

MORFOLOGI DAN INFRASTRUKTUR KOTA BUTON 1911-1964¹

Oleh: La Ode Rabani²

Abstract

This research describes about the infrastructure developing of Buton city in Southeast Celebes in period 1911-1964. In 1911, Dutch colonial government installed Buton as *afdeeling* capital by *besluit* 15 November 1911 no.19 (contained in *Staatsblad* 1911 no. 606). This period is a post-pacification of many kingdoms in Celebes, particularly Southeast Celebes (Butonese Sultanate was subdued in 1906) and South Celebes (Bone War). In place of Buton, Kendari was a capital for Southeast Area. Historically, Buton was more important than Kendari but political consideration was used by Dutch colonial regime to be a main ground for choosing. Political interest complemented for a dynamical life of city, that led to a great conflict in Buton in 1960s.

In 1920s, Butonese asphalt was found and managed intensively since that time by some plantation and mining corporation on Buton. In 1924, the mining area was developed into hinterland. Together with the increasing of asphalt exploitation, Dutch colonial government make a way network better qualitatively (for example, opening and widening of the present and new way network), built some bridges, educational facilities, telecommunication and facilities for harbour to support the function of Buton city as a trade and industrial city, despite a small scale.

The main focus of this paper is to explore about infrastructure developing of Buton city in five main periods. The first ended in 1911. This period was characterized with the ordering of city by two interested powers: Dutch colonial and Butone Sultanate with each authority in determining her policy about the area. Urban infrastructure building was an important mean for both powers to fill their financial demands and a source of colonial regime incomes through collusion. The second period continued between 1911 and 1920s. This period was characterized by the fact that Buton was an *afdeeling* capital. Her position has forced the city to complement a vary infrastructures as a city and to find an asphalt mining in Pasarwajo. The exploration of asphalt mining and its production intensively was followed by an intensification in mining exploitation, a widening and opening of way network for increasing in economic sector, especially mass production of export commodity to support a trade fluctuation for economic existence and colonial domination in Buton. Domination of agriculture and plantation production, and management of wood product as teak for exporting to Java knew this period. The products were *tripang*, *Lola*, rattan, maize, *dammar*, paddy and so on.

The third period (1928-1936) was a follow up of the before. This period was characterized by economic depression that has many bad impacts on the industry and

¹Makalah dipresentasikan pada Seminar Internasional Sejarah Kota di Surabaya tanggal 23 – 25 Agustus 2004. Terima kasih kepada **Dr. Freek Colombijn** dan **Sri Margana, S.S., M. Hum** yang telah memberikan sebagian material dari makalah ini.

²Staf Jurusan Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.

trading corporation, especially in export and import commodities. Therefore, there were no many changes in Buton, except as a follow up of before with a decreasing scale. The next is 1936-1942, dominated by increasing business activities and as a result, people's ability to buy. It has a great impact on infrastructure of Buton city. The result of before was the building program of urban facilities like a telecommunication network, educational facilities, and so on to make a great change in community and area physically. Social condition and urban infrastructure in Buton comes in as the time goes on, namely a new face of Buton city after 53 years under four regimes: Buton Sultanate, Dutch colonial regime, Japanese troops occupation and Republic of Indonesia (1964).

1. Pengantar

Perbincangan dan diskusi mengenai sejarah kota makin menarik untuk terus dilakukan. Hal ini tidak terlepas dari adanya kenyataan yang menarik dari berbagai hal menyangkut proses histories terbentuknya kota. Kota dalam berbagai wujudnya selalu memperlihatkan kecenderungan dan keberlanjutan yang kadang-kadang unik. Sejarah mencatat bahwa di banyak kota sering kali terbentuk tanpa perencanaan sebelumnya. Oleh karena itu, menarik memang untuk mencoba melihat kecenderungan perkembangan sebuah kota.

Kota Buton dalam makalah ini dilihat dari sudut perkembangan morfologi dan infrastrukturnya sebagai salahsatu kota pantai di Sulawesi Tenggara. Kota ini dalam sejarahnya pernah menjadi pusat kekuasaan kerajaan Buton kemudian berubah menjadi kesultanan Buton sampai tahun 1960-an. Pada perkembangan selanjutnya kota ini pernah menjadi ibukota propinsi Sulawesi Tenggara, meskipun pada tahun 1964 ibukota propinsi itu dipindahkan ke Kendari.

Makalah ini melihat juga perubahan yang terjadi di kota Buton selama periode tahun 1911 – 1964. Pemerintah Hindia Belanda menjadikan Buton sebagai Ibukota Afdeeling Sulawesi Timur dengan besluit tanggal 15 Nopember 1911 no. 19, yang dimuat dalam lembaran negara (Staatsblad) tahun 1911 Nomor 606. periode ini juga merupakan rangkaian penaklukan beberapa kerajaan di Sulawesi. Lebih jauh dari itu, masalah yang akan dibahas dalam makalah ini adalah factor apa saja yang mempengaruhi perkembangan kota Buton. Mengapa perkembangan kota Buton cenderung ke arah pantai. Pada bagian akhir makalah ini disajikan wajah kota Buton setelah 53 tahun berkembang.

2. Posisi Kota Buton sampai awal Abad XX

Kota-kota di Indonesia mulai mengalami perubahan secara ekologis sejak abad ke-19. Hal ini ditandai dengan munculnya pemukiman baru orang-orang Eropa, Cina, dan Arab. Seiring dengan perubahan sosial yang semakin luas pada abad ke-20, terjadi juga perubahan ekologi sehingga kota-kota menjadi semakin teratur.³ Perubahan itu terlihat pada fasilitas kota, diantaranya pendirian tempat-tempat ibadah berupa masjid dan gereja. Selain itu, berdiri pula kompleks perkantoran, sekolah,

³W.F, Wertheim, *Masyarakat Indonesia dalam Transisi, Studi Perubahan Sosial* (Yogyakarta: Tiara Wacana 1999). hlm. 138-143

pasar, toko, dan sebagainya yang mengikuti jaringan jalan raya.⁴ Semua itu sebagai bagian dari infrastruktur dan fasilitas kota.

Pada dasarnya kelahiran suatu kota melalui proses sejarah yang panjang dengan memperlihatkan perkembangan dan perubahan baik pada kondisi fisik maupun nonfisik. Perubahan fisik kota dapat dilihat pada bangunan dan perkampungan lama masyarakat,⁵ sementara perubahan nonfisik kota dapat dilihat pada perkembangan ekonomi dan politik masyarakat kota. Untuk memahami dinamika perubahan dan karakteristik sebuah kota, maka perlu dikaji sejarahnya.⁶

Kota-kota di Indonesia banyak berkembang di wilayah pantai. Hal ini dikarenakan oleh aktivitas ekonomi, budaya, politik, dan sosial banyak dilakukan melalui laut pada masa lalu. Sejarah membuktikan bahwa perdagangan paling ramai dan mudah dilakukan adalah melalui sungai dan laut. Akibatnya muncul pemukiman-pemukiman di sekitar sungai dan pantai. Pemukiman itu pada perkembangannya berubah menjadi kota seiring dengan adanya interaksi antara penduduk asli dengan pendatang setelah melalui proses yang panjang. Hal ini dapat dilihat pada dinamika suku yang mendiami kota dengan kepentingan yang berbeda-beda. Adanya variasi jenis pekerjaan atau profesi di kota sebagai gejala kekotaan yang lebih kompleks.

Muncul dan berkembangnya pemukiman baru, juga berkaitan erat dengan faktor politik.⁷ Kondisi politik di Sulawesi pada periode abad ke-17 sampai awal abad ke-20 ditandai oleh terjadinya konflik internal antarkerajaan di Sulawesi Selatan seperti Kerajaan Gowa dengan Bone. Konflik ini juga terjadi antara kerajaan (Gowa dan Bone) dengan Belanda dan Ternate. Situasi inilah yang menyebabkan Sulawesi Tenggara, khususnya Buton menjadi sasaran para imigran dari Sulawesi Selatan karena wilayah ini selain mudah dijangkau, juga karena dianggap aman.⁸

Dampak dari konflik itu adalah ditinggalkannya pemukiman asal dan pembukaan pemukiman baru oleh kelompok masyarakat Bugis-Makassar di wilayah pantai Pulau Buton. Bahkan ada sebuah pulau yang berada di sekitar pulau Buton yang dinamakan dengan pulau *Makassar*. Selain itu, ada juga nama kampung yang dinamakan dengan kampung Bone-bone, Wadjo atau Bajo. Nama itu berasal dari sebutan penduduk Bone dan Wajo di Sulawesi Selatan dan penduduk Bajau yang sekarang dikenal dengan nama Sama Bajau.⁹ Komunitas penduduk lainnya seperti Eropa, Jawa, Melayu, Cina, dan Arab turut juga menambah heterogenitas penduduk kota Buton.¹⁰ Suku lain yang tinggal di Buton adalah tolaki, muna, tukang besi, dan

⁴Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994

⁵R. Bintarto, *Geografi Kota* (Yogyakarta: U.P Spring, 1977), hlm. 8.

⁶Sartono Kartodirdjo, *Masyarakat Kuno dan Kelompok-Kelompok Sosial* (Jakarta: Bharatara Karya Aksara, 1977), hlm. 1-4.

⁷F. A. Soetjipto, "Kota-Kota Pantai di Sekitar Selat Madura abad XVII sampai Medio Abad XIX", *Disertasi*, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 1991., hlm. 221

⁸ Para pendatang dari Makassar juga mendiami wilayah Kendari, Muna, dan pulau-pulau lainnya di kawasan itu.

⁹A. Ligtoet, "*Beschrijving en Geschiedenis van Boeton*," dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde (BKI)*, 26 ('s-Gravenhage: 1878), hlm. 1-6.

¹⁰*Ibid.* hlm. 1 dan 12; B. Bhurhanuddin, et al, *Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Sulawesi Tenggara* (Jakarta: Depdikbud, 1978/1979), hlm. 57.

Kabaena. Pada perkembangan kemudian, intensifnya aktivitas ekonomi perdagangan dan perubahan kebijakan politik pemerintah Hindia Belanda, wilayah itu dijadikan sebagai *Onder Afdeeling Celebes*.¹¹

Posisi Buton sangat dekat dengan pusat birokrasi kolonial untuk wilayah Timur Indonesia yakni Ambon dan Makassar. Maluku dikenal sebagai tempat perekrutan prajurit yang ditempatkan di berbagai daerah di Indonesia oleh pemerintah Hindia Belanda. Secara ekonomi, Ambon (Maluku) dikenal juga sebagai pusat produksi rempah-rempah yang laku di pasar Internasional sehingga banyak dikunjungi oleh para pedagang. Pada abad ke-19, Makassar tampil sebagai kota pelabuhan dan kota dagang yang ramai. Kota ini oleh Belanda juga dijadikan sebagai pusat birokrasi. Kondisi itu sangat menguntungkan posisi Buton karena berada di jalur menuju Maluku jika kita dari barat Indonesia dan sebaliknya. Posisi itu juga menguntungkan dalam hal Buton lebih mudah dijangkau dari kedua kota itu untuk melakukan perdagangan antarpulau. Begitu pula dengan para pedagang lain yang tertarik menyinggahi Buton untuk membeli budak dari wilayah itu dan beberapa hasil hutan berupa kayu jati, rotan, dan damar, serta laut berupa lola, sirip ikan hiu, teripang, mutiara, dan sebagainya. Biasanya para pedagang itu menyinggahi Buton dalam perjalanan menuju Maluku dan atau ke Makassar. Komoditi yang dibawa selanjutnya diangkut ke Batavia dan Malaka untuk dijual dengan harga tinggi. Hal itu berlangsung hingga paruh kedua awal abad XX.¹²

Apabila mengkaji proses historis kota Buton yang perlu diperhatikan adalah lembaga kerajaan atau para penguasa yang pernah berkuasa di wilayah itu. Hal ini didasarkan pada kenyataan bahwa kerajaan-kerajaan itu yang membentuk identitas sekaligus sebagai peletak dasar dari pemukiman awal menjadi pemukiman permanen hingga berwujud sebagai sebuah kota. Selain itu, perkembangan budaya, dan semua aktivitas masyarakatnya dipengaruhi oleh kerajaan yang berkuasa di wilayah itu.¹³ Dalam beberapa hal, faktor eksternal berpengaruh dalam pembentukan kultur suatu masyarakat, terutama masyarakat pantai yang sifatnya terbuka untuk menerima perubahan. Dalam konteks inilah identitas kota Buton dapat dipahami.¹⁴

¹¹Pada perkembangannya, wilayah *Onder Afdeeling Celebes* (Boeton en Laiwoei) menjadi salah satu propinsi tersendiri pada tahun 1962 yang dituangkan dalam *UU no. 2 tahun 1962*

¹²J.W. Schrool, "Power, Ideology, and Change in the Early State of Buton", dalam; G.J. Schutte, (ed.), *State and Trade in the Indonesian Archipelago* (Leiden: KITLV Press, 1994), hlm. 17-54; Heather Sutherland, "Trepang and Wankang, The Chinese Trade of Eighteenth-Century Makassar c. 1720s – 1840s", dalam; *BKI no. 153.3* (Leiden: KITLV, 2000), hlm. 451-472.

¹³Alasan ini didasarkan pada kenyataan bahwa tidak semua pulau yang ada memiliki sebutan Tenggara dalam arti identitas, bukan arti geografis. Di Jawa tidak ada istilah Jawa Tenggara, Sumatra Tenggara, dan Irian Tenggara. Hanya kawasan tertentu saja yang secara historis memiliki identitas "*Tenggara*" (*southeast*). Istilah ini mencerminkan suatu komunitas masyarakat yang memiliki ciri-ciri budaya yang tergabung dalam suatu kawasan geografis, meskipun semua kawasan atau wilayah memiliki bagian sebelah Tenggara.

¹⁴Belanda menyebut wilayah ini dengan istilah *Zuid-Oost Celebes* atau '*Zuid-oostelijk schiereiland van Celebes*'. A. Ligtoet, "Beschrijving en Geschiedenis van

Penguasa kota awal Buton adalah kerajaan Buton, Ternate, Gowa, dan kerajaan Konawe.¹⁵ Yang paling lama dan dominan adalah kerajaan Buton yang kemudian setelah masuknya Islam pada abad ke-16 berubah statusnya dari kerajaan menjadi kesultanan.¹⁶ Pada perkembangannya wilayah administrasi Buton oleh Belanda ditetapkan sebagai ibukota Afdeling Sulawesi Timur pada tanggal 11 September 1911.¹⁷ Untuk mengintegrasikan wilayah kekuasaannya, kesultanan Buton membangun wilayah *barata*. Wilayah barata ini terdiri dari barata Muna, barata Kaledupa, barata Kalingsusu, dan barata Tiworo. Diduga pembentukan barata ini pada abad XV ketika Kesultanan Buton dipimpin oleh sultan La Elangi. Wilayah barata ini berfungsi sebagai basis pertahanan dan keamanan Kesultanan Buton.¹⁸

3. Ekonomi dan Infrastruktur Kota Buton

3.1. Ekonomi Kota Buton

Indikasi paling jelas ketika mengkaji perkembangan infrastruktur kota Buton adalah adanya realitas bahwa perkembangan infrastruktur kota sampai berakhirnya masa pemerintahan Hindia Belanda mengikuti perkembangan unit-unit ekonomi yang berkembang baik di pedalaman maupun di wilayah sekitar pantai. Penemuan dan pengelolaan tambang aspal pada tahun 1920an dan berkembangnya perkebunan kelapa di beberapa tempat di Buton ikut mendorong pembangunan infrastruktur kota seperti jaringan jalan, penyediaan kendaraan, pembukaan dan penetapan status pelabuhan. Jaringan jalan darat juga dibuka ke beberapa daerah yang dianggap memberikan akses secara ekonomi dan menguntungkan seperti ke Raha yang mana di daerah itu sebagai penghasil kayu jati berkualitas tinggi. Perusahaan kayu yang

Boeton”, dalam *BKI*, no. 26, ('s-Gravanhage: 1878), hlm. 1; J.N. Vosmaer, “Korte Beschrijving van het Zuid Oostelijk Schiereiland van Celebes” in: *Verhandelingen van het Bataviaasche Genootschap van Kunsten en Wetenschappen* (VBG, No. 17, 1839), hlm. 63-184.

¹⁵Kerajaan Konawe pada perkembangan selanjutnya digantikan oleh kerajaan Laiwui. Kerajaan ini berdiri pada abad XIX sampai awal abad XX.

¹⁶Wilayah Kekuasaan kesultanan Buton meliputi p. Buton, Muna, Tiworo, Tikola, Tobeia besar dan kecil, pulau Makassar (di selat Buton), Kadatuang, Kabaena, Siompu, Masiring, Talaga besar dan Talaga kecil, Wawonii, p. *Wantji*, Kambodia (Kapota), Kaledupa, Tomea, dan Binongko (KTB), dan sejumlah pulau-pulau kecil lainnya. L. van Voereen, *Het Gouvernement Celebes Proeve Eener Monographie Deel I* (Hoofd Ene Bureau, 1920); A. Ligtvoet, *op. cit.*, hlm. 113; lihat peta terlampir.

¹⁷Penetapan Buton sebagai ibukota Afdeeling Sulawesi Timur dilakukan oleh Pemerintah Hindia Belanda pada tanggal 15 Nopember 1911 yang dituangkan dalam Keputusan Pemerintah (*Besluit*) nomor 19 tanggal 15 Nopember 1911 dan dimuat dalam Lembaran Negara (*Staatsblad*) tahun 1911 Nomor 606.

¹⁸Barata Muna yang berkembang menjadi salahsatu kota pantai di Sulawesi Tenggara. Mengenai letak barata itu lihat peta terlampir. Susanto Zuhdi, Said, D. dan G.A. Ohorella, *Kerajaan Tradisional Sulawesi Tenggara: Kesultanan Buton*, (Jakarta, Depdikbud, 1996), hlm. 51.

mengelola jati di Muna adalah Vejahoma.¹⁹ Pada tahun 1924, areal pertambangan diperluas ke daerah di sekitarnya. Seiring dengan intensifnya produksi dan perdagangan aspal Buton, pemerintah Hindia Belanda memperbaiki kualitas jalan (pelebaran dan pembukaan jalan baru), membangun jembatan, sarana pendidikan, telekomunikasi dan fasilitas pelabuhan untuk menunjang fungsi kota Buton sebagai kota dagang dan kota industri, meskipun dengan wilayah kota yang relatif kecil.

Pada masa pendudukan Jepang tidak banyak berubah, kecuali adanya upaya dari pemerintah Jepang untuk memobilisasi tenaga manusia untuk membantu Jepang dalam perang pasifik. Pengersan jalan dengan cara kerja paksa hanya terjadi di daerah-daerah yang jalannya telah lebih dahulu dibangun. Pekerjaan jalan ini hanya diperkeras untuk memperlancar arus mobilitas tentara Jepang dalam mengakses penduduk dan ekonomi yang dihasilkan masyarakat Buton.

Tabel 1 Impor teripang ke Makassar dari beberapa pelabuhan daerah penghasil (dalam pikul), tahun diseleksi.

Pelabuhan	T a h u n					Jumlah
	1722-1723	1733-1734	1766-1767	1776-1777	1786 –1787	
Ambon	-	15	-	-	-	15
Banda	-	68,5	-	-	250	318,5
Barru	-	20	-	-	-	20
Belitung	15	-	-	-	-	15
Bima	-	-	-	69	-	69
Bonerate	-	-	478	291	141	910
Bugis	-	-	200	587	485	1272
Buton	10	276	631	1071	1077	3065
Cn. Bone	-	30	-	-	-	30
Komodo	-	-	40	55	-	95
Manggarai	-	29	-	-	-	29
Pasir	-	10	-	-	-	10
Pulau Laut	-	8	-	-	-	8
Selayar	-	-	11	-	-	11
Sumbawa	-	-	50	493	662	1205
Ternate	-	-	-	-	10	10
Total	25	456,5	1410	2566	2625	7082,5

Sumber: Heather Sutherland, “Trepang And Wangkang, The Cina Trade of Eighteenth-Century Makassar c. 1720-1840s”, in: *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde (BKI)*, nomor 156.3 (Leiden: KITLV, 2000), hlm. 86.

Tidak banyak berbeda dengan periode sebelumnya, yakni sampai tahun 1964 di Buton tidak terlihat adanya pembangunan infrastruktur jalan baru, kecuali hanya mengikuti jaringan jalan yang sudah ada. Akan tetapi, infrastruktur yang dibangun setelah kemerdekaan adalah berupa bangunan perkantoran. Namun demikian, bangunan yang ada juga dimanfaatkan untuk kepentingan itu, memang ada upaya menghilangkan symbol dan cirikhas arsitektur kolonial dalam bentuk rumah, tetapi karena dengan berbagai keterbatasan, symbol itu hingga kini masih ada di beberapa perumahan yang ditinggalkan Belanda di sekitar pelabuhan Buton. Sebuah realitas bahwa mengubah sebuah symbol memang sulit dalam hal-hal tertentu, tidak setiap pemerintah dan masyarakat mampu melakukannya pada periode itu.

Sumber-sumber ekonomi Buton disajikan karena pertimbangan bahwa orang akan datang ke Buton karena ada factor yang menguntungkan dalam hal ini factor ekonomi. Table 1 memperlihatkan sumber ekonomi Buton yang dapat diekspor dan

¹⁹R. Broesma, *KT*, 1930

hasil ekonomi paling tidak memperkuat alasan mengapa para pedagang itu tinggal dan datang ke kota Buton.

Hasil laut yang diperdagangkan di Buton adalah teripang, mutiara, ikan, sirip ikan hiu, dan lola.²⁰ Angka-angka hasil perdagangan yang disajikan pada tabel 1 menunjukkan perbandingan yang menarik untuk komoditas perdagangan teripang secara kuantitas menurut daerah produksi di Hindia Belanda sebagai hasil laut. Gambaran tersebut sangat jelas menunjukkan bahwa produk komoditas teripang untuk wilayah Sulawesi Tenggara, khususnya Buton merupakan yang terbesar dibanding daerah lain pada tahun itu.

Laporan tentang perdagangan di Buton dengan wilayah yang mencakup hampir seluruh Sulawesi Tenggara dapat ditemukan dalam tulisan Schrool. Dalam tulisan itu dikatakan bahwa perdagangan Buton sangat terbatas.²¹ Pada tahun 1878 A. Ligtoet melaporkan bahwa komoditi ekspor utama Buton adalah tripang, kulit penyu, kopi, lilin, agar-agar, akar bingkuru, kulit soga, karoro, balasari (dupa), mutiara, kulit, tanduk kerbau, sirip ikan hiu dan katun mentah.²² Komoditi impor utama adalah beras, candu, barang-barang besi dan tembikar, kain dan benang Eropa.²³ Pada tahun 1906, pemerintah Hindia Belanda mengambil alih tugas sebagai pengendali kebijakan perekonomian dengan memungut cukai impor dan ekspor di daerah Kesultanan Buton. Beban itu diberikan kepada semua kapal yang singgah di beberapa pelabuhan Sulawesi Tenggara. Kapal-kapal yang berlabuh itu juga dibebani pajak berlabuh.

²⁰H.W.Vonk, *Nota betreffende het Zelfbestuuren Landschap Boeton, Celebes en Onderhoorigheden*, tahun 1937, dalam Koleksi ARNAS, Jakarta, *Reel 31 Seri I^e 6.*; Anthony Reid, "The Pre-Colonial Economy of Indonesia", dalam *BIES Vol XX No. 2 August*, 1984, hlm. 156.

²¹Laporan tentang ekonomi Buton dari Schrool ini dimasukan sebagai bagian tesis didasari oleh pertimbangan untuk melihat dan membandingkan sumber-sumber ekonomi Sulawesi Tenggara dari abad ke-17 sampai awal abad ke-20. Wilayah Buton pada periode ini hampir mencakup keseluruhan wilayah Sulawesi Tenggara. Untuk jelasnya, uraian mengenai kondisi perdagangan dan ekonomi Sulawesi Tenggara khususnya Buton disajikan dalam tulisannya. J.W. Shrool, "Power, Ideology, and Change in the Early State of Buton", in G.J. Schutte, (ed.), *State and Trade in the Indonesian Archipelago*, (Leiden: KILV, 1994), hlm. 42-54.

²²A. Ligtoet, *op. cit.*, hlm 5.

²³*Ibid.*

Tabel 2 Data Produksi dan Pengapalan Aspal dari Buton

Tahun	Jumlah Diangkut (ton)	Tahun	Jumlah Diangkut (ton)
1934	3.749	1938	20.000
1935	7.905	1939	12.000
1936 ²⁴	4.900	1940	57.000

Sumber : MvO. H.W. Vonk, *Nota Betreffende het zelfbestuurend landschap Boeton, Celebes en Onderboorigbeden*, 1937. Dalam ANRI, *Koleksi Microfilm Reel 31*, Jakarta. Data tahun 1936-1940 diambil dari Majalah, : “Copra in East Indonesia” in; *The Economic Review Vol I No. 4*, Departemen of Economic Affairs, Batavia-Java, tahun 1947, hlm. 122.

Data-data mengenai tingkat kesejahteraan ekonomi masyarakat Buton sebelum tergabung dalam sistem ekonomi kolonial tidak diperoleh informasi yang banyak, kecuali hubungan dengan VOC dan perdagangan budak. Pendapatan dalam bentuk pajak pada periode Hindia Belanda dapat dilihat pada tahun 1911. Jumlah pajak yang diperoleh pada tahun itu sekitar f 90.000. Angka-angka itu ditambah dengan semua hasil produksi pertanian, perdagangan, perkapalan, nelayan dan kehutanan yang mencapai f 2.250.000. Jika jumlah penduduk 100 ribu orang, diperoleh hasil tahunan f 25,442/orang. Khusus mengenai data itu, tidak ada data pembandingan untuk menarik kesimpulan mengenai tingkat kemakmuran masyarakat Buton. Perdagangan sangat penting untuk menunjang ekonomi Buton. Perdagangan ini dilakukan untuk mengisi kebutuhan kerajaan melalui impor, misalnya berbagai jenis kain, senjata, barang mewah, candu, besi, tembaga, emas dan perak.

Pada tahun 1920-an, Buton dan Laiwui memperoleh keuntungan dari hasil ekspor rotan, damar, dan kapuk sebesar f 2.000/tahun.²⁵ Pada sektor pertambangan, terutama aspal, dapat disajikan angka-angka produksi seperti pada tabel 2 dan 3. Angka-angka itu tidak semuanya disajikan sejak perusahaan pertambangan Buton beroperasi. Hal ini disebabkan oleh belum ditemukan data produksi mengenai hasil pertambangan.²⁶

Data produksi aspal olie dan aspal biasa pada tahun 1934 berjumlah 7.640 ton. Pada tahun 1932 sebanyak 850 ton diangkut dengan kapal layar dari Buton hingga mencapai 4511 ton serta 3926 ton pada tahun 1932. Konsesi atau penerimaan pajak dari perusahaan pertambangan Buton untuk kas daerah sebesar f 2.811,75 untuk satu tahun (1934).²⁷

²⁴Data tahun 1936-1940 diambil dari Majalah, : “Copra in East Indonesia” in; *The Economic Review Vol I No. 4*, Departemen of Economic Affairs, Batavia-Java, tahun 1947, hlm. 122.

²⁵*Verslag van den Economischen Toestand der Inlandsche Bevolking, 1924, deel II*

²⁶produksi aspal Buton secara resmi dimulai tanggal 21 Oktober 1924. *Besluit Pemerintah tanggal 1 September 1924 no. 10*. Perusahaan pertambangan ini bernama N.V. Mijnbouw en Cultuur Maschappij Buton.

²⁷*Indisch Verslag, 1934, hlm. 119*.

Tabel 3 Data produksi Aspal Lunak dan Keras pada tahun 1931-1933

Tahun	Jumlah Produksi (ton)
1931	469.838,74
1932	326.563,69
1933	555.928,33

Sumber : Diolah dari *Indisch Verslag* tahun 1934, hlm. 143

Sektor pajak adalah salah satu sumber ekonomi penguasa Buton. Pajak ini diterapkan secara intensif ketika pemerintah Hindia Belanda menguasai wilayah ini. Pelaksanaan sistem ekonomi pajak sering memberatkan penduduk. Rincian penduduk yang terkena pajak dapat digambarkan pada tabel 4 berdasarkan distrik.²⁸ Eksplorasi sumber daya ekonomi wilayah Buton dilakukan secara intensif berhubungan dengan kepentingan ekonomi pemerintah Hindia Belanda.

Pajak dikenakan dalam bentuk cukai pelabuhan, perahu, pertambangan, hasil hutan, pertanian, perkebunan, dan pajak kepala. Kurangnya pengeluaran untuk berbagai proyek seperti pembangunan infrastruktur jalan, bangunan, dan peningkatan fasilitas pelabuhan telah menghemat keuangan kerajaan. Sementara pemasukan dari sektor pajak dan pajak dari beberapa pertambangan dan perkebunan yang masuk setiap tahun menambah kas kerajaan.²⁹

**Tabel 4
Penduduk Wajib Pajak di Afdeeling Buton Tahun 1916**

No	Nama Distrik	Jumlah Wajib Pajak	No	Nama Distrik	Jml Wajib Pajak
1	Sampolawa	3.771	11	Wanci	3.046
2	Batauga	2.755	12	Tomia	2.191
3	Wakorumba	1.371	13	Kabaena	1.692
4	Bungi	1.648	14	Binongko	2.519
5	Bolio	2.031	15	Kaledupa	1.851
6	Lasalimu	1.992	16	Kulingsusu	1.904
7	Pasar Wajo	2.022	17	Mawasangka	3.321
8	Rumbia	1.820	18	Gu	5.300
9	Kapontori	3.731	19	Tiworo	1.030
10	Poleang	2.714	J U M L A H		46.836

Sumber: A.M. Zahari, *Sejarah dan Adat Fiy Darul Butuni (Buton) III* (Jakarta: Depdikbud, 1977), hal. 100-112

Faktor kebijakan kolonial Belanda yang melakukan modernisasi di Buton dalam berbagai prasarana untuk mendukung eksplorasi sumber daya ekonomi seperti intensifikasi pertanian, perkebunan, pembukaan dan proses produksi pertambangan, dan modernisasi pelabuhan di wilayah itu mempercepat perkembangan wilayah. Hal ini terlihat dari pelebaran jalan, pembangunan jembatan, pembukaan sekolah model Eropa, dan munculnya profesi baru yakni pegawai atau pejabat birokrasi.

²⁸A. M. Zahari, *Sejarah dan Adat Fiy Darul Butuni (Buton) III*, (Jakarta: Depdikbud, 1977), hlm. 100-102

²⁹Tidak ditemukan data statistik atau neraca kerajaan yang umum berlaku seperti yang terjadi pada perusahaan modern.

3.2. Fasilitas dan Infrastruktur Kota Buton.

Sebuah kota dapat dikatakan berkembang bila kota itu mempunyai fasilitas dan infrastruktur kota yang memadai. Seberapa jauh infrastruktur kota sudah berkembang dan fasilitas apa yang dimiliki kota Buton di Sulawesi Tenggara selama periode 1911-1964. Fasilitas kota yang dimaksud adalah jaringan jalan, pelabuhan, sarana transportasi, industri dan perdagangan, fasilitas perumahan, dan sarana ibadah.

3.2.1 Jaringan Jalan

Kondisi jaringan jalan di Buton pada awalnya merupakan jalan setapak yang digunakan masyarakat. Masyarakat Buton menggunakan jaringan jalan darat tidak untuk kepentingan komersial dan media mobilitas efektif yang menguntungkan secara ekonomis. Akan tetapi, ketika pemerintah Hindia Belanda menguasai sepenuhnya wilayah itu pada tahun 1906, perubahan terjadi pada infrastruktur kota berupa pelebaran dan pengerasan jalan.³⁰ Selain itu, Jaringan jalan diperpanjang dan pembukaan jaringan jalan baru juga dilaksanakan ke daerah-daerah yang memberikan keuntungan ekonomis.³¹

Pembangunan jaringan jalan di Sulawesi Tenggara, khususnya di Buton oleh pemerintah Hindia Belanda yakni pembukaan jalan dari Bau-Bau ke Pasarwajo.³² Jaringan jalan darat ini diperpanjang lagi ketika penambangan aspal Buton diperluas ke daerah Kabungka sejauh 5 km. Fasilitas lain yang diperbaiki adalah pelabuhan Pasarwajo yang semula hanya merupakan sebuah pelabuhan nelayan berubah menjadi pelabuhan ekspor aspal.³³

Jaringan jalan yang menghubungkan antara Buton dengan Muna melalui jalur darat dibuka. Jalan ini melalui selat Bau-Bau. Selain itu, jalan dibuka ke daerah-daerah yang mempunyai fasilitas pelabuhan transit seperti ke Lohia, Raha, dan Lamoambu. Jaringan jalan setapak yang sudah diperlebar dan telah terhubung dengan kota Muna adalah jalur jalan menuju Labunti, Lambiko, Latampo, dan Latawe.³⁴

³⁰Kondisi jalan di Jawa dan luar Jawa berbeda pada awal abad ke-20. Hal ini disebabkan oleh kebijakan pemerintah Hindia Belanda tiap-tiap daerah berbeda-beda. Satu hal yang perlu dicatat adalah Belanda tidak akan membangun infrastruktur yang baik jika tidak untuk kepentingan ekonominya

³¹Daerah-daerah yang dianggap memberikan keuntungan ekonomis adalah daerah yang mempunyai komoditas yang laku di pasar internasional dan sumber pajak serta mempunyai hasil pertambangan, seperti yang terjadi di kota Muna (Jati, Kopra, Mutiara dan Kapuk), Kendari (Rotan dan Damar, Nikel), dan Buton (Aspal dan Kopra). Di kota Muna, Belanda melakukan pengerasan jalan bersama-sama dengan perusahaan kayu Vejahoma dengan lebar mencapai 6 meter.

³²Pasarwajo adalah daerah penghasil aspal sejak tahun 1924. *Besluit Pemerintah Hindia Belanda, tanggal 1 September 1924, nomor. 10*

³³Pelabuhan Pasarwajo dijadikan sebagai pelabuhan ekspor aspal di Hindia Belanda berdasarkan *Besluit van den Gouverneur-Generaal van N.I, tanggal 28 Desember 1936 nomor 4; Staatsblad tahun 1936 nomor 704.*

³⁴Couveur, *Memorie van Overgave, tanggal 10 Oktober, 1935.*

Adanya kebijakan ekonomi pemerintah Hindia Belanda untuk mengeksplorasi hasil hutan dan hasil pertambangan di daerah itu tentu saja membutuhkan pembangunan infrastruktur jalan yang memadai, seperti jalan mobil, fasilitas telepon, kamp militer, fasilitas ibadah, air bersih, dan fasilitas pelabuhan yang memadai. Kebutuhan itulah yang sebenarnya menjadi awal modernisasi yang dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda di kota-kota Sulawesi Tenggara khususnya Buton, dan beberapa daerah lainnya di kawasan itu seperti Muna dan Kendari. Laporan beberapa pejabat pemerintah Hindia Belanda seperti yang diuraikan dalam beberapa *Memorie van Overgave* sangat jelas menggambarkan kondisi daerah tugasnya.³⁵

Fasilitas kota Buton sebagaimana digambarkan oleh pejabat pemerintah Hindia Belanda diantaranya pasar, pelabuhan, benteng, dan transportasi. Selain itu, pemerintah Hindia Belanda juga melakukan penambahan fasilitas kota seperti fasilitas pelabuhan, jaringan telepon, pembukaan pertambangan, pembukaan perkebunan besar, yang kesemuanya membutuhkan jaringan jalan yang memadai.³⁶

Secara fisik, kota Buton terletak di jalur pelayaran dan perdagangan ke dan dari kepulauan rempah-rempah Maluku. Posisi ini telah menjadikan Buton sebagai pusat persinggahan kapal dan perahu yang melayari rute itu. Dengan kondisi itu, pajak/cukai pelabuhan diperoleh untuk kas pemerintah dan kerajaan. Untuk mendukung perolehan finansial pemerintah Hindia Belanda dan kerajaan, beberapa pelabuhan transit dibangun seperti pelabuhan di Matanauwe dan Lamoambu. Pelabuhan yang ada sebelumnya adalah pelabuhan tobelo, pasarwajo, dan pelabuhan Belanda (labuhan walanda).³⁷

Perkembangan kota Buton terlihat ketika Belanda mencampuri urusan pemerintahan. Beberapa proyek perbaikan fasilitas kota diusulkan untuk dilaksanakan dalam rangka memperlancar mobilitas ke daerah-daerah produksi.³⁸ Realisasi pelaksanaan proyek perbaikan fasilitas kota Buton adalah isolasi penduduk pedalaman terbuka. Selain itu, Belanda membangun jaringan jalan di Buton dan kemudian diperlebar. Jaringan jalan yang dibangun antara lain adalah jalur jalan dari Bau-bau ke Pasarwajo sepanjang 46 km dan kemudian diperpanjang 5 km sampai di Banabungi. Perpanjangan ini dilakukan karena tempat kantor perusahaan Buton dan

³⁵Mengenai *Memorie van Overgave* Sulawesi Tenggara dapat dibaca pada Microfilm Koleksi Arnas Jakarta, *Reel 31 dan 32 Seri I^e Celebes*.

³⁶Fasilitas komunikasi (telepon) dibangun di kota Bau-Bau menuju Pasarwajo. Bandara juga dibangun di Buton pada tahun 1937. R. Broesma, "Medeelingen over het Eiland van het Sultanaat Boeton", dalam *Koloniaal Tijdschrift*, 1930, hlm. 35; H.W. Vonk, *MvO* 1937.

³⁷E.P. Bouman, *MVO Afdeeling Boeton en Laiwoei*, Koleksi Microfilm Arnas Jakarta, *Reel 31, Seri I^e 6, Celebes en Onderhoorigheden*, 1933.

³⁸Dalam hal ini, masyarakat Buton dipandang sebagai masyarakat yang tidak pernah meminta pembuatan jaringan jalan seperti yang diinginkan oleh pemerintah Hindia Belanda. Jalan sederhana cukup bagi penduduk Buton, karena hanya berguna bagi para pedagang, polisi, pemerintah, militer, dan rakyat. Pada awalnya Buton adalah sebuah daerah yang berpenduduk dengan sedikit kebutuhan, untuk membangun jalan dan jembatan yang menghubungkan pusat kekuasaan dengan daerah-daerah pedalaman yang mempunyai komoditas ekonomi yang laku di pasar Internasional. R. Broesma, 1930, *loc. cit.*

lokasi pengapalan dan ekspor aspal di sekitar kawasan itu.³⁹ Perbaikan jalan diusulkan juga untuk dilakukan di Buton. Proyek jalan yang harus diperlebar menjadi 5 meter dilakukan pada jaringan jalan Bau-Bau—Kao-Kaongkea. Pada jalan ini terdapat 24 proyek permanen, yakni pembangunan jembatan sepanjang 52 m. Panjang jalan mencapai 76 km. Pembangunan jembatan dilakukan di atas sungai Bau-Bau sepanjang 24 m dan sungai Kambe-Kamberu sepanjang 70 m. Proyek lain adalah pembangunan tembok permanen sebagai penahan terpaan ombak. Sebagian puing-puing dari proyek ini masih bias ditemukan situs-situsnya sampai saat ini.⁴⁰

Gambaran di atas menunjukkan bahwa terjadi perbaikan fasilitas kota Buton, khususnya pada tahun 1910-1942. Bersamaan dengan itu eksplorasi sumber-sumber ekonomi wilayah Sulawesi Tenggara dilakukan, khususnya yang mempunyai nilai ekonomis tinggi. Beberapa percobaan dan pengenalan tanaman baru dilakukan serta perluasan perkebunan kelapa.⁴¹

Jaringan jalan menuju Pasarwajo dan Banabungi juga dibuka. Jalan ini dibangun untuk kepentingan perusahaan Buton. Jaringan jalan lain juga dibangun yakni dari Bau-Bau ke Sampolawa sejauh 50 km dan jalan dari Bau-Bau menuju Kapuntori dibuka. Di pantai barat Buton jalan diperlebar dan diperbaiki. Jalan ini menghubungkan Kapuntori dengan daerah konsesi Lawele milik perusahaan Buton. Daerah Kabungka sebagai lokasi pertambangan aspal dihubungkan oleh jalan raya Bau-Bau—Pasarwajo.⁴²

Pejabat pemerintah Hindia Belanda mengatakan bahwa daerah kesultanan Buton merupakan daerah dengan sedikit kebutuhan dengan kas banyak. Buton adalah daerah Hindia Belanda yang tidak miskin. Hal ini terlihat dari anggaran pemerintah wilayah itu yang menunjukkan banyak penghasilan dengan sedikit pengeluaran. Buton adalah daerah surplus dan tidak membuat proyek yang tidak dibutuhkan. Kebijakan Belanda untuk pembuatan jalan dan pembangunan sekolah rakyat menjadi pertimbangan pertama yang diusulkan oleh pemerintah Hindia Belanda kepada pengusaha Buton.⁴³

3.2.2. Pasar

Salah satu fasilitas penting kota adalah pasar. Pasar mempunyai peranan mengembangkan ekonomi masyarakat. Menurut Max Weber, karakteristik yang menonjol pada suatu kota adalah aktivitas pasarnya. Dalam kaitan itu, masyarakat kota umumnya hidup dari perdagangan dan perusahaan.⁴⁴

³⁹*Staatsblad 1936 nomor 704.*

⁴⁰Penulis menemukan hal itu ketika melakukan kunjungan pada bulan April lalu. Letak proyek itu adalah di jalan menuju La Salimu dari Bau-Bau (Buton).

⁴¹Diolah dari berbagai arsip dan artikel mengenai eksploitasi di Sulawesi Tenggara. Mengenai arsip dan artikel itu akan disertakan dalam daftar pustaka dan lampiran.

⁴²Mengenai peta jaringan jalan di Buton dapat dilihat pada lampiran.

⁴³R. Broesma, 1930, *op.cit.*, hlm. 37.

⁴⁴Max Weber, "Apa yang disebut Kota" dalam; Sartono Kartodirdjo (ed.), *Masyarakat Kuno dan Kelompok-Kelompok Sosial* (Jakarta: Bhratara Karya Aksara: 1977), hlm 11 – 12.

Fungsi pasar dalam suatu kota sangat menonjol dan menjadi barometer perkembangan kota. Frekuensi arus barang dan komoditas yang masuk dan keluar dari pasar, kelompok sosial yang terlibat, dan sebagainya menggambarkan kondisi riil dari aktivitas masyarakat kota. Oleh karena itu, kegiatan dan kebutuhan masyarakat dapat dipenuhi karena adanya pasar. Bahkan dalam melakukan dan memenuhi kebutuhan hariannya, masyarakat harus datang ke pasar.

Peranan pasar sebagai menunjang perkembangan kota-kota pantai dapat dilihat dari segi fungsinya, yakni sebagai pusat jual beli barang. Dari sisi lokasi, pasar terdapat di dua lokasi, yakni di pedalaman dan di pantai. Pasar pedalaman pada umumnya menampung hasil produk agraris dan hutan. Barang yang diperjualbelikan pada jenis pasar ini adalah beras, sayur, buah-buahan dan kacang-kacangan. Pada umumnya, pasar jenis ini terdapat pada setiap kota pedalaman. Mengenai fisik pasar pedalaman biasanya hanya suatu tempat terbuka yang terdiri dari beberapa bangunan yang tidak permanen.⁴⁵ Barang-barang hasil pedalaman ada yang diangkut hingga ke kota pantai melalui jalur sungai. Demikian juga sebaliknya, masyarakat kota pantai melakukan perdagangan dengan masyarakat pedalaman di pasar pedalaman melalui sungai. Barang-barang dagangan dibawa dengan perahu ke pedalaman. Kondisi demikian telah membuktikan bahwa antara pasar pedalaman dengan pasar kota pantai terdapat hubungan yang erat. Pasar menjadi tempat yang efektif bagi kelompok sosial yang melakukan interaksi untuk saling memenuhi kebutuhannya.⁴⁶

Pasar di atas permukaan air laut maupun sungai juga terdapat di kepulauan Indonesia. Pasar jenis ini merupakan pertemuan antara masyarakat pedalaman dan pantai. Para pedagang gelap (ilegal) salah satunya juga menggunakan pasar ini untuk bertransaksi. Masyarakat Bajo di kepulauan Indonesia adalah yang paling dominan menggunakan jenis pasar ini karena komunitas dan lingkungan tempat tinggalnya di atas air laut. Interaksi antara etnis Bajo dengan etnis lain dilakukan di pinggir pantai. Bahkan justru penduduk pantai yang menjemput hasil produksi orang-orang Bajo. Hasil itu kemudian diperdagangkan ke daerah lain.⁴⁷ Pasar di atas air dilakukan dengan menggunakan sarana sampan (sejenis perahu kecil) sebagai media mobilitas. Pasar ini berjalan isidentil dan waktu pelaksanaannya tidak tentu. Ketika keamanan mulai terjamin dan masyarakat sudah terbiasa dengan pola pasar seperti itu, maka kegiatan pasar ini berubah menjadi pasar tetap.⁴⁸

⁴⁵Kondisi pasar pedalaman seperti ini terjadi selama abad XV sampai awal abad XX di beberapa kota pedalaman di Indonesia. Biasanya sungai menjadi media paling efektif dan mudah menuju ke pasar pedalaman.

⁴⁶J. Sardi, "Peranan Kota Kecil dalam Pengembangan Pedesaan", *Majalah Ekonomi dan Keuangan Indonesia No. 2, Edisi Juni* (Jakarta: Fakultas Ekonomi UI, 1983). hlm. 11

⁴⁷J. Nicholas Vosmaer, "Korte Beschrijving van het Zuid Oostelijk Schiereiland van Celebes" in: *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, VBG, No. 17, 1839*; Cristian Pelras, Christian Pelras, "Catatan Tentang Beberapa Penduduk Perairan Nusantara", dalam; *Masyarakat Indonesia Tahun VI No. 2*, (Jakarta: LIPI, 1979), hlm. 32

⁴⁸Model pasar tetap yang dilakukan di atas air sekitar pantai dapat ditemukan dalam komunitas masyarakat Bajo di Sulawesi Tenggara (Pasar di teluk

Pasar di Buton terletak di tepi sungai Bau-Bau dan di sekitar pelabuhan Bau-Bau. Pasar ini mulai dibangun secara permanen sejak tahun 1920. Para pedagang Cina mulai memanfaatkan pasar ini sebagai tempat transaksi. Etnis Bugis dan Makasar memanfaatkan pasar tersebut. Pasar ini makin ramai karena banyak pedagang yang berasal dari Jawa, Madura, Bugis, Makasar, Cina, dan Malaka datang untuk berdagang di Kendari. Tidak mengherankan apabila di sebelah timur pasar yang juga mr bukit terdapat pula pekuburan Cina.

3.2.3. Industri dan Transportasi

Catatan tentang industri di kota Buton sedikit yang diketahui, tidak seperti daerah-daerah lain di Indonesia. Hanya saja ada kesamaan dengan daerah lain seperti yang umum berlaku di daerah pantai, terutama industri perahu, kerajinan anyam-anyaman, dan pandai besi. Catatan Elbert mengenai industri anyam-anyaman dan kerajinan pandai besi terdapat di Buton. Industri perahu layar dapat ditemukan pada sebagian besar masyarakat pantai di seluruh Buton termasuk di kepulauan tukang besi yakni Tomia dan Binongko, Kabaena dan Muna di kepulauan Tiworo.⁴⁹

Industri yang berskala besar adalah industri kapuk di Muna dan industri pertambangan aspal di Buton.⁵⁰ Produksi perusahaan pertambangan aspal Buton terus dilakukan. Hal ini dilakukan untuk memenuhi permintaan bagi proses pengerasan jalan di kota-kota besar seperti Makassar, Jawa Timur, dan Batavia sampai tahun 1930-an. Kebutuhan untuk perbaikan dan pengerasan jalan di seluruh Sulawesi Tenggara meningkat karena dianggap memberikan keuntungan ekonomi seperti jaringan jalan Bau-Bau—Pasarwajo, jaringan jalan dalam kota, dan jaringan jalan menuju daerah produksi hasil perkebunan kelapa.⁵¹

Catatan mengenai kondisi transportasi di Sulawesi Tenggara dapat digambarkan bahwa yang paling banyak jenis perahu layar nonmesin. Jenis perahu layar ini adalah *wangkang*, *pancalang*, *paduwakang*, *sope-sope*, dan *palari*.⁵² Jenis perahu lain yang melakukan aktivitas perdagangan di Sulawesi Tenggara adalah jenis perahu layar model Eropa (*zeilschepen op Europeesche wijze getuigd*) dengan intensitas yang ramai. Kondisi ini dapat dilihat dari banyaknya kapal yang singgah di beberapa pelabuhan Bau-Bau.

Kendari) dan di Sulawesi Selatan (pasar Bajoe di teluk Bone). Masyarakat kota pedalaman biasanya melakukan perjangjian jual beli di pasar yang sama setiap harinya.

⁴⁹Data mengenai industri anyam-anyaman, khususnya Buton, Elbert menyajikannya secara lengkap pada dua jilid laporan ekspedisinya ke daerah itu, lengkap dengan gambarnya. Johanes Elbert, *Die Sunda-Expedition des Vereins für Geographie und Statistik zu Frankfurt am Main, Band I* (Frankfurt am Main: Druck und Verlag von Hermann Minjon, 1912), hlm. 31, 35, 212-216.

⁵⁰*Verslag van den Economischen Toestand der Inlandsche Bevolking, 1924, deel II* ('s-Gravenhage: Martijnus Nijhoff, 1924), hlm. 265.

⁵¹Laporan Komisi Penyelidik Pemegang Saham Perusahaan Pertambangan dan Perkebunan Buton tahun 1932. (*Rapport van de Commissie van Onderzoek uit de Aandeelhouders der N.V. Mijnbouw en Cultuur Buton*), Amsterdam 1932, hlm 1 - 44.

⁵²Mengenai jenis-jenis perahu dan perkembangannya di Sulawesi Tenggara terutama Buton dapat dilihat pada karya skripsi La Ode Rabani, 1997

Gambaran data statistik *scheepvaart* yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia Belanda tentang transportasi perkapalan dan aktivitasnya di pelabuhan Bau-Bau terlihat bahwa Sulawesi Tenggara ramai dikunjungi oleh kapal pribumi dan kapal asing terutama KPM. Kapal-kapal dari luar singgah di pelabuhan Sulawesi Tenggara. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Indrianto yang menganalisis arus perdagangan dan lalu lintas pelayaran kapal pribumi pada beberapa pelabuhan di Indonesia telah memasukan jalur Sulawesi—Jawa ke dalam kategori jalur ramai.⁵³ Dengan kondisi itu peran transportasi sebagai media perdagangan di beberapa pelabuhan Sulawesi Tenggara turut membantu aktivitas kota yang berorientasi pada niaga atau kota pelabuhan (kota pantai).

Gambaran lain mengenai kondisi transportasi di Sulawesi Tenggara selain data yang diterbitkan oleh pemerintah Hindia Belanda dalam bentuk statistik tidak ditemukan. Transportasi yang digunakan oleh Kesultanan Buton dan pemerintah Belanda ketika Buton dikuasai pada tahun 1906 diganti dengan kapal bermesin yang nama “Buton”. Kapal ini diperuntukan untuk memenuhi kebutuhan kesultanan dan pegawai pemerintah Hindia Belanda yang bertugas di daerah itu. Kapal ini lebih khusus digunakan untuk keperluan kunjungan ke daerah-daerah yang dilanda konflik atau menentang kebijakan pemerintah kesultanan dan Hindia Belanda. Transportasi darat dalam bentuk sebuah mobil sebagai hadiah untuk sultan dari pm Hindia Belanda baru dikenal pada tahun 1940an.

4. Perkembangan Kota Buton 1911-1964

Hal yang membedakan antara kota pantai dengan kota pedalaman, diantaranya adalah faktor geografis atau letak kota itu. Apabila kota berada jauh dari pantai, maka kota itu dapat dikategorikan sebagai kota pedalaman. Kota pedalaman berkembang di sekitar pusat kekuasaan tradisional yakni keraton.⁵⁴ Kota-kota pantai berkembang karena perdagangan yang ramai, perkembangan pelabuhan, dan perputaran komoditi perdagangan yang lancar. Faktor perdagangan, pelayaran dan transportasi dapat berpengaruh pada perkembangan kota-kota pantai termasuk di kota Buton. Pusat pemukiman penduduk di kota Buton terletak di sekitar pusat kekuasaan (keraton) atau kerajaan. Pusat pemukiman ini berkembang menjadi pusat kota.

Pelayaran dan perdagangan antarpulau memerlukan fasilitas pendukung. Fasilitas itu berupa pelabuhan, perahu atau kapal, dan komoditi yang diperdagangkan yang memadai. Dengan dukungan pelabuhan, perahu, dan komoditas yang memadai, maka aktivitas itu rutin dilakukan dan efektif. Jika komoditi sudah berkurang dan

⁵³Data statistik mengenai jumlah pas jalan yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia Belanda di beberapa pelabuhan Sulawesi Tenggara seperti di Muna, Buton dan Kendari dapat dilihat pada lampiran

⁵⁴Perkembangan kota pedalaman dapat disebabkan oleh adanya instrumen baru yakni sumber daya alam yang memadai untuk menunjang pengembangan kota pedalaman seperti yang terjadi pada kota Bengkulu, Surakarta, dan Yogyakarta. Kota-kota ini berkembang selain karena faktor pusat kekuasaan tradisional, juga karena adanya faktor ekonomi pertanian dan perkebunan yang berkembang sehingga perputaran ekonomi menjadi lancar dan mempengaruhi perkembangan dan peluasan kota secara fisik.

tidak tercukupi di satu daerah atau pelabuhan, maka dicari ke tempat-tempat yang tersedia, seperti kopra di Maluku, Donggala, Minahasa, dan Makassar (Selayar).⁵⁵ Komoditas perdagangan lain seperti teripang dan lola dicari oleh para nelayan Bajo sampai ke Australia Utara. Semua aktivitas itu telah memperluas jaringan pelayaran dan perdagangan masyarakat.

Pelabuhan di kota Buton terdapat di beberapa wilayah seperti di kota Buton sendiri, Pasarwajo, dan pelabuhan nelayan lainnya.⁵⁶ Ada juga pelabuhan *walanda* dan *tobelo*, sebagai pelabuhan kuno yang terletak di pulau Buton. Pelabuhan ini diketahui sebagai pelabuhan pertama yang digunakan bagi pendaratan kapal Belanda dan bajak laut *tobelo*.⁵⁷ Menurut Susanto Zuhdi, pelabuhan Buton memiliki posisi yang aman dari berbagai gangguan keamanan alam dan manusia, artinya aman bagi terpaan angin dan gelombang serta aman dari perompakan. Hal ini didukung oleh letaknya pada teluk yang menjorok sehingga terlindungi dari ombak. Kondisi ini sangat mendukung bagi terjadinya aktivitas pelayaran dan perdagangan sehingga mendorong para pendatang singgah di daerah itu.⁵⁸

Buton memiliki bandar perniagaan yang terletak di kota pantai Bau-Bau. Bandar ini terletak di sisi Barat daya Pulau Buton, yakni jalur selatan kalau memasuki Selat Buton. Pelabuhan itu terletak di teluk yang indah dan merupakan tempat berlabuh yang baik, karena diapit oleh pulau Muna dan Buton sehingga aman dari gangguan angin topan. Pelabuhan itu disinggahi oleh pedagang-pedagang dari Bugis, Makassar, Mandar, dan Madura. Pada tahun 1891, pelabuhan itu disinggahi oleh kapal *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM).⁵⁹

Pelabuhan Muna terletak di selat Buton, tepatnya di antara pulau Buton dan pulau Muna. Selat ini sangat aman dari gangguan ombak bagi perjalanan pelayaran dan perdagangan menuju Kendari. Kondisi ini berlangsung sepanjang tahun.⁶⁰ Untuk mencapai kota dan pelabuhan Muna ada dua jalur yang dapat digunakan, yakni jalur melalui selat Kendari dan jalur melalui pelabuhan Buton. Kedua jalur ini sama-sama aman untuk memasuki pelabuhan dan kota Muna.

⁵⁵C. Heersink, *Dependence on Green Gold, A Social-Economic History of the Indonesian Coconut Island Selayar* (Leiden: KITLV, 1999), hlm. 125.

⁵⁶*Staatsblad van Nederlandsch-Indië* nomor 258 tahun 1917; H.W. Vonk, *MvO*, 1937, *loc. cit.*

⁵⁷A. Ligtvoet, “Beschrijving en Geschiedenis van Boeton”, in; *BKI*, No. 26,1878, hlm. 3; E.P. Bouman, 1935, *MvO*, *op. cit.*, hlm. 35; Susanto Zuhdi, “Kesultanan Buton dan VOC dalam Hubungan Diplomasi Abad XVII-XVIII,” *Makalah Kongres Nasional Sejarah Tahun 1996, Sub Tema: Komparatif dan Dinamika Regional* (Jakarta: Depdikbud, 1997), hlm. 335-350; Susanto Zuhdi, 1999, *op. cit.*, hlm. 28

⁵⁸Susanto Zuhdi, “Labu Wana Labu Rope, Sejarah Butun Abad XVII – XVIII”, *Disertasi*, (Jakarta: Universitas Indonesia, 1999), hlm. 46

⁵⁹Jalur pelayaran *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) termasuk Buton dan seluruh Indonesia di baca dalam buku: Edwar L. Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan Bebas, Kajian Tentang Perdagangan Makassar abad ke-19* (Disertasi Doktor pada Vrije Universiteit, Amsterdam, 1991), hal. Lampiran II-3; C. Heersink, 1999, *op. cit.*, hlm. 124-125.

⁶⁰Susanto Zuhdi, “, 1999, *op. cit.*, hlm 34-36

Apabila melihat dinamika yang terjadi di kota pantai dalam hal ini kota Buton, maka terlihat bahwa arah perkembangan kota lebih kepada suatu ciri kota niaga atau kota pelabuhan yang cenderung mengandalkan sektor perdagangan sebagai basis perkembangannya. Hal ini terjadi pada periode masa pemerintahan Hindia Belanda sampai pada awal kemerdekaan. Dasar ekonomi kota Buton dibangun dengan struktur itu karena telah menjadi bagian dari kultur masyarakat maritime. Kondisi ini didukung oleh posisi geografis (letak kota) dan perilaku masyarakatnya yang berorientasi pada sektor pelayaran dan perdagangan. Perdagangan dan pelayaran intensif dilakukan ke daerah-daerah yang memungkinkan perolehan pendapatan secara ekonomi. Dengan demikian, mobilitas barang dan jasa, baik yang masuk maupun keluar dapat dengan mudah dilakukan.

Perkembangan pemukiman masyarakat kota-kota cenderung bergerak ke arah pinggir pantai. Perkembangan ini mengikuti perubahan orientasi masyarakat ke sektor ekonomi perdagangan. Perkembangan pemukiman di wilayah pantai adalah dampak dari adanya pergeseran orientasi masyarakat ke sektor ekonomi perdagangan antarpulau. Muara dari semua perkembangan itu adalah terjadinya perubahan pada masyarakat kota Buton secara fisik. Pada periode pasca kemerdekaan perkembangan kota masih tetap mengikuti pola yang telah lebih dulu berkembang. Tata kota ke arah yang lebih baik belum pernah dilaksanakan.

5. Kesimpulan

Perkembangan kota Buton dapat dilihat sebagai berikut. Perkembangan kota Buton dapat dilihat bahwa *pertama*, berlangsung antara abad ke-14 sampai abad ke-17. Pada periode ini, secara politik kota Buton pantai di Sulawesi Tenggara masih di bawah kontrol pemerintahan local, khususnya Kerajaan Buton yang pada periode itu menguasai hampir seluruh Sulawesi Tenggara. Pusat pemukiman masyarakat di sekitar keraton sehingga perkembangan fisik kota hanya berlangsung di dalam kompleks keraton seperti pendirian benteng sebagai benteng pertahanan. Administrasi, pendidikan (tradisional), dan kebijakan politik juga dijalankan di dalam keraton. Wilayah luar keraton pada periode ini hanya dianggap sebagai wilayah pendukung dari segi politik dan ekonomi. Pelaku ekonomi dijalankan oleh para pejabat kerajaan dan etnis di luar etnis setempat.

Perkembangan kota-kota pantai di Sulawesi Tenggara berlangsung pasca penandatanganan Perjanjian Bungaya I (1667) sampai 1824. Pada periode ini perkembangan politik lebih dominan. Konflik antarkerajaan di Sulawesi (kerajaan Gowa dan Bone) yang melibatkan kerajaan Buton makin memperparah keadaan. Akan tetapi, dampaknya bagi perkembangan kota adalah dalam hal perpindahan penduduk dalam arti migrasi masuk dan migrasi keluar. Penduduk yang merasa tertekan sebagai akibat dari konflik itu melakukan perpindahan ke daerah-daerah yang dianggap aman dan mudah dijangkau. Daerah itu salahsatunya adalah Sulawesi Tenggara. Hal itu terbukti dari banyaknya suku Bajo, Bugis, Makassar, dan Toraja yang membuka pemukiman baru dan tinggal di sekitar pantai di pulau Buton. Ekonomi pun berkembang di dalam pemukiman baru itu berupa perdagangan.

Perubahan yang menonjol terjadi ketika Buton menjadi ibukota Afdeeling Sulawesi Timur pada tahun 1911. Pada tahun 1915, Afdeling Buton dan Laiwui (Kendari) digabungkan dengan Bungku dan Mori yang dipusatkan di Buton. Dampak

langsung kebijakan ini adalah pembangunan dan perbaikan fasilitas kota berupa sarana pelabuhan dan jaringan jalan. Selain itu, pendirian asrama militer dan perumahan, air bersih, telepon, sekolah, serta fasilitas transportasi darat. Semua itu merupakan bagian dari politik ekonomi Belanda, karena pada kenyataannya pemerintah Hindia Belanda mengambil keuntungan dari semua fasilitas yang disediakan itu dalam bentuk pajak dan tenaga kerja.

Penguasaan wilayah Sulawesi Tenggara oleh pemerintah Belanda secara ekonomi ditandai dengan proses produksi tambang aspal secara resmi pada tahun 1924, pembangunan dan pelebaran jalan ke daerah-daerah yang mempunyai hasil ekonomi penting seperti ke perkebunan kelapa dan daerah pedalaman yang mempunyai hasil hutan seperti rotan dan damar. Pembukaan pengelolaan kayu jati Vejahoma di Raha dan pembukaan jaringan jalan ke Kendari.

Perluasan pemukiman di kota Buton cenderung ke arah sekitar pantai. Pasar dan kantor syahbandar didirikan di sekitar pantai yang dekat dengan pelabuhan. Apabila melihat dinamika yang terjadi di kota Buton, maka terlihat bahwa arah perkembangan kota lebih kepada suatu ciri kota niaga atau kota pelabuhan yang mengandalkan sektor perdagangan sebagai basis perkembangannya. Kondisi ini didukung oleh posisi geografis (letak kota) dan perilaku masyarakatnya yang sebagian besar berorientasi pada sektor pelayaran dan perdagangan. Perdagangan dan pelayaran intensif dilakukan ke daerah-daerah yang memungkinkan perolehan pendapatan tinggi secara ekonomi. Wajah kota-kota pantai di wilayah itu pun infrastrukturnya mengikuti jalur pantai dan orientasi ekonomi cenderung ke arah pengembangan pelabuhan sebagai pendukung perdagangan dan pelayaran.

Daftar Pustaka

Arsip dan MvO

Besluit nomor 19 tanggal 15 Nopember 1911

Bouman, E.P. *MVO Afdeling Boeton en Lainwoei*, Koleksi Microfilm Arnas Jakarta, Reel 31, Seri I^o 6, Celebes en Onderhoorigheden, 1933.

Besluit Pemerintah tanggal 1 September 1924 no. 10.

Besluit Pemerintah Hindia Belanda, tanggal 1 September 1924, nomor. 10

Besluit van den Gouverneur-Generaal van N.I., tanggal 28 Desember 1936 no. 4

Couveur, *Memorie van Overgave, tanggal 10 Oktober, 1935.*

Indisch Verslag, 1934, blm. 119.

Rapport van de Commissie van Onderzoek uit de Aandeelhouders der N.V. Mijnbouw en Cultuur Buton), Amsterdam 1932

Undang-undang no. 2 tahun 1962

Staatsblad tahun 1911 Nomor 606.

Staatsblad tahun 1936 nomor 704.

Staatsblad van Nederlandsch-Indië nomor 258 tahun 1917

Verslag van den Economischen Toestand der Inlandsche Bevolking, 1924, deel II

Vonk, H.W. *Nota betreffende het Zelfbestuuren Landschap Boeton, Celebes en Onderhoorigheden*, tahun 1937, dalam Koleksi ARNAS, Jakarta, Reel 31 Seri F 6.

Verslag van den Economischen Toestand der Inlandsche Bevolking, 1924, deel II, 's-Gravenhage: Martijns Nijhoff, 1924

Buku, Artikel, Majalah, dan karya Ilmiah Lainnya

A. M. Zahari, *Sejarah dan Adat Fiy Darul Butuni (Buton) III*, (Jakarta: Depdikbud, 1977), hlm. 100-102

B. Bhurhanuddin, et al, *Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Sulawesi Tenggara*, Jakarta: Depdikbud, 1978/1979

Coufneur, J. *Etnografische Overzicht van Moena* (Raha: 1935).

“Copra in East Indonesia” in; *The Economic Review Vol I No. 4*, Departemen of Economic Affairs, Batavia-Java, tahun 1947

Edwar L. Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan Bebas, Kajian Tentang Perdagangan Makassar abad ke-19*, Disertasi Doktor pada Vrije Universiteit, Amsterdam, 1991

Elbert, Johanes, *Die Sunda-Expedition des Vereins für Geographie und Statistik zu Frankfurt am Main, Band I*, Frankfurt am Main: Druck und Verlag von Hermann Minjon, 1912

F. A. Soetjipto, “Kota-Kota Pantai di Sekitar Selat Madura abad XVII sampai Medio Abad XIX”, *Disertasi*, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, 1991., hlm. 221

Heersink, C. *Dependence on Green Gold, A Social-Economic History of the Indonesian Coconut Island Selayar*, Leiden: KITLV, 1999

Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 1994

Ligtvoet, A. “*Beschrijving en Geschiedenis van Boeton*,” dalam *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde (BKI)*, 26 's-Gravenhage: 1878

Pelras, Cristian, Christian Pelras, “Catatan Tentang Beberapa Penduduk Perairan Nusantara”, dalam; *Masyarakat Indonesia Tahun VI No. 2*, Jakarta: LIPI, 1979

Reid, Anthony, “The Pre-Colonial Economy of Indonesia”, dalam *BIES Vol XX No. 2 August*, 1984.

R. Bintarto, *Geografi Kota*, Yogyakarta: U.P Spring, 1977

Sardi, J. “Peranan Kota Kecil dalam Pengembangan Pedesaan”, *Majalah Ekonomi dan Keuangan Indonesia No. 2, Edisi Juni*, Jakarta: Fakultas Ekonomi UI, 1983

Sartono Kartodirdjo, *Masyarakat Kuno dan Kelompok-Kelompok Sosial*, Jakarta: Bharatara Karya Aksara, 1977

School, J.W. “Power, Ideology, and Change in the Early State of Buton”, dalam; G.J. Schutte, (ed.), *State and Trade in the Indonesian Archipelago*, Leiden: KITLV Press, 1994

- Schutte, G.J. (ed.), *State and Trade in the Indonesian Archipelago*, Leiden: KITLV Press, 1994
- Sutherland, Heather “Trepang and Wankang, The Chinese Trade of Eighteenth-Century Makassar c. 1720s – 1840s”, dalam; *BKI no. 153.3*, Leiden: KITLV, 2000
- Susanto Zuhdi, Said, D. dan G.A. Ohorella, *Kerajaan Tradisional Sulawesi Tenggara: Kesultanan Buton*, Jakarta, Depdikbud, 1996
- , “Kesultanan Buton dan VOC dalam Hubungan Diplomasi Abad XVII-XVIII,” *Makalah Kongres Nasional Sejarah Tahun 1996, Sub Tema: Komparatif dan Dinamika Regional*, Jakarta: Depdikbud, 1997
- , “Labu Wana Labu Rope, Sejarah Butun Abad XVII – XVIII”, *Disertasi*, Jakarta: Universitas Indonesia, 1999
- Vosmaer, J.N. “Korte Beschrijving van het Zuid Oostelijk Schiereiland van Celebes” in: *Verhandelingen van het Bataviaasche Genootschap van Kunsten en Wetenschappen VBG, No. 17*, 1839
- Voereen, L. van, *Het Gouvernement Celebes Proeve Eener Monographie Deel I Hoofd Ene Bureau*, 1920
- Weber, Max, “Apa yang disebut Kota” dalam; Sartono Kartodirdjo (ed.), *Masyarakat Kuno dan Kelompok-Kelompok Sosial*, Jakarta: Bhratara Karya Aksara: 1977
- Wertheim, W.F, *Masyarakat Indonesia dalam Transisi, Studi Perubahan Sosial* Yogyakarta: Tiara Wacana 1999

__The 1st International Conference Urban History,, Surabaya, 23 rd-25th 2004

Sumber: MvO Vonk,