena para penduduk yang

terlibat dalam usaha tersebut memiliki kemampuan untuk memperbaiki kapal-kapal Eropa yang dimiliki oleh Bumiputera (Poelinggomang, 2002: 200-201).

Selain usaha jasa membuat dan memperbaiki perahu dan kapal yang dilakukan oleh para penduduk lokal secara in-formal, penduduk lokal yang terlibat sebagai pedagang antar pulau dan perantara juga memiliki kebiasaan melakukan kegiatan penimbunan barang, khususnya untuk jenis komoditi kopi. Kegiatan penimbunan barang yang dilakukan oleh para pedagang kecil pribumi ini memberikan dampak kepada aktivitas perdagangan besar, beberapa perusahaan besar bangkrut karena aktivitas penimbunan barang tersebut (*Kolonial Verslag*, 1875: 44).

Para pedagang kecil pribumi ini selain melakukan kegiatan penimbunan barang, juga memiliki peran yang cukup besar bagi pengembangan wilayah-wilayah pedalaman. Mereka adalah kelompok yang mendistribusikan barang-barang dari wilayah perniagaan dipesisir kedalam wilayah pedalaman. Posisinya sebagai pedagang perantara yang dijalani oleh para pedagang kecil pribumi ini, juga mempermudah para petani yang berada di wilayah pedalaman untuk terintegrasi dengan aktivitas perdagangan, karena para pedagang perantara menjadi kelompok yang masuk dan berinteraksi dengan mereka. Fenomena ini dapat terjadi karena pemerintah kolonial Hindia-Belanda mengeluarkan kebijakan untuk menghentikan monopoli perdagangan, petani diberikan kebebasan untuk menjual produk pertanian tidak hanya kepada pemerintah kolonial (Tri Sulistyono, 1994: 14-15).

KESIMPULAN

Persaingan antara Belanda dan Inggris menyebabkan terjadinya beberapa kali perubahan kebijakan politik dan ekonomi di pelabuhan Makassar. Pelaksanaan kebijakan pelabuhan bebas dan pelabuhan tertutup dilakukan oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda dalam menghadapi persaingan dengan Inggris. Pelaksanaan kebijakan pelabuhan bebas dan tertutup diawali dari persetujuan antara Belanda dan Inggris. Penerapan kebijakan pelabuhan

Makassar pada awal tahun 1840-an, sebagai pelabuhan bebas memberikan konsekuensi berupa peningkatan aktivitas perniagaan di pelabuhan Makassar. Maka dari itu pemerintah kolonial Hindia-Belanda melakukan perbaikan-perbaikan, perluasan dan pembangunan dermaga-dermaga baru bagi tempat berlabuhnya kapal. Hal ini dilakukan bukan hanya karena penerapan kebijakan sebagai pelabuhan bebas semata, akan tetapi juga diakibatkan oleh penggunaan jenis kapal baru, yakni kapal api dalam transportasi perdagangan yang singgah dan melewati wilayah Makassar. Selain perbaikan dan pengembangan pelabuhan Makassar yang melayani kapal-kapal besar untuk berlabuh, pemerintah kolonial juga membangun beberapa pelabuhan untuk aktivitas perniagaan yang melibatkan khusus diperuntukkan bagi perahu penduduk penduduk berskala kecil. Selain itu pada tahun 1863, di tiap-tiap pelabuhan dibangun jembatan yang menghubungkan antar dermaga dan melengkapinya pula dengan tangga untuk menurunkan barang-barang, khusus untuk pelabuhan yang menjadi singgah bagi kapal api, pemerintah kolonial membangun depot batubara. Perluasan dan pengembangan proyek sarana pelabuhan kemudian berlanjut pada tahun 1904, sehubungan dengan rencana penetapan kebijakan pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan wajib pajak.

Dinamika pelayaran dan aktivitas perniagaan yang berlangsung selama dekade akhir abad-19 di Makassar, secara objektif telah memberikan perubahan yang cukup signifikan terhadap perkembangan sosial, ekonomi dan politis bagi wilayah Makassar, hal tersebut dapat dilihat melalui perubahan morfologi kota dan perubahan dalam bidang sosial-ekonomi. Perubahan morfologis kota Makassar yang terjadi secara signifikan berikutnya ialah ketika Kerajaan Makassar berada dalam penguasaan VOC dan Pemerintah Kolonial Hindia-Belanda. Sebelumnya telah dijelaskan bahwa pusat kota dan Kerajaan Makassar setelah dipindah dari daerah Tamalate, berada di Benteng Sumbaopu, sebuah wilayah yang berada disekitar Muara Sungai Je'ne' Berang. Setelah Belanda VOC masuk dan kemudian secara perlahan-lahan mematahkan aspek politis Kerajaan Makassar yang ditandai dengan pemindahan pusat pemerintahan

Belanda ke Benteng ujung Pandang pada tahun 1669. Seiring berjalannya waktu Benteng ujung Pandang yang dikenal pula dengan nama Benteng Fort Rotterdam, merupakan pusat kota, pusat militer, sentra niaga, pemukiman dan perkantoran yang diperuntukkan bagi para orang-orang Belanda. Pergeseran pusat kota dan pemerintahan dari Benteng Sumbaopu, ke wilayah Benteng Fort Rotterdam, dapat dijelaskan sebagai gejala pergeseran ekonomi dan politis pada dinamika sosial masyarakat di Makassar. Terhitung sejak abad ke-17 akhir pergeseran tersebut telah menasbihkan terjadinya pergantian kelas yang berkuasa di Makassar, sebagai konsekuensi dari pengambil-alihan sumber-sumber ekonomi, produksi dan distribusi hasil produksi. Sementara itu perubahan dalam kehidupan sosial-ekonomi berupa munculnya kelompok-kelompok sektor in-formal disekitar wilayah pelabuhan. Keberadan sektor in-formal di pelabuhan Makassar sejak akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 merupakan sebuah sub-ordniasi dari rangkaian aktivitas ekonomi makro yang secara umum telah dikuasai oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda. Sektor in-formal merupakan sebuah keniscayaan yang muncul dalam masyarakat perkotaan yang mengarah pada intensitas perdagangan dan perindustrian yang tinggi. Wilayah sektor in-formal menjadi pilihan bagi masyarakat lokal untuk dapat mengimbangi aktivitas niaga dan produksi yang dikuasai oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda diwilayah Makassar. Para pedagang lokal yang masuk kedalam sektor in-formal ini tidak tercatat dalam Regeerings Almanak, karena mereka tidak memiliki badan usaha yang tercatat dan terdaftar

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

Arsip Makassar : *Administratief Verslag 1860*. No. 9/1. ANRI

Arsip Makassar : *Administratief Verslag 1864*. No. 9/1. ANRI

Arsip Makassar : *Administratief Verslag 1866*. No. 9/14. ANRI

Kolonial Verslag 1875. ANRI

Staatsblad 1905, No. 69, ANRI

Buku



WIKSA: PROSIDING PENDIDIKAN SEJARAH
UNIVERSITAS INDRAPRASTA PGRI

- Abbas, Irwan. 2001. *Bulan Sabit di Pulau Pinisi*. Tesis, Yogyakarta ; Universitas Gajah Mada.
- Arsyad, Iqbal. 2012. *Identitas Urban, Migrasi dan Perjuangan Politik Makassar*. Desantara. Depok
- Lapian, Adrian B. 2008. *Pelayaran dan Perdagangan Nusantara Abad XVI dan XVII*. Depok: Komunitas Bambu.
- _____. 2009. **Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut**. Komunitas Bambu. Jakarta.
- Mustafa, Ali. 2008. *Transformasi Sosial Masyarakat Marginal*. Inspire Indonesia. Malang
- Pelras, Christian. 2006. *Manusia Bugis*. Nalar. Jakarta.
- Polinggomang, Edward. 2002. **Makassar Abad 19 : Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim**. Gramedia. Jakarta.
- Rabani, LA Ode. 2010. **Kota-Kota Pantai di Sulawesi Tenggara**. Ombak. Yogyakarta.
- Reid, Anthony. 2014. **Asia Tenggara Dalam Kurun Waktu Niaga 1450-1680**. Yayasan Obor Indonesia. Jakarta.
- Soetjipto, F.A. 1983. **Kota-Kota Pantai Disekitar Selat Madura Abad XVII Sampai Medio Abad XIX**, Disertasi, Yogyakarta : Universitas Gajah Mada.
- Sulistiyono, Tri. Singgih. 1994. **Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial-ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930**. Tesis. Yogyakarta : Universitas Gajah Mada
- Suprayitno. 2001. *Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824-1864*. Tesis, Yogyakarta : Universitas Gajah Mada