

## **PELABUHAN, PERDAGANGAN DAN EKONOMI: MAKASSAR DALAM KURUN NIAGA DI ASIA TENGGARA**

**<sup>1</sup>I Nyoman Siryayasa, <sup>2</sup>M. Syahrul Yasin**

<sup>1</sup>Politeknik Pariwisata Makassar

<sup>2</sup>Universitas Negeri Makassar

syahrulyasin0909@gmail.com, i.siryayasa@gmail.com

### **Abstrak**

Artikel ini memfokuskan pada kegiatan perdagangan dan pelayaran orang-orang Asia Tenggara di Makassar. Makassar adalah salah satu kota pelabuhan yang dijadikan sebagai pusat perdagangan maritim di kawasan timur Indonesia yang telah berkembang menjadi zona perdagangan di abad ke-14. Hal ini menunjukkan bahwa kegiatan perdagangan antar pulau sudah mulai sejak beberapa abad sebelumnya. Artikel ini membahas tentang kegiatan perdagangan dan pelayaran yang dilakukan oleh orang-orang Asia Tenggara dalam tatanan perubahan kondisi sosial-ekonomi dalam masyarakat pelaut orang-orang Asia Tenggara di Makassar. Penelitian ini merupakan studi sejarah dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Data yang diperoleh melalui studi kepustakaan dengan mencari referensi melalui buku dan ditelaah pustaka lainnya. Data yang didapatkan kemudian di olah sedemikian rupa dengan menggunakan metode sejarah yaitu herustik, kritik, interprestasi dan historiografi.

**Kata Kunci: Pelabuhan, Perdagangan, Ekonomi**

### **Abstract**

This paper focuses on the trading activities and shipping of Southeast Asians in Makassar. Makassar is a port city created as a maritime trade center in eastern Indonesia which has developed into a trading zone in the 14th century. This shows that inter-island base activities had begun several centuries earlier. This study discusses the trade and shipping activities carried out by Southeast Asians in socio-economic changes in the seafaring communities of Southeast Asians in Makassar. This research is a historical study using qualitative. The date obtained through the study of literature by looking for references through books and other literature review. The data obtained were then processed successfully using historical methods namely heroic, critique, interpretation and historiography.

Keywords: Port, Traders, Economy

### **PENDAHULUAN**

Perekonomian Asia Tenggara yang dipimpin oleh Singapura, Malaysia, dan Thailand, belakangan ini juga tumbuh pesat seperti yang diketahui dalam sejarah kepercayaan terhadap perekonomian di negeri-negeri itu juga membangkitkan kepercayaan pada bidang intelektual. Alih-alih pertanyaan yang “salah” dengan kebudayaan Asia, sebagaimana sering ditanyakan dalam beberapa dasawarsa silam, perhatian mulai dicurahkan pada apa yang “benar” tentang kebudayaan ini. Tidak ada satupun dari kedua pertanyaan itu berguna, tetapi jelas tidak

mungkin lagi menganggap bahwa tempat Asia dalam “dunia ketiga” yang statis atau sedang merosot ini ditakdirkan oleh lingkungan atau budaya.

Dari hasil penelitian dilakukan melalui studi kepustakaan, dapat membandingkan pendapat dari orang ahli yang banyak mengetahui tentang Asia Tenggara. Jika kita melihat karya Antony Reid yang seyogyanya dianggap sebagai penulis besar yang menulis tentang Asia Tenggara dalam Kurun Niaga jilid 1 & 2 tetapi dilain sisi ada beberapa hal yang tidak terlalu disentuh oleh Antony Reid, misalnya soal perompak laut, sekte-sekte agama, para guru agama dan dukun gerakan-gerakan mesianis dan lain-lain yang sejenis (A. Reid 1992, 2011). Jelas, semua yang disebutkan tadi sangat kaya sekali dalam sejarah Asia Tenggara. Sebagai contoh, Palembang dan mungkin juga Bangka Belitung serta pulau-pulau yang lain, sejak berabad-abad dikenal sebagai sarang bajak laut di lautan Cina Selatan. Sangat disayangkan hal semacam ini tidak diungkapkan oleh Antony Reid dalam karya.

Berbeda halnya dengan Braudel yang juga banyak menulis tentang Asia Tenggara, beliau dengan Laut Tengah yang diungkap dalam bukunya menemukan tokoh Philip II dari Spanyol sebagai kekuatan adikuasa pada zamannya, dan hal ni sedikit banyak menentukan nasib lautan tersebut. Dengan demikian, Braudel dengan karyanya mampu melukiskan keanekaragaman yang menyimpang di lautan Tengah Eropa yang tidak dipengaruhi oleh Phillip II dari Spanyol (Braudel 1992, 1995). Dan baginya, justru masyarakat yang bisa menyimpang dari kekuatan sentral ini yang dijadikan objek penelitiannya. Sebaliknya, Antony Reid justru melacak keseragaman, dan bukan penyimpangan, masyarakat di Asia Tenggara (A. Reid 1992).

Asia tenggara memainkan peran yang sangat penting pada periode luar biasa antara abad ke-15 dan ke-17. Perluasan perniagaan global “abad ke-16 yang panjang” segera dan sangat mempengaruhinya, sebagai sumber rempah-rempah yang dibutuhkan oleh dunia internasional dan kawasan maritim yang melintang di sepanjang rute perdagangan. Asia Tenggara adalah sebuah kawasan yang memiliki arti penting dalam menyelesaikan dilemma krusial sejarah modern tahap awal. Tetapi apakah ini memang benar-benar sebuah kawasan? Berbeda dengan Eropa Barat, India, Dunia Arab, Cina, atau bahkan seluruh Asia Timur yang “terpengaruh budaya Cina” (*sinicized*), Asia Tenggara tidak mempunyai persamaan agama, bahasa atau kebudayaan klasik (kecuali negeri yang bersinggungan langsung dengan India) yang besar dan tidak pernah menjadi bagian dari sebuah negara (*polity*) tunggal.

Namanya diberikan oleh pihak-pihak luar untuk memudahkan secara geografis, yang kemudian diganti dengan istilah-istilah lain yang bahkan jauh lebih tidak memuaskan seperti India Jauh (*Further India*) atau Indo-China. Bagi mereka yang melakukan perjalanan ke Asia Tenggara dari Cina, India, atau dari tempat mana saja, segera mengetahui tengah berada di

tempat amat berbeda. Keberagaman dan keterbukaan Asia Tenggara terhadap pengaruh luar justru merupakan karakteristik wilayah ini yang paling menonjol (A. J. S. Reid, Siregar, Wisesa, & Leirissa, 2004:3-5).

Tidak banyak kawasan penting yang begitu ditentukan batas-batasnya oleh alam seperti di Asia Tenggara. Tampaknya hal itu terbentuk karena penyatuan pelat Lautan Teduh dan Lautan Hindia, sisi selatannya merupakan lengkungan geologis yang luar biasa, atau katakanlah serangkaian lengkungan, yang muncul ke permukaan oleh pelat yang menjorok ke Lautan Hindia. Yang paling jelas ialah lengkungan gunung berapi yang tersusun oleh Kepulauan Sunda yang terdiri dari Sumatera, Jawa, Bali, Lombok, dan Sumbawa.

Tapi diluar ini terdapat lengkungan yang sebagian besar terendam. Lengkungan tersebut muncul di permukaan hanya pada rantai kepulauan di sebelah barat Sumatera, dengan selat dalam yang khas diluarnya. Pada sisi timur, lengkungan gunung berapi lainnya yang mencolok terbentuk Kepulauan Filipina, lagi-lagi dengan selat dalam diluarnya dimana pelat Lautan Teduh seolah-olah terlipat ke bawah begitu pelat lautan itu terbentang luas. Batas utara Asia Tenggara terbentuk oleh gugus pegunungan sebelah timur Himalaya yang nyaris tidak tertembus, didaerah sungai-sungai terbesar dikawasan itu berasal (A. Reid, 1992:3). Didalam keseluruhan gambaran Asia Tenggara, rempah-rempah yang memikat para pedagang dari belahan dunia sampai ke tanah Makassar sebenarnya hanya mata dagangan dalam jumlah kecil.

Justru bahan makan seperti beras, garam, dan asinan atau ikan kering, dan tuak, tekstil dan barang logam, yang semuanya memenuhi muatan kapal yang melintasi perairan yang tenang di beting lautan Sunda. Rempah-rempah menjadi penting karena keuntungan yang paling besar diperoleh darinya, dank arena para pedagang yang datang untuk mencarinya memperkenalkan banyak barang dagangan lain di bandar-bandar dan wilayah produksi. Oleh karena itu, mereka memainkan peran yang tidak proporsional dalam pertumbuhan pusat-pusat perdagangan tersebut.

Sebagai indeks untuk perputaran perdagangan, rempah-rempah memiliki keuntungan yang lain. Bukan saja informasi yang relatif banyak mengenai jumlah dan harga rempah-rempah karena rempah-rempah menimbulkan daya tarik di Eropa. Selain itu cengkeh, pala, dan bunga pala (fuli) hanya terdapat di Indonesia bagian timur, sehingga banyaknya barang yang sampai ke Eropa semuanya melewati sepanjang jalur perdagangan yang panjang dari Maluku ke Laut Tengah; akhirnya cengkeh, berbeda dengan hasil hutan lain di Asia Tenggara, dapat diusahakan menjadi ekspor dalam jumlah yang besar guna memenuhi kebutuhan yang selalu berubah (A. Reid, 20114-5).

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode sejarah dengan pendekatan kualitatif deskriptif yaitu penelitian yang menyajikan temuan dalam bentuk deskriptif kalimat yang rinci, lengkap, dan mendalam yang menggambarkan situasi sebenarnya untuk mendukung penyajian data (Kuntowijoyo 2013). Data tersebut merupakan data sejarah berupa fakta yang memiliki arti lebih bermakna daripada sekedar sajian angka atau frekuensi (Sutopo, 2006:20). Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian ini adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar yang ditetapkan (Sugiyono, 2016:308).

Studi kepustakaan merupakan sebuah tindakan peneliti dalam mencari informasi yang diperlukan dari buku referensi baik dari buku teks atau sumber pustaka maupun yang lainnya dari data internet. Teknik pengumpulan data yang juga berperan besar dalam penelitian kualitatif adalah dokumentasi. Teks dokumentasi ini dapat membuat peneliti memperoleh informasi dari bermacam-macam sumber tertulis atau dokumen yang ada pada informan dalam bentuk peninggalan budaya, karya seni, dan karya pikir. Data yang didapatkan kemudian di olah sedemikian rupa dengan menggunakan metode sejarah yaitu herustik, kritik, interpretasi dan historiografi.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Kedudukan Pelabuhan sebagai Pusat Perdagangan**

Gugusan kepulauan Melayu-Indonesia terletak dipersimpangan perjalanan perdagangan yang sibuk diantara benua kecil India dan tanah besar China. Kedudukan pelabuhan Malaka secara geografis sangat strategis ditengah-tengah jalan perdagangan atau perniagaan di benua Asia. Dari segi geografinya Dunia Melayu terpecah kepada dua wilayah yaitu wilayah yang merangkumi kawasan tanah besar Asia Tenggara dan kawasan yang merangkumi kepulauan Dunia Melayu. Dari zaman millennium terdapat penempatan yang muncul di sepanjang pantai dan muara sungai yang strategis lokasinya. Walaupun bukan semua pusat pelabuhan dan bandar ini menjadi pusat perdagangan yang penting, tetapi sebagiannya telah muncul sebagai pelabuhan enteport atau pelabuhan yang penting berfungsi sebagi pusat pertukaran barang.

Pelabuhan yang strategis biasanya memiliki kedudukan geografis yang dapat mengawal arah dan aliran perdagangan tempatan dan seterusnya berjaya mengembangkan jaringan perdagangannya bagi menguasai perdagangan wilayah dan antar wilayah. Pelabuhan ini juga berupaya menjadi pusat perniagaan dan pertukaran kepada zon ekonomi yang dikuasainya.

Sebagai contoh, bandar pelabuhan seperti Aceh, Malaka, Jambi, Banten, Makassar, Ambon, Brunei, Semarang, dan Palembang yang berkembang daripada bandar pelabuhan lokal menjadi pelabuhan yang mempunyai jaringan di peringkat kewilayahan dan antar wilayah. Kebanyakan bandar pelabuhan ini terletak di tempat yang strategis yaitu di muara sungai sehingga dapat menguasai dan menentukan arah dan aliran perdagangan seperti halnya di Pelabuhan Makassar, yakni dengan memindahkan pusat perdagangan ke Benteng Somba Opu (Hussin, 2008:4-5).

### **Jaringan Perdagangan di Sulawesi**

Kerajaan di Nusantara yang berhasil mengambil keuntungan dari adanya perdagangan maritim yang diperkenalkan oleh bangsa Eropa, Cina, dan Arab antara lain Kerajaan Sriwijaya, Kerajaan Majapahit, Aceh, Mataram, Gowa-Tallo, dan Ternate termasuk juga kerajaan-kerajaan yang ada di Asia Tenggara pada waktu itu merupakan kerajaan yang berkembang pesat dengan adanya perdagangan maritim. Kerajaan-kerajaan tersebut kemudian mengetahui bahwa ada nilai jual yang sangat tinggi untuk rempah-rempah yang dihasilkan di Ternate dan Maluku, karena tidak jarang terjadi perebutan komoditi tersebut.

I Lagaligo menceritakan pelayaran Sawerigading pergi ke La Taneta hingga ke Pantai Koromandel. Hubungan itu menciptakan pertemuan antara empat zona perdagangan seperti: jaringan laut Jawa, Teluk Bengal, India Selatan, Sailand, Birma, dan Pesisir Utara serta Barat Sumatera, Selat Malaka dan Cina Selatan, jaringan laut Suluh (Lusin, Cebuh, Mindaro, Maindano, dan pesisir utara Kalimantan). Jalur itu memposisikan Makassar sebagai pusat perdagangan di jaringan Asia Selatan, Asia Timur dan Asia Tenggara yang membutuhkan kayu cendana dan rempah-rempah di Indonesia Timur. Sulawesi Selatan sebagai pusat perniagaan di Indonesia Timur didukung oleh prinsip kebebasan laut dari Kerajaan Makassar (Sritimuryati, 2018:133).

Selayar sebagai salah satu kabupaten “maritim” di Sulawesi Selatan yang secara geografis dikelilingi oleh lautan yang merupakan simpul lalu-lintas perhubungan laut antara Selat Makassar di sebelah barat, teluk Bone di sebelah utara serta laut flores di sebelah timur dan selatan. Selain daerah tujuan niaga dan pelayaran, Selayar juga merupakan daerah transit. Hal ini disebabkan karena masa itu sarana transport laut adalah kapal-kapal yang bergantung pada angin, sehingga ada beberapa daerah karena letaknya yang secara geografis menjadi bandar transit untuk menunggu musim berlayar yang baik.

Eksistensi Selayar sebagai bandar transit dibuktikan oleh data yakni dengan adanya kapal yang berbobot 20,50 sampai 200 ton yang mengangkut barang dagangan pada musim

Timur melewati Sumatera, Borneo, Patani, Siam, dan tempat-tempat lainnya, sedangkan pada musim barat mereka berlayar ke Bali, Banten, Bima Solor, Timur, Alor, Selayar, Buton, Maluku, Mindanao, dan beberapa tempat lainnya. Dengan demikian Selayar telah memasuki antara dunia pelayaran dan niaga sebagaimana diketahui bahwa perdagangan di Jawa 1615 terutama dari pelabuhan Tuban, Gresik, dan Surabaya dengan jalur luar negeri seperti India (Asia Selatan), Selayar termasuk dalam jalur perdagangan tersebut (Ahmadin, 2016:83-84).

### **Kondisi Sosial-Ekonomi Makassar dalam Arus Modernisasi**

Sebagian besar nelayan yang ada di Makassar yang tinggal di wilayah pesisir dan pulau-pulau banyak bekerja disektor perikanan. Mereka memiliki keterampilan perdagangan seperti orang Cina. Menggunakan *wangkang* perahu, nelayan ikan menangkap teripang untuk Lokal di Makassar, yang juga berfungsi sebagai pusat transaksi keuangan dan kegiatan komersial. Ini terjadi sekitar tahun 1720-an sampai 1840-an, tetapi dalam tahun-tahun berikutnya kegiatan ekonomi menjadi langka. Berdasarkan catatan, ekspor perdagangan teripang mengalami penurunan, dan pada kenyataannya kegiatan penangkapan ikan untuk ekspor menjadi usang.

Teknologi adalah salah satu kekuatan pendorong kreativitas manusia dalam dunia yang kompetitif. Dalam hal ini, teknologi dapat mengubah input jadi output dengan nilai ekonomi yang tinggi. Akibatnya, mungkin saja hal ini bisa membantu untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Makassar khususnya di bidang atau sektor perdagangan. Dengan demikian, teknologi memainkan peran penting dalam pengentasan kemiskinan. Penggunaan teknologi canggih di era modern ini tidak dapat dihindari dimana efisiensi diperlukan. Ketika memilih teknologi yang tepat, perlu untuk menghindari ekstensif menggunakan teknologi canggih sebelum mempertimbangkan manfaat atau dampak bagi masyarakat.

Dengan perubahan teknologi seperti penggunaan tenaga angin, layar dengan tenaga mesin menjadi tren positif bagi kegiatan perikanan dan baik oleh nelayan Makassar (Rifal & Sunarti, 2018:742-743). Selain Makassar yang menjadi pusat perdagangan dengan pelabuhan di Paotere, Malaka juga menjadi pusat transit perdagangan dengan pelabuhan Malaka yang ada di Sumatera dengan hasil-hasil dagangannya seperti Pala, Cengkeh, bunga Pala dari Maluku ke India yang sebelumnya rute itu dari Maluku ke Jawa Timur baru ke India. Sekarang kapal-kapal yang meninggalkan Jawa Timur harus singgah terlebih dahulu di Malaka baru bisa melanjutkan perjalanan ke India (Hall, 1988: 191; Hall, 1971:191).

### **Pelabuhan dalam Perspektif Sejarah**

Secara umum ada beberapa pendekatan yang dilakukan oleh para peneliti untuk mengkaji pelabuhan sebagai pusat perdagangan di Asia Tenggara, Asia Selatan, bahkan di Nusantara. Diantaranya ada yang melihat pelabuhan sebagai kebijaksanaan ekonomi yang dijalankan oleh penguasa setempat atau pemerintah kolonial. Selain itu ada juga pendekatan tentang pelabuhan dalam perspektif fungsinya sebagai tempat perdagangan, pelayaran, dan pintu gerbang keluar bagi pengiriman barang komoditi dari daerah pedalaman. Diantara peneliti yang banyak memusatkan perhatian pada pelabuhan adalah Sutjipto Tjiptoatmodjo, J. Kathirithamby-Wells, Heater Sutherland, Edward L. Poelinggomang, Susanto Zuhdi, Muhammad Nur, dan lain-lain.

Sutjipto Tjiptoatmodjo memberi pandangan bahwa kota-kota di sekitar Selat Madura dan peranannya dalam perhubungan ke daerah pedalaman selama abad ke-17 sampai 19. Menurut Sutjipto Tjiptoatmodjo, kota-kota pantai yang berada di Selat Madura dan daerah pedalaman saling tergantung dan saling menghidupi. Kota-kota pantai disekitar Selat Malaka juga mempunyai fungsi ganda, yakni sebagai kota agama dan kota perdagangan. Sutjipto memberikan contoh bahwa kota Gresik lebih mempunyai fungsi sebagai kota agama dan kota perdagangan. Contoh lainnya kota Surabaya, di samping fungsi ekonomi perdagangan yang kuat, juga mempunyai fungsi sebagai pusat pemerintahan dan administrasi (Tjiptoatmodjo and Kartodirdjo 1983).

J. Kathirithamby juga memberi pandangannya secara berbeda, ia mengatakan bahwa pelabuhan Banten yang dijalankan oleh penguasa pelabuhan Banten abad ke-16 dan 17 berfungsi sebagai pelabuhan ekspor lada Kerajaan Sunda. Faktor yang menyebabkan ramainya pelabuhan ini adalah karena jatuhnya Malaka ke tangan Portugis pada 1511. Dan pada waktu itu banyak pedagang yang tidak mau berhubungan dengan Portugis. Mereka lebih memilih dan mengalihkan perdagangannya ke Aceh, pantai barat Sumatera, Selat Sunda, bagian selatan Lampung, termasuk ke Makassar. Sehingga pada waktu itu perkebunan lada menghasilkan kekayaan Sultan Banten selama berabad-abad, sehingga Banten menjadi bandar yang paling penting di pulau Jawa. Sehingga pendekatan yang dilakukan J. Kathirithamby-Wells dalam menulis pelabuhan Banten dapat juga diterapkan untuk pengkajian pelabuhan lainnya di Nusantara, sebab pada umumnya pelabuhan-pelabuhan itu sama didukung oleh pelabuhan kolonial di bawah kebijaksanaan pemerintah Hindia-Belanda (Kathirithamby-Wells 1990)

Lain halnya dengan yang diteliti oleh Edward L. Poelinggomang, yang melihat proteksi dan perdagangan bebas Pelabuhan Makassar pada abad ke-19. Pada masa VOC pedagang dan pelaut Cina diizinkan mengunjungi bandar Makassar, tetapi memasuki awal era pemerintahan

Hindia Belanda, hanya Batavia yang dibuka untuk dikunjungi karena dianggap mengancam Pemerintah. Sehingga Edward beranggapan bahwa kegagalan perdagangan bebas yang diciptakan pemerintah Hindia Belanda di Makassar disebabkan oleh beberapa hal diantaranya pemungutan pajak yang tinggi, larangan perdagangan persenjataan, monopoli penjualan candu dan minuman keras, tidak ikut berniaga produksi yang mendapat pasaran di Cina, monopoli pembelian produksi penduduk, kurangnya perlindungan pelayaran, perdagangan gelap, dan sebagainya (Poelinggomang 1993, 2016)

## **KESIMPULAN**

Dari beberapa penjelasan diatas kita dapat menyimpulkan bahwa salah satu bentuk pemberdayaan yang tinggal di sekitar pelabuhan-pelabuhan Nusantara adalah member sarana dan prasarana lainnya sepanjang pelabuhan yang sejajar dengan pantai di masing-masing pulau, sehingga mudah disandari oleh kapal dagang. Potensi utama kawasan Nusantara termasuk Makassar selama abad ke-1 sampai abad ke-19 adalah sektor pelayaran perdagangan, karena letak geografisnya sebagai pintu gerbang antara Benua Asia, Benua Australia, serta antara Samudera Hinda dan Samudera Pasifik. Beberapa pelabuhan Nusantara mengalami kemunduran terus menerus sebagai pusat perdagangan dan pelayaran. Hal ini disebabkan karena kemunduran kegiatan ekonomi di bandar itu yang disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya semakin terbukanya jalan darat dan udara. Akibatnya adalah sangat sulit untuk mencapai kembali citra sebagai pelabuhan utama di Nusantara seperti Banten, Jepara, Ternate, Tidore, Makassar, Padang, Pasai, dan sebagainya.

Walaupun kondisi pelabuhan lainnya di Nusantara telah mulai berkembang dengan baik, tetapi tidak demikian halnya dengan pelabuhan-pelabuhan Nusantara yang lain, termasuk pelabuhan jalur Sutra. Jalur Sutra adalah pelabuhan-pelabuhan yang dilalui oleh kapal-kapal yang membawa sutra dari Cina ke India pada Zaman Klasik, Jalur Sutra pada mulanya hanyalah melalui darat, mulai dari Cina, Cina Selatan, Dataran Tinggi Myanmar, Bangladesh, India, Pakistan, Persia, dan Laut Tengah. Akan tetapi karena jalur sutra darat tersebut banyak gangguan oleh para perompak, maka jalur perdagangan sutra dialihkan lewat laut, melewati kawasan perairan Nusantara. Bandar-bandar yang disinggahi oleh kapal tersebut disebut Bandar Jalur Sutra diantaranya Ternate, Tidore, Banda, Makassar, Jepara, Cirebon, Sunda Kelapa, Banten, Malaka, dan lain-lain. Potensi kawasan perairan Nusantara sangat banyak, tetapi fasilitas bandar yang masih bersifat kecil-kecilan, seperti fasilitas bandar yang minim, alat pendingin yang tidak ada armada penangka ikan yang kurang modern, industri pembuatan perahu yang bersifat tradisional, dan dok kapal yang masih bersifat kecil-kecilan.



## DAFTAR PUSTAKA

- Ahmadin, A. 2016. *Nusa Selayar: Sejarah Dan Kebudayaan Masyarakat Di Kawasan Timur Nusantara*. Rayhan Intermedia Makassar
- Braudel, Fernand. 1992. *3 Civilization and Capitalism, 15th-18th Century, Vol. III: The Perspective of the World*. Univ of California Press.
- . 1995. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II: Volume II*. University of California Press Oakland, CA.
- Hall, Daniel George Edward. 1971. *Sejarah Asia Tenggara*. Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Hussin, Nordin. 2008. “Geografi Dan Perdagangan: Kepentingan Selat Melaka Kepada Perdagangan Dunia, Asia Dan Dunia Melayu 1700-1800 (Geography and Trade: Importance of the Straits of Malacca to World Trade, Asia and the Malay World 1700-1800).” *Akademika* 73(1).
- Kathirithamby-Wells, Jeyamalar. 1990. “Banten: A West Indonesian Port and Polity during the Sixteenth and Seventeenth Centuries.” *The southeast asian port and polity: Rise and Demise*.
- Kuntowijoyo. 2013. “Pengantar Ilmu Sejarah.” In *Pengantar Ilmu Sejarah*,.
- Poelinggomang, Edward L. 1993. “The Dutch Trade Policy and Its Impact on Makassar’s Trade.” *RIMA: Review of Indonesian and Malaysian Affairs* 27(Winter/Summer 1993): 61.
- . 2016. *Makassar Abad XIX*. Kepustakaan Populer Gramedia.
- Reid, Anthony. 1992. *1 Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid 1: Tanah Di Bawah Angin*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- . 2011. *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid 2: Jaringan Perdagangan Global*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Reid, Anthony John Stanhope, Sori Sutan Sirovi Siregar, Arya Wisesa, and Richard Zacharias Leirissa. 2004. *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara: Sebuah Pemetaan*. Lembaga Pendidikan, Penelitian, Penerangan Ekonomi dan Sosial (LP3ES).
- Rifal, P, and L Sunarti. 2018. “The Impact of Modernization on the Economy for Fishermen in Makassar City.” *Cultural Dynamics in a Globalized World*.
- Sritimuryati, Sritimuryati. “Beras Sebagai Komoditi Utama Dalam Perdagangan Maritim Di Makassar.” *Walasuji* 9(1): 129–40.
- Sugiyono. 2016. “Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan Kombinasi (Mixed Methods).” *Bandung: Alfabeta*.

Pelabuhan, Perdagangan ..... I Nyoman Siryayasa, M. Syahrul Yasin

Sutopo, H B. 2006. "Metodologi Penelitian Kuantitatif."

Tjiptoatmodjo, Franciscus Assisi Sutjipto, and Promotor Prof Dr Sartono Kartodirdjo. 1983.  
"Kota-Kota Pantai Di Sekitar Selat Madura (Abad XVII Sampai Medio Abad XIX)."