

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia menjadi salah satu Bandar Niaga besar di Asia Tenggara mulai dari zaman kerajaan hingga menjadi suatu Negara berkembang. Perkembangan wilayah Indonesia tak dapat dipisahkan dari perkembangan pelayaran. Sebelum kemajuan transportasi darat dan udara, transportasi laut merupakan alat transportasi yang paling mumpuni untuk digunakan dalam berkunjung dari satu pulau ke pulau yang lain.¹ Di setiap wilayah yang dihubungkan melalui jalur laut/pelayaran akan disediakan sebuah fasilitas untuk memarkir kapal-kapal yang akan berlabuh atau yang disebut sebagai pelabuhan.

Pelabuhan merupakan daerah perairan yang terlindung dari gelombang, yang memiliki fasilitas terminal laut meliputi dermaga yang digunakan kapal untuk bertambat dan bongkar muat barang, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang laut dan tempat-tempat penyimpanan yang digunakan oleh kapal untuk menyimpan muatan yang telah dibongkar, dan gudang-gudang dimana barang –barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.² Pelabuhan bukan hanya tempat untuk berlabuh, tetapi tempat bagi kapal dapat berlabuh dengan aman, terlindung dari ombak besar, angin,



Safri Burhanuddin, Dkk, Sejarah Maritim Indonesia. Jakarta: Pusat Riset Laut dan Sumber Daya Non-Hayati. 2003, Hlm 87.

Bambang Triadmojo, *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset. n 3.

dan arus yang kuat seperti yang tersirat dalam arti kata *harbour* (Inggris) dan *haven* (Belanda).³

Di Indonesia salah satu pelabuhan besar di wilayah Timur khususnya Sulawesi adalah Pelabuhan Makassar. Pelabuhan ini menjadi Bandar niaga utama wilayah pesisir timur. Pelabuhan Makassar pada umumnya juga merupakan pelabuhan yang aman untuk berlabuh bahkan di semua musim.⁴ Pelabuhan Makassar adalah tempat dimana para pedagang-pedagang dari berbagai daerah kecil di wilayah Sulawesi bahkan sampai di luar Pulau Sulawesi datang untuk melakukan transaksi niaga. Tempat yang strategis untuk melakukan perdagangan dikarenakan pelabuhan ini ramai dikunjungi kapal-kapal besar dari luar wilayah Sulawesi bahkan bangsa asing dari luar negeri.

Sedikit bergeser ke jazirah barat bagian Sulawesi Selatan ada beberapa wilayah yang memiliki pelabuhan yang menjadi pelabuhan pembantu penyuplai bagi pelabuhan utama yang berada di Makassar, salah satunya adalah pelabuhan Polewali. Pelabuhan Polewali terletak di pinggir pantai Polewali yang menghadap langsung ke wilayah Selatan berhadapan dengan Teluk Mandar dan Selat Makassar.⁵ Selain berhadapan dengan Selat Makassar, letak kawasan pesisir dan perairan Polewali ini juga cukup strategis dikarenakan posisinya yang terlindung

³ Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*. Dik: Komunitas Bambu. 2008, hal 95.

Abd. Rahman Hamid, *Jaringan Maritim Mandar Studi Tentang Pelabuhan "Pambauwang dan Majene di Selat Makassar 1900-1980*. Yogyakarta: as Bambu. 2021, Hlm 192.

Hamid *Op.Cit.* Hlm 183.



dari hantaman gelombang laut dimana posisi daratan yang dikelilingi tiga pulau yang membentang dari timur ke barat yaitu Karamasang, Langgae, dan Batoe.⁶

Pelabuhan ini sudah ada semenjak zaman Kerajaan Pitu Baqbana Binanga namun masih bersifat pelabuhan alam dan mulai secara tertib teratur digunakan ketika awal permulaan didudukinya daerah Mandar oleh bangsa Belanda.⁷ Pelabuhan ini juga sejak dahulu ramai dikunjungi untuk keperluan bongkar muat. Dikarenakan pelabuhan ini belum memenuhi syarat-syarat sesuai dengan perkembangan dan pembangunan perekonomian serta perkembangan kepelabuhanan. Sehingga pada masa itu pelabuhan ini hanya bersifat pelabuhan alam dengan fasilitas yang sederhana yang dimana pelabuhan ini hanya menjadi tempat pengumpulan komoditas-komoditas yang akan diangkut dan diperdagangkan ke pelabuhan utama.

Pada tahun 1920-an pelabuhan ini cukup ramai dikunjungi. Kunjungan perahu layar diawal tahun 1920-an terbilang ramai dan kemudian menurun di akhir tahun 1930-an hal ini diduga karena adanya depresi ekonomi dunia tahun 1930 yang kemudian mempengaruhi aktivitas di seluruh pelabuhan termasuk pelabuhan Polewali.⁸ Selang beberapa tahun setelah peristiwa depresi ekonomi yang terjadi, pelabuhan kemudian kembali mengalami kemerosotan. Kawasan pantai diperebutkan oleh antara gerilyawan dan tentara. Hal ini terjadi karena adanya peristiwa *DII/TII* yang berlangsung dan mempengaruhi aktivitas di pelabuhan.



Ibid Hlm 183.

Direktorat Djenderal Perhubungan *Madjalah Dunia Maritim* Hlm 20.

Hamid *Op.Cit.* Hlm 186.

Setelah dua peristiwa yang terjadi berturut-turut tersebut upaya bangkit kembali kemudian dilakukan guna memulihkan kembali wilayah Kabupaten Polewali baik dari segi infrastruktur dan perekonomian. Salah satu objek vital dari suatu wilayah adalah pelabuhan dan pada waktu itu juga merupakan tempat transaksi ekonomi secara garis besar berlangsung. Sehingga dalam perkembangannya pelabuhan Polewali ini kemudian mengalami peningkatan baik secara sistem pengelolaan maupun sarana dan prasarana. Hal ini terlihat pada SK Bupati Kepala Daerah Kabupaten Polewali-Mamasa No. 59/BKDH/X/1970 tentang penetapan tanah/wilayah yang menjadi daerah kerja pelabuhan Polewali Mamasa.⁹

Pelabuhan ini pun semakin mengalami kemajuan. Hal ini dibuktikan dengan penetapan wilayah kerja pelabuhan tersebut pada tahun 1970. Salah satu faktor yang menyebabkan pelabuhan ini secara resmi menjadi wilayah kerja tetap pelabuhan Polewali adalah karena meningkatnya aktivitas yang terjadi di tahun sebelumnya yaitu di tahun 1968. Berdasarkan laporan bulanan kegiatan angkutan laut di tahun 1968 tercatat bahwa pada tahun tersebut aktivitas pelabuhan cukup padat.¹⁰

Aktivitas yang paling ramai terjadi pada bulan September tahun 1968. Berdasarkan catatan arsip bahwa pada bulan September 1968 aktivitas pelabuhan ini cukup padat. Aktivitas yang paling banyak tercatat yaitu pengangkutan komoditi

⁹ Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Sulawesi Selatan *Arsip Pemerintah Tingkat II Polmas 1918-1983*. Vol. 1 No Reg 561 Penetapan wilayah Daerah Kerja Pelabuhan Polewali Mamasa.

Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan *Arsip Daerah Tingkat II Polmas 1918-1983*. Vol. 1 No Reg 567 Laporan Angkutan Laut.



seperti kopra, beras, garam, gula dan beberapa bahan-bahan pokok lainnya. Tidak hanya komoditi kapal-kapal tersebut juga mengangkut penumpang namun hanya sedikit bila dibandingkan dengan angkutan barang.

Dikarenakan peningkatan aktivitas tersebut, maka kawasan wilayah kerja pelabuhan ini sedikit demi sedikit ini juga ditingkatkan lagi mulai dari pembangunan Infrastruktur yang meliputi kantor kepelabuhanan, perumahan bagi pejabat-pejabat kepelabuhanan, serta perombakan tata wilayah kerja di sekitar pelabuhan. Untuk menunjang keberlangsungan perdagangan letak pelabuhan ini juga dekat dengan Pasar Tradisional Polewali yang pada saat itu digunakan juga untuk memasarkan komoditas-komoditas yang dibawa baik dari dalam pedalaman Polewali maupun di sekitar wilayah pesisir dekat dengan pelabuhan tersebut.

Aktivitas ini tidak berlangsung lama dikarenakan pelabuhan ini kemudian mengalami penurunan sedikit demi sedikit. Berdasarkan data informan yang diperoleh penulis tahun 1988 kapal-kapal besar mulai enggan melakukan kunjungan, yang hanya memadati pelabuhan pada saat itu adalah perahu-perahu layar masyarakat. Salah satu perahu layar yang masih beraktivitas sekitar tahun 1988-an di pelabuhan tersebut adalah perahu layar “Rasa Adil”.

Aktivitas benar-benar lumpuh berakhir pada tahun 2002 salah satu penyebabnya adalah kedalaman laut di pelabuhan tersebut mulai dangkal dan lahan yang sempit sehingga pemerintah kemudian merencanakan pemindahan yang semula pelabuhan ini berada pas di sekitar Kota Polewali tepatnya di kecamatan

kemudian dipindahkan ke Kecamatan Binnuang Desa Mirring lebih di wilayah Tanjung Silopo yang berada di pinggir kota yang berbatasan



dengan Kabupaten Pinrang Sulawesi Selatan. Pemindahan ini dilakukan bukan hanya karena laut yang sudah dangkal faktor lain adalah karena wilayah kantor syahbandar juga masih terbilang sempit, sarana dan prasarana seperti gudang juga masih kurang. Sehingga pada tahun 2004 pembangunan pelabuhan baru pun mulai dilaksanakan. Wilayah penempatan pelabuhan baru masih dalam kawasan Polewali, yaitu di Desa Mirring Kecamatan Binuang yang berbatasan dengan wilayah Kabupaten Pinrang. Pelabuhan yang baru ini secara resmi dipindahkan dan beroperasi pada tahun 2016.

Pelabuhan ini menarik untuk diteliti sebab pelabuhan ini menjadi salah satu dari beberapa pelabuhan yang ada di bagian barat Sulawesi Selatan yang menjadi pelabuhan pembantu bagi pelabuhan utama (Makassar) dalam memenuhi kebutuhan perdagangannya. Namun ada hal yang membuat penulis tertarik untuk melanjutkan kajian ini yaitu mengenai berhentinya aktivitas di Pelabuhan sekitar tahun 2002 dan kemudian dipindahkan dan dibangun kembali di tahun 2004-2016.

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas peneliti memfokuskan permasalahan ini pada Perkembangan Infrastruktur Pelabuhan Polewali tahun 1971-2016 yang kemudian dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana perkembangan Pelabuhan Polewali pada tahun 1971-2016 ?
2. Mengapa Pelabuhan Polewali mengalami perpindahan lokasi Pelabuhan?

1.3 Batasan Masalah



alam suatu penelitian, batasan masalah menjadi hal yang sangat penting
eliti dalam membatasi permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian

ini. Adapun batasan masalah dari penelitian ini meliputi batasan temporal dan batasan spasial. Ruang lingkup waktu (batasan temporal) penelitian ini yaitu dimulai dari tahun 1971 hingga tahun 2016. Peneliti mengambil tahun tersebut karena pada tahun 1971 tersebut merupakan perkembangan aktivitas kepelabuhanan mulai ditertibkan dan ditata, sampai pada tahun 2016 sebagai tahun dimana pelabuhan resmi berpindah dan berganti nama menjadi Pelabuhan Tanjung Silopo. Batasan Spasial tempat penelitian ini yaitu berfokus di wilayah Kabupaten Polewali.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari Penelitian ini yaitu:

Berdasarkan dengan Rumusan Masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini yaitu:

- 1.4.1 Mengkaji dan menganalisis perkembangan Pelabuhan Polewali dari tahun 1971 sampai tahun 2016.
- 1.4.2 Mengkaji dan menganalisis faktor perpindahan dan perubahan fungsi Pelabuhan Polewali tahun 1971-2016.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari Penelitian ini yaitu:

Berdasarkan dengan Rumusan Masalah diatas, maka manfaat dari penelitian ini yaitu:

- 1.5.1 Sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana strata studi jurusan ilmu sejarah Universitas Hasanuddin Makassar.
- 1.5.2 Menambah catatan sejarah pemerintah untuk wilayah Polewali.



1.6 Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka bertujuan untuk meninjau beberapa kajian, penelitian yang relevan maupun karya lain yang berhubungan dengan topik penelitian. Tinjauan pustaka juga menyajikan sejumlah teori maupun konsep dari pendapat para ahli terhadap fokus penelitian yang akan dilakukan.

1.6.1 Penelitian Relevan

Kajian yang telah mengkaji tentang Pelabuhan Mandar diantaranya adalah tulisan Abdul Rahman Hamid yang berjudul *Jaringan Maritim Mandar Studi tentang Pelabuhan “Kembar” Pambauwang dan Majene di Selat Makassar Tahun 1900-1980*. Buku yang terbit di tahun 2021 ini membahas tentang bagaimana suatu keterlibatan pelabuhan dalam suatu perkembangan perekonomian dan kehidupan sosial masyarakat pesisir. Isi buku ini menjadi gambaran tentang kehidupan sosial, perubahan ekonomi dan budaya yang terjadi pada masyarakat pesisir Mandar. Buku ini digunakan pada penelitian ini untuk menjelaskan pengaruh pelabuhan terhadap masyarakat baik dari segi pengaruh sosial pelabuhan terhadap masyarakat juga dari segi perekonomiannya.¹¹

Karya yang ditulis oleh Muhammad Amir yang berjudul *Pelayaran Niaga Mandar Pada Paruh Pertama Abad ke-20*, artikel ini menjelaskan tentang bagaimana perkembangan pelayaran dan perdagangan yang terjadi di Mandar pada awal abad ke-20 yang menjadi cikal bakal dari permulaan bagaimana sebuah



Abd. Rahman Hamid, *Jaringan Maritim Mandar Studi Tentang Pelabuhan “Kembar” Pambauwang dan Majene di Selat Makassar 1900-1980*. Kota: Komunitas Bambu, 2021.

pelabuhan alam yang bebas kemudian berubah menjadi pelabuhan yang lebih teratur dan tertib.¹²

Karya yang ditulis oleh Abd. Rahman Hamid yang berjudul *Pelayaran Lintas Selat Makassar: Perkembangan Jaringan Maritim Mandar di Era Revolusi*. Artikel ini juga menjelaskan tentang bagaimana perkembangan jaringan pelaut Mandar di era revolusi. Mulai dari perkembangan perahu yang masih menggunakan layar yang bergantung pada angin musim hingga menjadi kapal yang berukuran besar yang menggunakan teknologi mesin. Jurnal ini juga menjelaskan tentang bagaimana pelaut Mandar menggunakan *Lopi Sandeq* atau yang disebut perahu layar ini kemudian dapat mengarungi lautan menembus berbagai pulau seperti Pulau Jawa dan Kalimantan.¹³

Adapun kajian lain yang membahas mengenai perkembangan pelayaran dan pelabuhan di Indonesia maupun di luar Indonesia seperti Karya Adrian B. Lopian yang berjudul *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke 16-17*. Buku ini menjelaskan tentang perkembangan pelayaran dan perdagangan pada abad 16-17. Karya ini menjadi perbandingan bagaimana kemajuan pelayaran dan fasilitasnya yang terjadi di Abad ke 16-17.¹⁴

Karya Anthony Reid yang berjudul *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1960 Jilid 2: Jaringan Perdagangan Lokal*. Buku ini berisi tentang gambaran

¹² Muhammad Amir, *Pelayaran Niaga Mandar Pada Paruh Abad Ke-20*, Vol. 10, Valasuji, 2019.

Abdul Rahman Hamid, *Pelayaran Lintas Selat Makassar: Perkembangan Maritim Mandar dalam Era Revolusi*. Abad Jurnal Sejarah. 2018.

Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan k*: Komunitas Bambu.2008.



pembangunan yang terjadi di negara-negara klasik mulai dari infrastruktur kota, ruang terbuka untuk publik dan pelabuhan. Buku ini juga membahas dinamika perdagangan dari kolonialis modern serta perubahan-perubahan yang terjadi di beberapa negara di Asia Tenggara.¹⁵

Karya yang ditulis oleh beberapa peneliti yang tergabung dalam Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara yang berjudul *Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Dalam Proses Integrasi Bangsa (Sejak Jaman Prasejarah hingga Abad XVII)* juga menjelaskan tentang bagaimana poros maritim menjadi penghubung terjadinya interaksi yang kemudian saling mempengaruhi antara wilayah nusantara dengan wilayah luar (bangsa asing) yang bermula dari zaman prasejarah hingga abad-17.¹⁶

Karya Kusnadi yang berjudul *Keberdayaan Nelayan dan Dinamika Ekonomi Pesisir*. Buku ini memberikan gambaran tentang berbagai gambaran kehidupan dan karakteristik masyarakat pesisir khususnya dan keterlibatan nelayan terhadap perkembangan perekonomian di daerah pesisir.¹⁷

Karya Bambang Triadmojo yang berjudul *Perencanaan Pelabuhan*. Buku ini berisi tentang bagaimana sebuah konsep pelabuhan dan fasilitasnya dikembangkan untuk sarana transportasi di laut dengan angkutan barang dalam jumlah yang cukup besar dan banyak lebih efisien diangkut melalui transportasi laut

¹⁵ Anthony Reid, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1960 Jilid 2: Perdagangan Lokal*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia. 2015.

Safri Burhanuddin, Dkk, *Sejarah Maritim Indonesia*. Pusat Riset Wilayah Sumber Daya Non-Ha yati. Jakarta. 2003.

Kusnadi, *Keberdayaan Nelayan & Dinamika Ekonomi Pesisir*. Jakarta: Media. 2020.



dibandingkan dengan transportasi darat dan udara. Buku ini juga menjelaskan tentang bagaimana suatu sarana angkutan laut memerlukan prasarana berupa pelabuhan guna menjadi tempat berlabuhnya sebuah kapal, menjadi tempat menaikkan dan menurunkan penumpang, tempat untuk melakukan bongkar muat barang dalam jumlah yang besar.¹⁸

1.6.2 Landasan Konseptual

Berdasarkan *Undang-Undang No 17 tahun 2008* Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, dengan terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.¹⁹

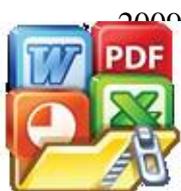
Sebagai sebuah sarana transportasi maka pelabuhan memiliki peran penting untuk mendukung sistem pengoperasian transportasi dikarenakan pelabuhan merupakan titik simpul hubungan antar daerah/negara.²⁰ Pelabuhan memiliki fungsi secara ekonomi dan sosial. Secara ekonomi pelabuhan menjadi salah satu penggerak perekonomian di suatu daerah karena menjadi fasilitas pendistribusian

¹⁸ Bambang Triadmojo, *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.

Undang-Undang Republik Indonesia No 17 Tahun 2008 tentang

1.

Latif adam, Inne Dwiastuti, *Membangun Poros Maritim Melalui*
m.Jurnal Masyarakat Indonesia Vol 4. 2015. Hlm 2.



hasil-hasil produksi.²¹ Secara sosial, pelabuhan berfungsi sebagai tempat terjadinya suatu interaksi antar pengguna, termasuk interaksi yang terjadi karena adanya aktivitas perekonomian.²²

Secara konseptual pelabuhan memiliki tiga fungsi strategis. Pertama, sebagai link atau mata rantai. Link/mata rantai adalah pelabuhan merupakan suatu mata rantai proses transportasi dari tempat asal barang/orang ke tempat tujuan. Kedua, sebagai interface (titik temu) yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan antara dua moda transportasi, seperti transportasi darat dan transportasi laut. Ketiga, gate away (pintu gerbang) yaitu pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang suatu daerah/negara. Bukan hanya sekedar gerbang, namun fungsi ketiga ini terkait tentang ketika sebuah kapal berkunjung ke suatu daerah/negara maka kapal tersebut wajib mematuhi aturan dan prosedur yang berlaku di pelabuhan tersebut.²³

Bongkar muat adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi stevedoring (pekerjaan membongkar muat barang dari kapal ke dermaga atau sebaliknya), cargodoring (pekerjaan melepaskan barang dari tali di dermaga lalu diangkut ke gudang atau sebaliknya), dan receiving/delivery (kegiatan memindahkan barang dari gudang dan menyerahkannya sampai tersusun rapi diatas kendaraan atau sebaliknya) dan

²¹ Derakhsan, A., Pasukeviciate, I., Roe, M. *Diversion of Containerized Trade: Case Analysis of the Role of Iranian Ports in Global Maritim Supply Chain*. European Transport 30.2005 Hlm 66



L. Berkoz, D. Tekba, The Role of Ports in the Economic Development of Paper yang dipresentasikan pada Seminar 39th European Congress of The Sciences Association Dublin. 1999. Hlm 11

Wijjiyo, P.H. *Tinjauan Umum Pelabuhan Sebagai Sarana Transportasi*. Universitas Atma Jaya Vol 6. 2012. Hlm 15.

dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat.²⁴

Secara garis besar pelabuhan adalah tempat dimana kapal berlabuh yang terlindung dan aman untuk melakukan kegiatan perekonomian yang memiliki fasilitas memadai untuk melakukan bongkar muat barang. Sementara bongkar muat barang adalah kegiatan membongkar muat barang yang dilakukan di pelabuhan untuk kemudian diangkut dan disuplai menurut tujuan akhir barang tersebut.

Pelabuhan menjadi potensi penggerak perekonomian karena pelabuhan merupakan suatu gerbang dimana orang dapat berkunjung dari satu wilayah ke wilayah yang lain untuk melakukan aktivitas seperti aktivitas ekonomi yang dimana orang membawa muatan baik itu barang/penumpang yang kemudian diangkut dan dibawa ke tempat tujuan.

1.7 Metode Penelitian

Dalam penulisan suatu karya sejarah diperlukan metode tersendiri untuk mengungkapkan suatu peristiwa masa lampau agar menghasilkan suatu karya sejarah yang logis, kritis, ilmiah, dan objektif. Metode sejarah adalah petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis tentang bahan, kritik, interpretasi dan penyajian sejarah.²⁵ Adapun tahapan dalam metode penelitian yaitu:

1.7.1 Pengumpulan Sumber



Menteri Perhubungan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.60/2014. Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang di Kapal.

Kuntowijoyo, *“Metodologi Sejarah”* (Yogyakarta: Tiara Wacana: 1994),

Dalam pengumpulan sumber digunakan pengumpulan sumber sesuai topik yang ditulis. Pada penelitian ini penulis mengumpulkan sumber dengan melakukan pengamatan langsung di Kantor Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan sebagai sumber primer. Adapun sumber yang penulis dapatkan di kantor arsip yaitu Arsip Pemerintah Daerah Polmas Tingkat II dengan nomor reguler 561 tentang tanah/kawasan yang menjadi daerah kerja pelabuhan Polmas, Arsip Pemerintah Daerah Polmas Tingkat II dengan nomor reguler 566 tentang Pembinaan Pelabuhan Polewali-Mamasa, Arsip Pemerintah Daerah Polmas Tingkat II dengan nomor reguler 567 Tentang catatan Laporan kegiatan Bulanan Pelabuhan Polewali Mamasa, Arsip Pemerintah Daerah Polmas Tingkat II dengan nomor reguler 568 tentang gambaran rencana daerah kerja pelabuhan Polmas.

Selain itu untuk sumber sekunder penulis mengumpulkan data dari buku-buku, dokumen, karya ilmiah baik itu skripsi, jurnal, dan lain-lain yang didapatkan di perpustakaan Universitas Hasanuddin, Fakultas Sastra, Laboratorium Ilmu Sejarah, Perpustakaan Daerah maupun di tempat lain yang berhubungan dengan kajian penulis.

1.7.2 Verifikasi atau Kritik Sumber

Setelah melakukan pengumpulan sumber tahap berikutnya yaitu verifikasi atau kritik sumber yang terbagi menjadi dua yaitu, kritik ekstern dan kritik intern. Kritik ekstern merupakan kritik mengenai keaslian sumber.

ngkan kritik intern merupakan kritik mengenai kebenaran informasi dari
er sejarah yang didapat.



1.7.3 Interpretasi atau penafsiran

Tahap berikutnya setelah kritik sumber yaitu interpretasi atau penafsiran. Dalam tahap interpretasi ini, teori yang dapat digunakan adalah teori sejarah kualitatif dan teori sejarah kuantitatif. Sejarah kualitatif lebih kepada teori yang menggunakan pikiran, perkataan, dan perbuatan. Sejarah kualitatif merupakan penelitian yang lebih objektif dan lebih mendeteksi kebenaran.²⁶

Pada tahap ini penulis menggunakannya untuk penempatan data-data yang telah diperoleh untuk kemudian dikelompokkan sesuai dengan tempat dan tahunnya sehingga penulis dapat mengetahui data yang mana saja yang perlu digunakan untuk dimasukkan kedalam penelitian ini.

1.7.4 Historiografi atau Penulisan Sejarah

Setelah melakukan tahap-tahap sebelumnya tahap terakhir yang dilakukan yaitu penulisan sejarah dimana semua data yang telah dikumpulkan dan diuji kebenarannya kemudian dirangkai dan dituangkan dalam tulisan sejarah. Dalam tahap ini penulis mengharapkan agar tulisan ini dapat disajikan sebagai suatu karya yang objektif agar bernilai maksimal.

1.8 Sistematika Penulisan

Dalam penyusunan penelitian ini, dibuat sistematika penulisan yang terdiri dari lima bab yang dilengkapi dengan sub bab untuk menjelaskan penelitian ini, dalam setiap bab diuraikan hal-hal berikut:



²⁶ *Ibid*

Bab I pendahuluan yang berisi latar belakang yang menguraikan mengenai sejarah pelabuhan di wilayah Sulawesi dari Provinsi Sulawesi Selatan hingga mekar dan terbentuknya Provinsi Sulawesi Barat khususnya pada Kabupaten Polewali Mandar. Batasan masalah yang menguraikan batasan waktu dan tempat dalam penulisan penelitian ini. Rumusan Masalah yang menguraikan mengenai permasalahan yang akan dikaji penulis dalam penelitian ini. Tujuan dan manfaat penelitian yang menguraikan apa tujuan serta manfaat dari penulisan penelitian ini. Tinjauan pustaka yang berisi referensi apa saja yang digunakan dalam penulisan penelitian ini. Metode penelitian yang berisi mengenai tahap-tahap yang dilakukan penulis dalam melakukan penelitian ini. Kemudian yang terakhir sistematika penulisan yang menguraikan tentang kerangka penulisan dalam penelitian ini.

Bab II berisi gambaran umum mengenai Kabupaten Polewali Mandar dari segi geografis, kondisi sosial dan ekonomi masyarakat Kabupaten Polewali.

Bab III menguraikan tentang infrastruktur dan aktivitas Pelabuhan Polewali di tahun 1971-2016.

Bab IV menguraikan tentang faktor perpindahan lokasi pelabuhan dan perubahan fungsi pelabuhan Polewali di tahun 2016.

Bab V berisi kesimpulan yang menjabarkan dari bab I sampai V dan kesimpulan dari pembahasan. Sekaligus penutup dalam penelitian ini.



BAB II

GAMBARAN UMUM KOTA POLEWALI MANDAR

Bab ini membahas mengenai gambaran umum Kabupaten Polewali Mandar yang ditinjau dari geografi atau letak Kabupaten Polewali Mandar, keadaan sosial, ekonomi, dan budaya Kabupaten Polewali serta Pelabuhan Kabupaten Polewali Mandar.

2.1 Kondisi Geografis Kabupaten Polewali

Kabupaten Polewali Mamasa/Polewali Mandar merupakan salah satu Kabupaten yang berada di Sulawesi Barat, kabupaten ini terletak di ujung selatan Sulawesi Barat yang wilayahnya berbatasan langsung dengan Provinsi Sulawesi Selatan. Posisi kabupaten ini berada di $12^{\circ}51'$ Bujur Timur - $12^{\circ}50'$ Bujur Timur dan $2^{\circ}40'$ Lintang Selatan - $3^{\circ}32'$ Lintang Selatan, dengan luas daerah seluruhnya adalah 478 153 Hektare (478, 53 Kilometer) sesuai S.K. Gubernur Sulawesi Selatan tanggal 19 Maret 1983 No. 124/III/1983, tentang penetapan luas daerah wilayah Kabupaten Polewali Mamasa.²⁷ Di sebelah Utara kabupaten ini berbatasan dengan Kabupaten Mamuju, di sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Majene, di sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Pinrang dan di sebelah selatan berbatasan dengan Selat Makassar.²⁸

Kabupaten Polewali beriklim tropis dengan suhu rata-rata sekitar 26°C sampai 34°C serta kelembapan udara berkisar 74% sampai 90% yang disertai curah



Bapeda dan BPS Daerah Tingkat II Polewali Mamasa. *Kabupaten Mamasa dalam angka Tahun 1983*. (Polewali Mamasa: Badan Pusat Polewali Mamasa). 1983, hlm 22.

Ibid

hujan berkisar antara 0 - 2.000 mm/tahun, dengan wilayah Hujan antara 0 - 1.750 mm/tahun mencapai 13,48% dari luas wilayah kabupaten dan wilayah curah hujan 1.750 - 2.000 mm/tahun mencapai 86,52% dari luas kabupaten.²⁹ Hal ini menunjukkan sebagian besar wilayah Kabupaten Polewali Mamasa memiliki curah hujan yang cukup tinggi. Musim hujan berlangsung dari bulan Desember sampai pertengahan bulan Maret yang dipengaruhi oleh *angin muson barat* dan musim kemarau berlangsung antara bulan Mei hingga September yang dipengaruhi *angin muson timur*.³⁰

Pada musim kemarau di bulan Juni sampai Juli, daerah Sulawesi Selatan menandai musim kemarau tersebut dengan munculnya angin kencang yang kering dan dingin yang bertiup dari arah Tenggara, yang disebut dengan angin tenggara (Barubu).³¹ Namun bukan hanya wilayah Sulawesi Selatan saja yang mengalaminya, wilayah yang berdekatan dengan wilayah Sulawesi Selatan juga ikut dilalui hembusan angin tersebut dikarenakan wilayah ini termasuk kedalam jalur yang dilalui garis khatulistiwa seperti contohnya wilayah Kabupaten Polewali Mamasa ini.

Wilayah Kabupaten Polewali Mamasa dialiri oleh dua sungai besar, yaitu Sungai Mandar dan Sungai Mapilli, serta beberapa sungai kecil yang bermuara ke

²⁹ Bapeda dan BPS Daerah Tingkat II Polewali Mamasa. *Kabupaten Polewali Mamasa dalam angka Tahun 1983*. (Polewali Mamasa: Badan Pusat Statistik Polewali Mamasa). 1983, hlm 22-29.

Abd. Rahman Hamid, *op.cit.* hlm 67.

Bapeda dan BPS Daerah Tingkat II Ujung Pandang. *Kotamadya Ujung dalam angka Tahun 1969*. (Ujung Pandang: Badan Pusat Statistik Ujung Pandang). 1970, hlm 43.



dua sungai tersebut. Di Sungai Mapilli yakni di Seka-seka telah dibangun bendungan untuk keperluan irigasi pertanian di Kecamatan Mapilli dan Wonomulyo serta Kecamatan Luyo dan Campalagian. Kabupaten Polewali Mamasa secara administratif sebelum Mamasa memisahkan diri dari Kabupaten Polewali hanya mempunyai sembilan kecamatan yaitu Kecamatan Tinambung, Campalagian, Wonomulyo, Polewali, Sumarorong, Mambi, Mamasa, Pana, dan Tutallu.³² Pada tahun 2002 Kabupaten Polewali Mamasa ini kemudian dimekarkan menjadi dua kabupaten yang dimana Mamasa memisahkan diri dari Kabupaten Polewali sehingga Kabupaten Polmas berubah nama menjadi Kabupaten Polewali Mandar.³³ Nama Kabupaten Polewali Mandar ini secara administratif berubah berdasarkan Undang-undang no 74 tahun 2005 tentang perubahan nama Kabupaten Polewali Mamasa menjadi Kabupaten Polewali Mandar.³⁴

Sejak terpisahnya Mamasa dari Kabupaten Polewali Mandar maka luas wilayah Polewali Mandar pun ikut berubah. Berdasarkan dari pemekaran tersebut pada tahun 2002 luas wilayah Kabupaten Polewali Mandar sekitar 2.022,30 km dengan 2° 40' 00" - 3° 32' 00" Lintang Selatan dan 118° 40' 27" - 119° 32' 27 Bujur Timur. Batas-batas wilayah setelah pemekaran juga ikut berubah yaitu:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Mamasa

³² Bapeda dan BPS Daerah Tingkat II Polewali Mamasa. *Kabupaten Polewali Mamasa dalam angka Tahun 1983*. (Polewali Mamasa: Badan Pusat Statistik Polewali Mamasa). 1983 hlm 31.

Diskominfo Kabupaten Polewali mandar. *Sejarah Singkat Kabupaten Mandar*. (Polewali Mandar: Dinas Komunikasi dan Informasi Kabupaten Mandar). 2022.

Ibid.



- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Pinrang
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Selat Makassar
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Majene.³⁵

Setelah pemekaran kabupaten, wilayah administratif Kabupaten Polewali Mandar juga memekarkan beberapa Kecamatan yang terdiri dari lima belas kecamatan definitif seperti yang tertera pada tabel dan gambar 2.1 berikut.



Gambar 2.1

Peta Administrasi Kabupaten Polewali Mandar

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Polewali Mandar.

<http://loketpeta.pu.go.id>.



Bapeda dan BPS Kabupaten Polewali Mandar. *Kabupaten Polewali dalam angka Tahun 2005*. (Polewali Mandar: Badan Pusat Statistik Mandar). 2005, Hal 34.

Tabel 2.1 Jumlah Kecamatan di Kabupaten Polewali Mandar setelah Diperluas Tahun 2005.

KECAMATAN-District	KOTA <i>Urban</i>	DESA <i>Rural</i>	JUMLAH (4)+(5) <i>Total</i>
(1)	(4)	(5)	(6)
01. Tinambung	3	5	8
02. Balanipa	1	9	10
03. Limboro	1	9	10
04. Tubbi Taramanu	-	6	6
05. Allu	-	6	6
06. Campalagian	3	11	14
07. L u y o	2	7	9
08. Wonomulyo	2	12	14
09. Mapilli	1	13	14
10. Tapango	-	10	10
11. Matakali	-	6	6
12. Polewali	7	2	9
13. Binuang	1	6	7
14. Anreapi	-	5	5
15. Matangnga	-	4	4
<i>Jumlah Total</i>	21	111	132

Sumber: Buku Kabupaten Polewali Mandar dalam angka.2005.hlm 4.



2. 2 Kondisi Sosial dan Ekonomi Masyarakat Kabupaten Polewali Mandar

Sebagai salah satu Kabupaten dengan jumlah penduduk terpadat di Sulawesi Barat maka kehidupan masyarakat di Kabupaten Polewali Mandar cukup kompleks. Dengan melihat kepadatan penduduk yang ada di Kabupaten Polewali Mandar ini maka kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat di Kabupaten ini menjadi sangat berpengaruh terhadap perkembangan wilayah di Kabupaten ini.

Menurut data statistik tahun 2005 penduduk Kabupaten Polewali Mandar ini berjumlah 455.484 ribu jiwa, dari jumlah data ini dapat disimpulkan bahwa Kabupaten Polewali Mandar merupakan Kabupaten yang terbilang padat di Sulawesi Barat.³⁶ Kabupaten Polewali Mandar merupakan wilayah yang dihuni oleh beragam etnis yang penduduknya mayoritas etnis Mandar. Selain etnis Mandar ada banyak etnis lain yang tinggal dan berasal dari daerah diluar Kabupaten ini seperti etnis Bugis, Toraja yang beragama Kristen. Terdapat juga etnis lain yang berasal dari luar Sulawesi seperti Jawa dan warga negara asing seperti keturunan Cina dan Arab.

Etnis Mandar adalah penduduk asli dari kabupaten Polewali Mandar memiliki populasi 54 % atau sekitar 210.522 penduduk dari jumlah penduduk Kabupaten Polewali Mandar, sedangkan etnis Bugis yang mendiami Kabupaten Polewali Mandar memiliki populasi sekitar 30% 146.670 penduduk dari jumlah



BPS Kabupaten Polewali Mandar. *Kabupaten Polewali Mandar dalam tahun 2005*. (Polewali Mandar: Badan Pusat Statistik Polewali Mandar). 145.

penduduk Kabupaten Polewali Mandar.³⁷ Etnis bugis yang mendiami daerah Mandar disebabkan karena adanya proses asimilasi yang terjadi antara Kerajaan Binuang yang termasuk ke dalam federasi Pitu Baqbana Binanga dan Pitu Ulunna Saluq yang berbatasan langsung dengan Kerajaan Sawitto yang tergabung dalam federasi Ajatappareng.³⁸ Sedangkan Titik awal sejarah etnis Jawa masuk di Kabupaten Polewali Mandar berawal dari proyek kolonialisasi pertanian yang dilakukan oleh Belanda yang dimulai pada tahun 1937 yakni proyek kolonialisasi di daerah Afdeling Mandar yang di tempatkan di Mapilli.³⁹

Kabupaten Polewali Mandar menjadi salah satu wilayah yang sejak dahulu ramai dikunjungi untuk keperluan perdagangan. Selain itu masyarakat Kabupaten Polewali ini yang dimana masyarakat etnis asli dari wilayah ini juga gemar berlayar dan berdagang. Bagi penduduk asli etnis Mandar yang tinggal didaerah pesisir berlayar merupakan suatu keharusan agar bisa memenuhi kebutuhan hidup, sedangkan masyarakat Mandar yang tinggal di daerah pedalaman umumnya berprofesi sebagai petani. Bukan hanya suatu kebutuhan, kota yang dengan wilayah strategisnya berpusat di daerah pesisir/dekat dengan laut, maka sumber kehidupannya juga dominan dengan profesi-profesi yang menyangkut dengan laut.

Ditinjau dari keberadaan pusat kota yang berada di daerah pantai/pesisir, hampir 50% atau 272.742 penduduk dari jumlah keseluruhan penduduk daerah

³⁷ BPS Kabupaten Polewali Mandar. *Kabupaten Polewali Mandar dalam Tahun 2015*. (Polewali Mandar: Badan Pusat Statistik Polewali Mandar). 179.

Aco Nata Saputra dkk, *Identifikasi Perilaku Birokrasi Berdasarkan Etnis s di Kabupaten Polewali mandar*, Vol 1, Pamarenda, 2021. Hal 6.

Aco Nata Saputra dkk, *Ibid* Hal 6.



peisir Polewali berprofesi sebagai nelayan, selain menjadi nelayan terkadang jika sedang tidak dapat berlayar mereka akan mencari pekerjaan sampingan seperti menjadi buruh kapal atau tukang becak, sebagian besar juga menjadi petani di wilayah pedalaman dan sebagian besar lainnya merupakan pedagang dan pegawai negeri sipil (pns). Dikarenakan masyarakat nelayan merupakan entitas sosial yang utama dalam masyarakat pesisir, sehingga kebudayaan yang dimiliki menjadi karakteristik tersendiri yang menjadi ciri khas dari mereka. Umumnya karakteristik yang cenderung menjadi ciri-ciri sosial dari masyarakat pesisir adalah memiliki struktur relasi patron klien yang sangat kuat, terbuka dan ekspresif terhadap inovasi, dan solidaritas sosial yang tinggi.⁴⁰

Sistem patron klien ini menjadi hal lumrah apalagi di kalangan masyarakat nelayan yang ekonominya terbilang rendah. Seperti di wilayah Polewali Mandar pola patron klien ini masih dianut oleh sebagian besar masyarakat nelayan di wilayah ini. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari masyarakat di pesisir pantai Polewali Mandar disebutkan bahwa nelayan dahulu itu biasanya tidak mempunyai kapal sendiri, hanya satu atau dua orang yang memiliki kapal tersendiri, apalagi jika kapal-kapal penangkap ikan yang besar biasanya itu dimiliki oleh orang-orang kaya yang berada di wilayah ini dalam bahasa Mandar biasanya disebut sebagai *punggawa posasi*.⁴¹ Dapat dilihat bahwa aspek sosial ini kemudian menjelaskan bagaimana ikatan emosional antara *punggawa posasi* dengan *sawi* sebagai mitra



Kusnadi, *Keberdayaan Nelayan dan Dinamika Ekonomi Masyarakat* Yogyakarta: Ar-Ruzz Media. 2009. Hlm 39.

Punggawa Posasi' adalah seorang saudagar kapal yang dimana *Punggawa emimpin/pemilik* dan *Posasi*' diartikan sebagai *Pelaut*.

kerja, bukan sebagai tuan dan hamba.⁴² Bahkan sistem seperti ini masih terjadi sampai sekarang namun sudah tidak banyak dikarenakan nelayan sekarang rata-rata sudah dapat membuat perahu sendiri.

Hampir semua masyarakat nelayan di wilayah Mandar menganut agama Islam, namun dalam kepercayaan mereka masih mempercayai bahwa laut memiliki kekuatan gaib dan sakral. Hal ini ditandai dengan masih banyaknya ritual-ritual yang dilakukan para nelayan sebelum melaut. Ritual nelayan Mandar menurut Ismail terbagi atas tiga tahapan besar, yang pertama ritual konstruksi yang dilakukan sebelum turun ke laut, yaitu membuat perahu dimulai dengan ritual penebangan pohon, pembuatan perahu, hingga ritual penurunan perahu untuk pertama kalinya ke laut, yang kedua ritual produksi, yaitu ritual yang dilaksanakan sebelum melaut, yang terakhir ritual distribusi, berupa upacara syukuran hasil tangkapan dan ritual syukuran awal bulan Ramadhan.⁴³

Tahapan prosesi dalam ritual konstruksi ini dijabarkan seperti penetapan waktu yang baik (*allomacoa*), *sando lopi* (pawang perahu) yang berfungsi memimpin ritual, baik saat penebangan pohon maupun pembuatan perahu, prosesi menurunkan perahu ke laut dipimpin oleh *pande lopi* (tukang perahu) yang bertugas memimpin penebangan pohon dan juga pembuatan perahu hingga saat menurunkan perahu ke laut, sedangkan anak buah (pembantu tukang) bertugas menemani tukang dalam prosesi itu. Dalam pelaksanaan ritual pada umumnya memerlukan bahan dan



Syamsyul Rijal dkk, *Potensi Sejarah dan Budaya Mandar dalam f Pariwisata*. Makassar: Politeknik Pariwisata Makassar. 2019. Hlm 75.

Sastri Sunarti, *Kosmologi Laut Dalam Tradisi Lisan Orang Mandar di barat*. Aksara, Vol. 29, No. 1. 2017. Hlm 39.

alat kelengkapan ritual atau yang biasa disebut sesajen. Sesajen yang dimaksud seperti makanan yang terdiri atas: *sokkol* (terbuat dari beras ketan berwarna putih, hitam dan merah, *tallomanu* (telur ayam kampung), *loka tira* (pisang ambon), *loka warangan* (pisang raja), *loka manurung* (pisang kepok), nasi dan lauk pauk; dan untuk minuman harus ada *ule-ule* (bubur kacang hijau).⁴⁴

Bergeser sedikit ke wilayah barat Kabupaten ini terdapat sebuah wilayah yang dimana wilayah ini dominan dihuni oleh Etnis Jawa. Kecamatan Wonomulyo atau lebih sering dikenal dengan sebutan Kappung Jawa dalam bahasa mandar yang artinya kampung Jawa. Awal mula mengapa salah satu wilayah di bagian Polewali Mandar ini didominasi oleh orang-orang Jawa yaitu ketika terjadinya proses transmigrasi orang Jawa ke Sulawesi yang dilakukan pemerintah Hindia Belanda. Proses transmigrasi ini merupakan bagian dari kolonisasi pertanian yang dilakukan oleh Hindia Belanda. Para kolonis gelombang pertama yang berasal dari berbagai daerah di Pulau Jawa, diangkut melalui kapal KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*) dan tiba di dermaga Pelabuhan Polewali pada 1 September Tahun 1937.⁴⁵

Awal mula proses transmigrasi ini dilakukan hanya untuk keperluan kolonialisasi kemudian berubah dikarenakan peningkatan populasi orang jawa yang meningkat oleh laju pertumbuhan penduduk. Selain itu kebijakan di setiap periode pemerintahan juga berbeda sehingga mempengaruhi perkembangan para



Ibid

Muhammad Amir, Ratna Rahman, *Wonomulyo dari Kolonisasi ke rasi 1937-1952*. Pangadereng, Vol. 6 No. 1, 2020, Hal 21.

transmigrasi di Wonomulyo ini, yang dimana pada masa Hindia Belanda transmigrasi ini bertujuan agar mendapatkan tenaga kerja yang murah untuk keuntungan kapitalisasi asing, dilanjutkan pada masa pemerintahan Jepang yang dimana transmigrasi ini bertujuan agar meraup keuntungan untuk keperluan perang.⁴⁶

Berbeda dengan kedua kebijakan ini pada masa pemerintahan Republik Indonesia kemudian kebijakan ini berubah agar dapat membangun perekonomian masyarakat dan daerah Polewali Mandar. Perkembangan yang paling signifikan yang terjadi di Wonomulyo ini yaitu meningkatnya perekonomian di sektor perdagangan, banyak orang-orang Jawa yang kemudian beralih profesi dari petani menjadi pedagang yang kemudian memadati pasar di Wonomulyo ini. Keberhasilan atas perkembangan industri perdagangan ini kemudian berpengaruh dan menjadi salah satu pasar penting dalam wilayah Mandar. Pada gambar 2.2 adalah orang-orang Jawa yang mendiami Kecamatan Mapilli.



Ibid Hal 22



Gambar 2.2 Kolonialis/Transmigran Jawa di Mapilli

Sumber: KITLV, Digital Collections, Leiden University Libraries
diakses: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/imagecollection/kitlv>

2.3 Pelabuhan di Kota Polewali Mandar

Sebagai kota yang kawasannya terletak di pesisir atau kota yang dimana pusat kegiatannya berpusat di kawasan pesisir, maka kota Polewali Mandar memerlukan beberapa sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk menunjang keberlangsungan perkembangan kota baik dari segi ekonomi maupun sosial. Pembangunan ini perlu ditingkatkan guna menunjang perekonomian serta menambah pendapatan daerah bagi wilayah itu sendiri. Dalam hal ini salah satu sarana yang dibutuhkan adalah pelabuhan.

Menurut Bambang Triadmojo pelabuhan merupakan daerah perairan yang terlindung dari gelombang, yang memiliki fasilitas terminal laut meliputi dermaga yang digunakan kapal untuk bertambat dan bongkar muat barang, kran-kran untuk

muat barang, gudang laut dan tempat-tempat penyimpanan yang n oleh kapal untuk menyimpan muatan yang telah dibongkar, dan gudang-



gudang dimana barang –barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.⁴⁷ Ditinjau dari segi fungsi, fungsi utama pelabuhan adalah sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal yang ingin melakukan aktivitas bongkar muat. Namun fungsi ini dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain letak geografisnya, keadaan alam yaitu bagaimana angin musim, arus, dan gelombang yang perlu diidentifikasi agar pelabuhan dapat difungsikan sebagaimana diperlukan.

Pelabuhan Polewali yang terletak di tengah kota Polewali ini tepatnya di Kecamatan Polewali dalam ingatan masyarakat Polewali menjadi salah satu pelabuhan yang dianggap penting di masa penjajahan Belanda. Letaknya yang strategis yang terlindung dari hantaman gelombang laut dan aman untuk kapal berlabuh di semua musim menjadikan pelabuhan ini sebagai salah satu pelabuhan yang ramai dikunjungi.⁴⁸ Sebuah pelabuhan dapat berkembang bila didukung *hinterland* yang subur dan penduduk yang padat.⁴⁹ Dalam studi kasus pelabuhan Polewali ini dapat dikatakan memenuhi fungsi strategis maupun fungsi lainnya. Daerah pesisir Polewali dijadikan pusat kota sedangkan daerah pedalaman dijadikan sebagai penghasil komoditas yang kemudian akan diangkut dan dibawa untuk keperluan perdagangan.

Pelabuhan Polewali ini pada awalnya hanya pelabuhan alam yang sudah ada semenjak kerajaan *Pitu Baqbana Binanga dan Pitu Ulunna Saluq* (tujuh kerajaan



Bambang Triadmojo, *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.
.3.

Abd Rahman Hamid, *op.cit.* Hal

Bambang Triadmojo, *op.cit.* Hal 6

di pesisir dan tujuh kerajaan di hulu/pedalaman). Kemudian pelabuhan ini beroperasi secara tertib ketika pemerintahan Bangsa Belanda dimulai di Afdeling Mandar.⁵⁰ Namun sekitar tahun 1950-an terjadi kekacauan di wilayah Mandar termasuk wilayah Polewali ini yang disebabkan oleh peristiwa *DI/TII* yang kemudian mempengaruhi aktivitas di pelabuhan ini. Rezim Andi Selle menganggap bahwa di daerah Mandar Pelabuhan Polewali satu-satunya pelabuhan yang dapat digunakan untuk keperluan perdagangan gelap dengan bangsa asing lainnya seperti Taiwan, Hongkong, dan Singapura.⁵¹ Peristiwa ini berlangsung cukup lama dari tahun 1957 ketika *DI/TII* berlangsung hingga pada tahun 1964 ketika “OPERASI TUMPAS” dibentuk dan kemudian mengakhiri keberlangsungan peristiwa ini.

Setelah peristiwa yang berkepanjangan tersebut maka dengan sebuah harapan untuk bangkit Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kemudian mengambil tindakan untuk memberikan kewenangan pada pemerintah Polmas untuk kemudian mengatur dan menertibkan pelabuhan Polewali sebagaimana prosedur yang berlaku. Pada tanggal 5 Mei 1967 guna menindaklanjuti penempatan pelabuhan Polewali sebagaimana prosedurnya bertempat di Gedung DPRD-GR Polmas berlangsung serah terima jabatan dari penguasa pelabuhan dari pejabat lama Kepala Kantor Bea Cukai Polewali yang pada saat itu diduduki oleh Sambang kepada



Direktorat Djenderal Perhubungan *Madjalah Dunia Maritim*, Vol. 22-23.

Ibid.

pejabat baru yaitu Rakhim Burhanuddin yang diresmikan oleh Kepala Daerah Pelayaran VI SUL-SEL-RA Kolonel Laut Djasmani D.⁵²

Hubungan perdagangan yang dilakukan oleh para pedagang-pedagang Mandar kemudian menjadi jaringan yang mempengaruhi perkembangan wilayah Polewali Mandar ini. Baik pedagang lokal maupun pedagang-pedagang asing kemudian memadati wilayah polewali ini. Kesibukan di pelabuhan pun mulai terlihat dikarenakan banyak perahu-perahu layar yang berlabuh dari berbagai daerah di pelabuhan Polewali ini, tidak hanya perahu layar ada beberapa kapal-kapal besar yang juga beroperasi di Pelabuhan ini. Beberapa perahu layar yang masih beroperasi di tahun 1970an-1988 adalah perahu Gunung Mandar dan perahu Rasa adil, kedua perahu ini melayani pengangkutan kayu dengan sistem sewa, yang dimiliki pedagang cina dengan rute perahu Gunung Mandar dari Majene-Polewali-Sunda Kelapa-Palembang, sedangkan perahu Rasa Adil Belang-Belang-Majene-Polewali-Makassar-Kalimantan.⁵³ Selain itu perahu-perahu layar ini juga memuat beberapa komoditas lain seperti beras, kopra, dan semen tonasa. Dalam pelayarannya para pedagang-pedagang ini tidak hanya memperdagangkan bahan-bahan mentah, mereka juga membawa kerajinan khas dari wilayah Mandar salah



Badan Arsip dan Perpustakaan Daerah Sulawesi Selatan *Arsip ah Daerah Tingkat II Polmas 1918-1983*. Vol 1 No Reg 568 Mengenai Serah Terima Jabatan Penguasa Pelabuhan Polewali Mamasa.

Wawancara dengan Muhdar (58 tahun) di Polewali Mandar 28 Desember

satunya adalah Sarung Sutra Mandar atau yang disebut dalam bahasa Mandar *Lipa'*

Sa'be.⁵⁴



Nahdia Nur, *Pola Perdagangan Orang Bugis di Sulawesi ke Pusat
dagangan 1900-1930-an*. Repository Universitas Hasanuddin. Hlm 6-7.