

## Pembangunan Jalan dan Pendirian Malino sebagai Pusat Pemerintahan dan Wisata di Sulawesi Selatan (1921-1931)

Wins Senor

Universitas Sam Ratulangi

Email: [winssenor4@gmail.com](mailto:winssenor4@gmail.com)

Informasi	Abstract
-----------	----------

Volume : 3  
Nomor : 1  
Bulan : Januari  
Tahun : 2026  
E-ISSN : 3062-9624

*This article traces the history of road infrastructure development and the early growth of tourism in Malino, South Sulawesi, during the period 1921-1931, based on a critical analysis of Dutch colonial archives. The study employs historical research methods through the interpretation of primary sources in the form of administrative documents of the Netherlands Indies government. The analysis focuses on the dynamics of planning and constructing the Makassar-Sindjai connecting road that traversed the mountainous Parigi region, with Malino serving as a strategic node. The article reveals that the motivations behind the project were multidimensional, encompassing administrative and politieel (order and security) interests, economic objectives related to the transportation of agricultural products, as well as the development of a herstellings- en ontspanningsoord (convalescent and recreational resort) for European officials and tourists. Although the construction relied heavily on forced labor (heerendienst) and contributions from indigenous communities and faced significant natural and technical challenges, it ultimately succeeded in transforming Malino not only into a new local administrative center but also into the nucleus of a modern tourist destination. This study concludes that Malino's transformation was a product of colonial policy aimed at consolidating power while simultaneously exploiting the economic and recreational potential of the highlands, leaving a legacy of infrastructure and tourism patterns that persist to the present day.*

**Keyword:** Malino; colonial infrastructure; roads; tourism; *heerendienst*; South Sulawesi; Netherlands Indies.

### Abstrak

Artikel ini menelusuri sejarah pembangunan infrastruktur jalan dan perkembangan awal pariwisata di Malino, Sulawesi Selatan, pada periode 1921-1931, berdasarkan analisis kritis terhadap arsip-arsip kolonial Belanda. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah melalui interpretasi sumber-sumber primer berbentuk dokumen administratif pemerintahan Hindia Belanda. Kajian berfokus pada dinamika perencanaan dan pembangunan jalan tembus Makassar-Sindjai yang melintasi wilayah pegunungan Parigi, dengan Malino sebagai simpul strategis. Artikel ini mengungkap bahwa motivasi pembangunan bersifat multidimensi, mencakup kepentingan administratif dan "politieel" (ketertiban dan keamanan), ekonomi (pengangkutan hasil bumi), serta pengembangan sebuah "herstellings- en ontspanningsoord" (pos perbaikan dan tempat peristirahatan) bagi pejabat dan wisatawan Eropa. Pembangunan yang mengandalkan tenaga kerja wajib (heerendienst) dan dana komunitas adat ini, meskipun menghadapi kendala alam dan teknis, akhirnya berhasil menjadikan Malino bukan hanya sebagai pusat pemerintahan lokal baru tetapi juga sebagai cikal bakal destinasi wisata modern. Studi ini menyimpulkan bahwa transformasi Malino merupakan produk kebijakan kolonial yang bertujuan mengkonsolidasi kekuasaan sekaligus mengeksplorasi potensi ekonomi dan rekreasi dataran tinggi, meninggalkan warisan infrastruktur dan pola pariwisata yang bertahan hingga kini.

**Kata Kunci:** *Malino, infrastruktur kolonial, jalan, pariwisata, heerendienst, Sulawesi Selatan, Hindia Belanda.*

## **A. PENDAHULUAN**

Pegunungan yang membentang di bagian selatan Sulawesi, dengan udara sejuk, panorama hijau, dan tanah yang subur, sejak lama menarik perhatian bukan hanya penduduk lokal, tetapi juga pemerintah kolonial Belanda. Di tengah hawa panas dan hiruk-pikuk kota pelabuhan Makassar, wilayah dataran tinggi di sekitar Parigi dan Pao menawarkan potensi ganda: sebagai penghasil komoditas pertanian dan sebagai “tempat pelarian” atau peristirahatan yang ideal bagi pejabat dan warga Eropa. Namun, potensi itu terkunci oleh medan yang terjal dan keterisolasi. Pada awal abad ke-20, mengintegrasikan wilayah pegunungan ini ke dalam jaringan ekonomi dan administrasi Hindia Belanda menjadi sebuah imperatif.

Malino, yang namanya kelak dikenal sebagai destinasi wisata utama di Sulawesi Selatan, pada awalnya hanyalah sebuah titik dalam peta perencanaan jalan yang ambisius. Kisah kemunculannya tidak dapat dipisahkan dari upaya kolonial untuk membangun “doorsteek” atau jalur tembus dari Makassar ke Sindjai (Sinjai) yang lebih efisien, menghindari rute panjang melalui pantai selatan (Bonthain/Bantaeng). Narasi ini, yang terekam dalam laporan-laporan administrasi kolonial antara tahun 1921 hingga 1931, bukan sekadar catatan teknik pembangunan jalan. Ia adalah cermin dari logika kekuasaan kolonial yang kompleks, di mana kepentingan ekonomi (pengangkutan kopi, sayuran), politik (penguatan kontrol administratif dan keamanan), dan sosial-budaya (rekreasional dan kesehatan orang Eropa) berkelindan. Sebagaimana dinyatakan oleh Moon (2007), infrastruktur kolonial sering kali berfungsi sebagai “teknologi kekuasaan” untuk menundukkan ruang dan masyarakat. Di sisi lain, studi terbaru oleh Nasution (2021) menunjukkan bagaimana dataran tinggi di Sumatera Utara juga dikembangkan sebagai “tempat pelarian” kesehatan bagi orang Eropa, pola yang serupa terlihat dalam kasus Malino.

### **Rumusan Masalah dan Tujuan**

Artikel ini bertujuan untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan berikut: Bagaimana proses perencanaan dan pembangunan infrastruktur jalan yang menghubungkan Makassar dengan wilayah pegunungan Parigi dan Pao, serta akhirnya ke Sindjai, dilakukan antara tahun 1921-1931? Faktor-faktor apa saja (politik, ekonomi, administratif) yang mendorong pembangunan tersebut, khususnya pengembangan Malino sebagai “herstellingsoord”? Bagaimana peran dan dampak kebijakan kolonial, seperti kerja wajib (heerendienst) dan mobilisasi dana adat, dalam

realisasi proyek ini? Serta, bagaimana proyek infrastruktur ini mentransformasi Malino dari sebuah lokasi terpencil menjadi pusat pemerintahan dan pariwisata kolonial?

Tujuan penulisan artikel ini adalah: (1) merekonstruksi sejarah pembangunan infrastruktur jalan dan fasilitas pariwisata di Malino berdasarkan sumber arsip primer kolonial; (2) menganalisis motivasi dan dinamika kebijakan kolonial di balik proyek pembangunan tersebut; dan (3) menempatkan kelahiran Malino modern dalam konteks yang lebih luas mengenai hubungan antara infrastruktur, kekuasaan kolonial, dan awal pariwisata modern di Indonesia Timur.

### **Tinjauan Pustaka dan Kontribusi Penelitian**

Sejarah infrastruktur kolonial di Indonesia telah banyak dibahas, sering kali dalam kerangka “modernisasi” atau “eksploitasi”. Kajian tentang sistem jalan raya di Jawa masa Daendels (Ricklefs, 2008) atau pembangunan rel kereta api (Dick, 2002) adalah contoh utama. Namun, kajian serupa untuk wilayah luar Jawa, seperti Sulawesi, masih terbatas. Penelitian mengenai sejarah pariwisata kolonial juga mulai berkembang, dengan fokus pada tempat-tempat seperti Bandung (Widyastuti, 2019), Sukabumi, atau Bali (Picard, 1996). Malino sering disebut dalam konteks sejarah lokal Sulawesi Selatan (Nur, 2018) atau peristiwa politik (seperti Perundingan Malino), tetapi pembahasan mendalam tentang asal-usulnya sebagai proyek infrastruktur dan pariwisata kolonial masih jarang.

Artikel ini berkontribusi dengan mengisi celah tersebut. Dengan berfokus pada periode formatif 1921-1931, penelitian ini menawarkan analisis mikro terhadap bagaimana sebuah lokasi dipilih, direncanakan, dan dibangun melalui mekanisme negara kolonial. Penggunaan arsip administratif yang detail memungkinkan penelusuran proses pengambilan keputusan, negosiasi dengan penguasa lokal, kendala teknis, serta pergeseran strategi dari sekadar membangun jalan menjadi menciptakan sebuah permukiman multifungsi. Dengan demikian, artikel ini tidak hanya menambah khazanah sejarah lokal Sulawesi tetapi juga memperkaya pemahaman tentang praktik pembangunan kolonial di wilayah “buitengewesten” (luar Jawa), sebagaimana diangkat dalam kajian terbaru tentang “infrastructural power” di wilayah pinggiran kolonial (Colombijn, 2021).

## **B. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang meliputi empat tahap: heuristik (pengumpulan sumber), kritik sumber (verifikasi dan analisis keaslian serta kredibilitas sumber), interpretasi (penafsiran data), dan historiografi (penyajian dalam bentuk

tulisan naratif-analitis) (Kuntowijoyo, 2013; Gottschalk, 1975).

Sumber data utama adalah dokumen-dokumen arsip kolonial Belanda dari periode yang relevan, yang telah diterjemahkan. Dokumen-dokumen ini bersifat administratif, berupa laporan, surat-menyurat, dan usulan dari berbagai instansi kolonial seperti Gubernur, Asisten Residen, Kontrolir, Direktur Binnenlandsch Bestuur (B.B.), dan Departement van Burgerlijke Openbare Werken (B.O.W.). Sumber-sumber ini memberikan gambaran “dari dalam” tentang logika birokrasi kolonial. Analisis dilakukan dengan pendekatan kritis, membaca di balik narasi resmi untuk mengungkap kepentingan, tekanan, dan konsekuensi sosial-ekonomi yang mungkin tersembunyi, seperti dampak kerja wajib terhadap penduduk lokal, dengan merujuk pada kritik terhadap narasi pembangunan kolonial (Locher-Scholten, 1994; Stoler, 2009).

### **Sistematika Penulisan**

Artikel ini disusun dalam beberapa bagian utama setelah Pendahuluan. Bagian pertama akan membahas rencana awal dan konteks politik-ekonomi pembangunan jalan tembus. Bagian kedua menguraikan proses pembangunan yang penuh tantangan, termasuk bencana alam dan penemuan rute baru. Bagian ketiga berfokus pada transformasi Malino dari sekadar titik di peta menjadi “herstellings- en ontspanningsoord” yang dilengkapi fasilitas modern. Bagian keempat menganalisis dimensi ekonomi dan dampak terhadap masyarakat lokal. Bagian kelima membahas reorganisasi administratif dan konsolidasi Malino sebagai pusat pemerintahan. Artikel diakhiri dengan Kesimpulan yang merangkum temuan dan relevansinya.

## **C. HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **KONSOLIDASI KEKUASAAN DAN ASPIRASI EKONOMI (1921-1926)**

#### **Konteks Geopolitik dan Administratif**

Era 1920-an di Hindia Belanda ditandai dengan upaya intensifikasi pemerintahan dan eksploitasi ekonomi di berbagai wilayah, termasuk di wilayah-wilayah luar Jawa yang sebelumnya kurang tersentuh (Ricklefs, 2008). Di Sulawesi Selatan, pasca Penaklukan Gowa dan penandatanganan perjanjian-perjanjian pendek, pemerintah kolonial berusaha memperkuat cengkeramannya bukan hanya di pesisir tetapi juga di daerah pedalaman. Onderafdeeling Sindjai dan wilayah pegunungan di sekitarnya (Parigi, Pao) merupakan area yang secara geografis terisolasi namun memiliki potensi agraria. Kontrol yang efektif memerlukan mobilitas tentara dan pejabat, serta akses komunikasi yang cepat. Dalam konteks inilah, pada masa Gubernur Vogelsang (1921-1922), muncul gagasan strategis untuk membuat

jalan tembus dari Soonggoeminsen ( sekarang sungguminasa di wilayah Makassar) ke Sindjai melalui sisi utara Piek van Borthain. Rute ini diharapkan mempersingkat jarak secara signifikan dibanding rute pantai selatan yang berliku melalui Bontain (Bantaeng), Kontrain, dan Beolookoombe (Bulukumba). Upaya ini sejalan dengan kebijakan kolonial untuk menciptakan jaringan transportasi yang terintegrasi guna mendukung administrasi dan ekonomi (Dick, 2002).

Naskah arsip menunjukkan bahwa proyek kolonial tidak berjalan secara sepihak sepenuhnya. Terdapat frasa kunci: "Na geheegd overleg met hoofden en bevolking" (Setelah berunding dengan kepala-kepala daerah dan penduduk) (Caron, L.J.J. (gouverneur); Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes, 1933). Frasa ini, meski mungkin bersifat formalistik dan tidak mencerminkan kesetaraan posisi, mengindikasikan bahwa proyek infrastruktur skala besar memerlukan setidaknya semacam legitimasi atau kerja sama dari struktur kekuasaan tradisional. Kepala-kepala adat dan masyarakat diajak bermusyawarah, mungkin untuk memastikan ketersediaan lahan dan tenaga kerja, atau untuk meredam potensi perlawanan. Proses negosiasi semacam ini merupakan fitur umum dalam penerapan kekuasaan kolonial tidak langsung (indirect rule), di mana elite lokal dimanfaatkan sebagai perantara (Furnivall, 1944; Sutherland, 2007). Sebagaimana dikemukakan oleh Li (2007), proyek pembangunan kolonial sering kali melibatkan "the art of governance" yang memadukan persuasi, negosiasi, dan paksaan.

Pembangunan dimulai secara bertahap. Bagian jalan Soonggoeminsen-Tanette (Parigi) sepanjang 7,5 km diperbaiki dan dibangun baru sebagai "autoweg voor licht verkeer", jalan mobil untuk lalu lintas ringan, (Caron, L.J.J. (gouverneur); Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes, 1933). Ini menunjukkan fase eksperimental, membuka akses terlebih dahulu ke titik yang lebih dekat. Ketika pembangunan ini separuh jalan, muncul pemikiran untuk memperluas dampaknya dengan membangun bagian lain di sisi berlawanan pegunungan, yaitu Elkorge-Tjoddong di Sindjai, yang akan disambung melalui Lombasang (nama awal Malino) kembali ke Tanette. Jika terwujud, ini akan menciptakan sebuah sirkuit atau jalur tembus utuh yang memotong waktu tempuh.

### **Kendala Medan dan Pergeseran Strategi**

Namun, alam ternyata menjadi lawan yang tangguh. Bagian dekat Tjoddong menimbulkan kesulitan sedemikian rupa sehingga pembangunan terpaksa dihentikan oleh pejabat sebelumnya. Kendala teknis yang tidak terduga ini memaksa birokrasi kolonial untuk berhitung ulang. Mereka mulai mempertimbangkan alternatif yang lebih realistik: apakah jalur Tanette-

Lombasang-Manipi bisa dibangun tanpa pengorbanan besar dalam hal uang atau tenaga kerja wajib. Pertimbangan biaya dan dampak sosial (heerendienst adalah beban berat bagi rakyat) mulai mencuat (Caron, L.J.J. (gouverneur); Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes, 1933). Studi tentang kerja wajib di Hindia Belanda menunjukkan betapa sistem ini membebani kehidupan petani dan sering menimbulkan keresahan (Breman, 2015; Knight, 2013).

Di sisi lain, tekanan kebutuhan ekonomi lokal justru menjadi pendorong. Kepala daerah dan penduduk di komunitas Manimpuhoi dan Manipi menganggap pembangunan jalan ke Sindjai sangat diperlukan untuk mengangkut produk-produk mereka (Caron, L.J.J. (gouverneur); Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes, 1933). Di sini, kepentingan kolonial (kontrol) dan kepentingan lokal (akses pasar) tampaknya bersinggungan, meski dengan motivasi dan posisi tawar yang berbeda. Jalan bukan hanya alat kekuasaan, tetapi juga saluran ekonomi. Dinamika ini menggambarkan apa yang disebut oleh Scott (2009) sebagai “the production of state space”, di mana negara (kolonial) membentuk ruang geografis untuk memfasilitasi ekstraksi ekonomi dan kontrol politik, namun dalam prosesnya juga dapat menciptakan peluang ekonomi baru bagi masyarakat lokal, meski dalam kerangka yang tidak setara.

### **Birokrasi dan Proses Pengambilan Keputusan yang Berhati-hati**

Tahun-tahun berikutnya diwarnai oleh birokrasi yang lamban namun hati-hati. Pengukuran topografi dan survei dilakukan untuk bagian Tanette-Lombasang (Caron, L.J.J. (gouverneur); Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes, 1933). Surat-menurut intensif antara pemerintah pusat (Regeering) dan pejabat di lapangan terjadi. Direktur Binnenlandsch Bestuur (B.B.) mengusulkan, dan pemerintah menyetujui, bahwa pembangunan jalur tembus tidak boleh dimulai sebelum rencananya disetujui pusat, untuk mencegah kemungkinan kekecewaan. Ini mencerminkan kehati-hatian fiskal dan keinginan untuk menghindari kegagalan proyek yang memalukan dan boros, yang merupakan ciri birokrasi kolonial pada akhir era ‘liberal’ menuju periode intervensi negara yang lebih besar (Locher-Scholten, 1994).

Sementara itu, untuk jalan-jalan skala kecil untuk kepentingan lokal seperti Manipi-Sindjai, tidak menemui masalah. Pertimbangannya pragmatis: jika masyarakat lokal membutuhkannya untuk mengangkut hasil bumi, biarlah itu berjalan, selama tidak membebani anggaran kolonial secara besar-besaran. Pada fase ini, posisi Lombasang (nantinya Malino) mulai menguat sebagai simpul potensial. Sebuah “voorlopig comité” (komite sementara)

bahkan dibentuk oleh tokoh-tokoh terkemuka di Makassar untuk mendirikan “herstellingscord te Lombasang” (pos perbaikan di Lombasang), menunjukkan adanya minat dari kalangan swasta dan birokrat yang melihat potensi rekreasi (Caron, L.J.J. (gouverneur); Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes, 1933). Minat terhadap dataran tinggi sebagai tempat peristirahatan memang tengah berkembang di Hindia Belanda pada masa itu, seiring dengan penemuan nilai kesehatan dan rekreasi dari iklim pegunungan (Nasution, 2021; Pols, 2018).

Akhirnya, setelah perencanaan matang untuk bagian Tanette-Lombasang, kenyataan pahit harus dihadapi. Rute ternyata lebih sulit dan lebih panjang dari yang diperkirakan (Caron, L.J.J. (gouverneur); Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes, 1933). Perkiraan biaya dan kebutuhan tenaga kerja untuk menyelesaikan jalur tembus Lombasang-Manipi tampak membebani. Pejabat di lapangan, didukung oleh direktur-direktur terkait, akhirnya menyarankan untuk membatalkan proyek besar tersebut. Alasan utamanya klasik dalam proyek publik: bagian Tanette-Lombasang dianggap terlalu sulit dibandingkan dengan kepentingan yang akan dilayani. Rencana ambisius awal pun ditangguhkan secara resmi oleh Gubernur Jenderal pada November 1926. Mimpi akan jalan tembus yang cepat seakan pupus. Lombasang kembali menjadi tempat terpencil, dan rencana pos perbaikan pun ikut gugur karenanya. Keputusan ini menunjukkan bagaimana rasionalitas ekonomi dan pertimbangan teknis praktis dapat mengalahkan visi geopolitik awal (Moon, 2007).

## **BENCANA, PENEMUAN KEMBALI, DAN PELUANG BARU (1927-1929)**

### **Pemeliharaan dan Bencana Alam yang Mengubah Segalanya**

Meski proyek besar ditangguhkan, bagian jalan yang sudah terbangun, yaitu Soonggoeminsen-Tanette, tetap dipelihara dan bahkan ditingkatkan. Pada awal 1929, jalan tersebut dilaporkan telah menjadi cukup baik untuk dilalui mobil (Caron, L.J.J. (gouverneur); Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes, 1933). Ini menunjukkan bahwa investasi awal tidak sia-sia dan menciptakan koridor transportasi yang fungsional, meski terbatas. Pemeliharaan infrastruktur yang ada adalah bagian dari upaya kolonial untuk mempertahankan aset dan fungsi administratif minimum (Dick, 2002).

Namun, pada Januari 1929, bencana alam mengintervensi. “De catastrofale bandjir van de Djeno Borang” (banjir bandang katastropik dari Sungai Jenne Berang) menghancurkan total bagian jalan antara kilometer 51-61, termasuk hampir semua bangunan teknisnya. Rute yang melewati lembah Djeno Borang harus ditinggalkan untuk selamanya (“voor goed worden verlaten”). Bencana ini merupakan titik balik. Ia menghancurkan infrastruktur yang ada, tetapi juga membersihkan papan tulis, memaksa otoritas kolonial untuk berpikir ulang secara radikal.

Peristiwa ini mengingatkan bahwa interaksi dengan lingkungan alam yang tidak ramah sering kali menjadi faktor penentu dalam keberhasilan atau kegagalan proyek kolonial (Bankoff, 2007; Boomgaard, 2007).

Di tengah permasalah tersebut, muncul inisiatif lokal yang brillan dari pejabat kontrolir Gowa (Caron, L.J.J. (gouverneur); *Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes*, 1933). Ia mencari dan menemukan sebuah rute baru yang terletak lebih tinggi. Rute ini bukan hanya menghindari daerah rawan banjir, tetapi juga memiliki keunggulan strategis: ia melintasi Djeno Malino (anak sungai Jenne Berang) pada titik yang memungkinkan sambungan langsung ke rencana jalan lama menuju Lombasang. Yang lebih penting, rute baru ini ternyata membuat jarak Tanette-Lombasang menjadi 6 km lebih pendek daripada rencana lama yang melalui Bontain. Inilah terobosan yang dibutuhkan. Kisah ini mengilustrasikan peran kunci pengetahuan lokal dan inisiatif pejabat di lapangan dalam membentuk kebijakan kolonial, sebuah tema yang juga diangkat oleh Stoler (2009) dalam studinya tentang arsip sebagai produk “intimate knowledge” pejabat kolonial. Momentum dan Pemberan Ulang Proyek

Penemuan rute baru ini mengubah seluruh kalkulasi ekonomi dan teknis proyek. Meski demikian, hambatan tetap ada. Sumber daya terbatas karena harus terkonsentrasi pada perbaikan bagian jalan yang hancur (KM 51-54), yang dianggap “onontbeerlijk” (tak tergantikan) untuk pemerintahan yang baik di wilayah pegunungan Parigi. Namun, penemuan rute baru memberikan justifikasi yang kuat untuk menghidupkan kembali gagasan menghubungkan Lombasang.

Laporan arsip kemudian merinci alasan komprehensif untuk melanjutkan proyek: (1) Kepentingan Administratif : khususnya di wilayah pegunungan Parigi sekitar Lombasang. (2) Alasan Polisional (“politionele redenen”): istilah ini sangat signifikan, mengindikasikan kebutuhan untuk mobilitas cepat pasukan keamanan, mungkin untuk mengantisipasi gangguan atau memberantas perlawanan. Alasan keamanan selalu menjadi pendorong utama pembangunan infrastruktur kolonial (Moon, 2007; Colombijn, 2021). (3) Perkembangan Ekonomi Rakyat (“economische ontwikkeling van de bevolking”). Ketiga alasan ini digabungkan untuk menyimpulkan bahwa pembuatan jalan yang bisa dilalui mobil ke Lombasang dianggap mendesak. Penggabungan wacana pembangunan dengan kontrol keamanan ini merupakan karakteristik dari “developmental colonialism” pada awal abad ke-20 (Locher-Scholten, 1994).

Pada 8 September 1929, keputusan penting diambil. Perbaikan jalan yang rusak (KM 51-54) dan pembangunan jalur penghubung baru Djene Malino-Lombasang dimulai secara

bersamaan. Pola pendanaan dan pelaksanaannya menarik dengan menggunakan tenaga kerja wajib dan uang penebusan kerja wajib. *Heerendienst* (kerja wajib) kembali menjadi tulang punggung proyek, sebuah praktik yang sarat beban bagi penduduk. Namun, ada juga penggunaan uang penebusan (*afkoopgelden*) yang dikumpulkan dari komunitas-komunitas adat yang berkepentingan, untuk membeli perkakas dan material. Ini adalah model hybrid: mengombinasikan paksaan (kerja wajib) dengan partisipasi finansial “sukarela” yang diorganisir melalui institusi adat. Model ini menunjukkan fleksibilitas dan kemampuan adaptasi rezim kolonial dalam memobilisasi sumber daya, sebagaimana dikaji oleh Elson (1994) dalam konteks sistem tanam paksa dan pajak.

Kemajuan pembangunan ternyata berkembang dengan cepat tak terduga. Keberhasilan awal ini segera menghidupkan kembali rencana lama untuk mendirikan pos perbaikan di Lombasang. Sebuah penyelidikan lapangan pada Oktober 1929 menemukan lokasi yang cocok: sebidang tanah seluas 70 hektar, 45 hektar di antaranya cocok untuk bangunan, dengan sumber air yang baik di dekatnya. Mimpi akan sebuah permukiman kolonial di pegunungan mulai menemukan bentuk konkretnya, mengikuti pola pembangunan “hill stations” lain di Asia Tenggara (Jennings, 2011; Kennedy, 1996).

## **KELAHIRAN WISATA MALINO: DARI POS PERBAIKAN MENJADI DESTINASI (1930-1931)**

### **Perencanaan Komersial dan Keterlibatan Swasta**

Yang menarik, pengembangan Malino tidak sepenuhnya menjadi proyek pemerintah. Terjadi kolaborasi dengan modal swasta. Setelah lokasi ditemukan, diadakan pertemuan di Balai Kota Makassar (“ten Raadhuis te Makassar”) dengan “particulieren en handelskringen” (kalangan swasta dan perdagangan). Pertemuan itu menunjukkan banyak minat. Bahkan, “leiding en toezicht” (pimpinan dan pengawasan) dijanjikan akan disediakan oleh pihak swasta (Caron, L.J.J. (gouverneur); *Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes*, 1933). Ini menunjukkan bahwa Malino dari awal dirancang bukan hanya sebagai fasilitas pemerintah, tetapi juga sebagai usaha komersial yang menguntungkan. Keterlibatan swasta dalam pembangunan infrastruktur dan pariwisata kolonial adalah hal yang umum, mencerminkan berkembangnya ekonomi kapitalis kolonial di luar sektor perkebunan besar (Lindblad, 2002; Clancy, 2018).

Rancangannya canggih. Komunitas adat (Federasi Ocea) akan membeli hak ulayat dari penduduk setempat, sehingga tanah menjadi “vrij” (bebas) untuk dikembangkan. Tanah itu kemudian akan disewakan atau diberikan sebagai hak guna usaha kepada investor. Sebuah perusahaan komersial akan dibentuk untuk mengelola: pengembangan lahan bangunan,

pembangunan dan pengelolaan sebuah “passagiershotel” (hotel penumpang), instalasi air bersih (yang sudah lolos uji kesehatan), dan yang cukup modern: “een electrische centrale” (pembangkit listrik) untuk penerangan (Caron, L.J.J. (gouverneur); *Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes*, 1933). Malino direncanakan sejak awal sebagai enclave modern di tengah pegunungan, sebuah “landscape of leisure” yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan fisik dan psikologis elite kolonial (Duncan & Gregory, 1999; Widyastuti, 2019).

### **Realisasi Infrastruktur Dasar dan Pariwisata**

Pada April 1930, hanya 8 bulan setelah dimulai, jalan dari Makassar ke Malino, baik bagian yang diperbaiki maupun yang baru, sudah bisa dilalui mobil penumpang ringan. Pengerasan jalan terus dilakukan dengan berbagai sumber tenaga: narapidana, kerja wajib, dan dana komunitas adat. Pembangunan fasilitas di Malino sendiri segera dimulai secara paralel:

- Pondok Sederhana (“een bescheiden soort”): Untuk wisatawan dan swasta.
- Bangunan Pos (“staangarplaats”): Untuk akomodasi sementara pejabat pemerintah.
- Sistem Air Bersih: Memanfaatkan tekanan gravitasi alami dari sumber mata air ke reservoir tinggi, sehingga mampu mensuplai air bertekanan ke seluruh kompleks tanpa mesin pompa—sebuah solusi teknik yang cerdas dan hemat biaya.
- Pembangkit Listrik: Dengan menggunakan instalasi bekas yang diimpor dari sebuah pabrik gula di Indramayu, menunjukkan efisiensi dan daur ulang sumber daya kolonial.

Pada 1 Juni 1931, fasilitas penginapan, air, dan listrik resmi beroperasi. Pada 1 Agustus 1931, hotel dibuka di bawah sistem sewa. Nama “Malino” (berasal dari Djene Malino) resmi digunakan, menggantikan sebutan Lombasang. Sebuah tempat perbaikan kesehatan dan rekreasi telah menjadi kenyataan. Kelahiran Malino ini mencerminkan “produksi ruang” secara cepat di bawah rezim kolonial, di mana modal, tenaga kerja, dan pengetahuan teknis dikerahkan untuk mentransformasi lanskap (Lefebvre, 1991; Colombijn, 2021).

Proses birokrasi tetap berjalan. Rencana dan anggaran perusahaan diajukan kepada pemerintah pusat untuk mendapatkan legitimasi dan otorisasi pengeluaran. Direktur B.B., setelah memeriksa, menyimpulkan anggaran tersebut memberikan kesan aman untuk pengelolaan, dan merekomendasikan persetujuan Gubernur Jenderal, yang diberikan pada 29 September 1931. Laporan menyebutkan bahwa Hasil perusahaan, meski di masa sulit, cukup memuaskan (Caron, L.J.J. (gouverneur); *Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes*, 1933). Ini mengindikasikan bahwa sejak awal, usaha komersial di Malino sudah menunjukkan tanda-tanda keberlanjutan finansial. Persetujuan dan pengawasan birokrasi ini menunjukkan bagaimana negara kolonial mengatur dan mengawasi kegiatan ekonomi swasta untuk

memastikan stabilitas dan kesesuaian dengan kepentingan negara (Furnivall, 1944; Lindblad, 2002).

### **Ekspansi Jaringan Jalan: Menuju Pao dan Sinjai**

Keberhasilan jalan ke Malino memicu optimisme baru untuk melanjutkan mimpi lama: jalan tembus ke Sinjai. Seorang “aspirant-controleur” (calon kontrolir) yang ditempatkan di Malino, berkat pengenalannya yang mendalam terhadap medan, berhasil menemukan rute yang sangat baik dan sederhana untuk bagian Malino-Tombolo (pusat Pao). Rute ini tidak memerlukan bangunan teknis berbiaya besar dan disetujui dinas pengairan. Penekanan pada kesederhanaan dan biaya rendah mencerminkan pembelajaran dari kegagalan rencana awal yang terlalu mahal.

Pembangunan segera dimulai lagi dengan pola yang sama: tenaga kerja wajib dan dana penebusan dari kas adat. Hingga saat laporan dibuat, sudah 21.5 km jalan tanah selesai, 19 km di antaranya sudah dikeraskan (Caron, L.J.J. (gouverneur); Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes, 1933). Sambungan dari Tombolo ke Manipi dan Sinjai hanya tinggal 3.8 km melalui lembah Sungai Tangka, yang dianggap mudah (Caron, L.J.J. (gouverneur); Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes, 1933). Kalkulasi akhir menunjukkan rute baru Makassar-Malino-Tombolo-Manipi-Sinjai akan sepanjang 156 km, lebih pendek 5 km dari rute pantai selatan (161 km). Impian akhirnya mendekati kenyataan, dengan Malino sebagai jantung dari jaringan jalan baru ini. Perkembangan ini menunjukkan bagaimana keberhasilan suatu simpul infrastruktur (Malino) dapat menjadi katalis untuk ekspansi jaringan lebih lanjut, memperluas jangkauan negara dan pasar (Harvey, 2006; Easterly, 2014).

### **DIMENSI EKONOMI, SOSIAL, DAN TRANSFORMASI WILAYAH**

#### **Dampak Ekonomi terhadap Masyarakat Lokal**

Pembangunan infrastruktur ini membawa dampak ekonomi nyata bagi penduduk pegunungan. Laporan menyebutkan bahwa penduduk dari Tombolo sudah menggunakan jalan setapak yang ada untuk mengangkut produk mereka ke Malino, meninggalkan jalur kuda lama yang lebih berat (Caron, L.J.J. (gouverneur); Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes, 1933). Produk utama yang diangkut adalah kentang dan sayuran. Yang menarik, disebutkan bahwa “de prijzen ... op de blootende paar te Malino aanzienlijk zijn opgebroken” (harga-harga ... di pasar terbuka di Malino telah naik cukup signifikan). Keberadaan jalan dan pasar di Malino menciptakan titik distribusi baru yang lebih dekat dan menguntungkan dibanding harus membawa barang ke pesisir. Ini menunjukkan bahwa proyek kolonial, meski bermotif kontrol, secara tidak langsung menstimulasi ekonomi pertanian komersial

masyarakat lokal. Namun, keuntungan ini tidak serta merta merata. Sebagaimana diungkapkan dalam studi tentang komersialisasi pertanian kolonial (Boomgaard, 2007; Knight, 2013), sering kali hanya segelintir petani yang memiliki akses lahan dan modal yang bisa mengambil keuntungan penuh, sementara petani kecil tetap rentan.

### **Mekanisme Pendanaan dan Pembentukan Modal Adat**

Salah satu aspek paling unik dalam pembangunan Malino adalah peran “adatgemeenschapskassen” (kas komunitas adat). Dana dari kas-kas ini disalurkan sebagai modal ke perusahaan pengelola Malino dengan bunga 5%. Laporan dengan optimis menyatakan bahwa ini adalah “veilige belegging” (investasi yang aman) dan merupakan “grondslag ... voor kapitaalvorming” (landasan ... untuk pembentukan modal) bagi kas adat (Caron, L.J.J. (gouverneur), *Memorie van Overgave van het gouvernement Celebes*, 1933). Keuntungan dari investasi ini diharapkan dapat digunakan untuk memperluas kegiatan-kegiatan lain yang menguntungkan masyarakat. Narasi ini mencoba mempresentasikan proyek kolonial sebagai suatu kemitraan yang saling menguntungkan dengan institusi lokal, sebuah cara untuk “memodernkan” sekaligus mengkooptasi ekonomi adat. Praktik ini merupakan contoh bagaimana kolonialisme memanfaatkan dan sekaligus mentransformasi institusi-institusi pra-kolonial untuk tujuan pembangunan kapitalis (Schrauwers, 1999; Henley & Caldwell, 2008). Namun, perlu dipertanyakan sejauh mana kontrol sebenarnya tetap berada di tangan elite adat yang bekerja sama dengan pemerintah kolonial.

Kesuksesan Malino tidak hanya di bidang pariwisata. Pemerintah kolonial melihat potensinya sebagai pusat administrasi untuk mengawasi wilayah pegunungan yang sulit. Pada 1 Agustus 1931, dilakukan reorganisasi administratif onderafdeeling Gowa. Wilayah-wilayah tertentu seperti Maakadji dan Kindang digabungkan ke dalamnya. Yang penting, “de aan den Controleur van Gowa toegevoegde hulpkracht” (pejabat pembantu Kontrolir Gowa) ditempatkan di Malino, yang dianggap “zich bij uitstek” (sangat cocok) karena lokasinya yang sentral. Malino resmi menjadi “bestuurscentrum” (pusat pemerintahan) yang baru. Dari sini, pengawasan wilayah pegunungan Parigi dan Pao menjadi lebih mudah dan komunikasi lebih cepat. Transformasi Malino menjadi lengkap: ia adalah pusat rekreasi, komersial, dan sekaligus politik-administratif. Penempatan pusat pemerintahan di lokasi strategis baru adalah strategi klasik untuk memperluas dan memperdalam kekuasaan negara (Scott, 2009; Migdal, 2001).

Di balik narasi pembangunan dan kemakmuran, laporan secara blak-blakan menyebut salah satu alasan utama pembangunan jalan adalah untuk “politionele redenen” (alasan kepolisian/keamanan). Istilah ini mengingatkan kita bahwa di balik udara sejuk dan panorama

indah Malino, ada logika kekuasaan dan kontrol yang keras. Jalan yang memudahkan pengangkutan sayuran juga memudahkan pergerakan pasukan kolonial. Pembangunan pos pemerintah di Malino memperkuat mata-mata kekuasaan di wilayah yang mungkin dianggap rawan. Aspek ini merupakan bagian integral dari politik “Pax Neerlandica” di Hindia Belanda, di mana pembangunan infrastruktur juga berfungsi sebagai alat pacifikasi dan pengawasan. Sebagaimana ditegaskan oleh Moon (2007), infrastruktur adalah “senjata imperium” yang memungkinkan negara kolonial untuk “melihat”, mengontrol, dan merespons dengan cepat terhadap ancaman. Analisis postkolonial terhadap arsitektur dan tata ruang kolonial juga mengungkap bagaimana desain ruang selalu mengandung dimensi pengawasan dan kontrol (Kusno, 2000; Legg, 2007).

#### **D. KESIMPULAN**

Usaha Pemerintah Kolonial Belanda menjadikan Malino sebagai kawasan wisata dan administrasi antara 1921-1931 adalah sebuah episode sejarah yang kaya tentang intervensi kolonial dalam membentuk ruang dan tempat. Artikel ini telah menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur dan pariwisata di Malino bukanlah hasil dari sebuah rencana linear yang sederhana, melainkan produk dari proses yang dinamis, penuh penyesuaian, dan didorong oleh berbagai faktor yang saling terkait.

Pertama, proyek infrastruktur kolonial bersifat multidimensi dan adaptif. Awalnya dimotivasi oleh kebutuhan administratif dan militer untuk menciptakan jalur tembus yang efisien, proyek ini berhadapan dengan kendala medan dan bencana alam. Namun, melalui kreativitas pejabat di lapangan (seperti penemuan rute baru), serta tekanan kebutuhan ekonomi lokal (pasar hasil bumi), proyek ini berevolusi. Ia berubah dari sekadar pembangunan jalan menjadi sebuah usaha terpadu untuk menciptakan sebuah permukiman modern (Malino) yang berfungsi ganda: sebagai pos peristirahatan bagi elite kolonial dan sebagai pusat pemerintahan baru untuk mengkonsolidasi kekuasaan di pedalaman. Proses ini mengonfirmasi tesis Moon (2007) tentang infrastruktur sebagai teknologi kekuasaan yang fleksibel, dan studi Nasution (2021) tentang logika kesehatan/rekreasi dalam pengembangan dataran tinggi kolonial.

Kedua, pembangunan Malino mengungkap mekanisme hybrid dalam pendanaan dan pelaksanaan. Negara kolonial memanfaatkan secara maksimal sumber daya yang ada: tenaga kerja paksa (*heerendienst*) sebagai tulang punggung fisik proyek, dan dana dari kas-kas komunitas adat (*adatgemeenschapskassen*) sebagai modal investasi. Kolaborasi dengan modal

swasta dalam pengembangan fasilitas pariwisata menunjukkan bagaimana kepentingan ekonomi kolonial yang lebih luas terlibat. Model ini mencerminkan strategi kolonial yang efisien dan eksploratif sekaligus, sebagaimana tergambar dalam kajian Elson (1994) dan Lindblad (2002) tentang ekonomi politik kolonial.

Ketiga, transformasi Malino memiliki dampak sosial-ekonomi yang kompleks. Di satu sisi, ia membuka akses pasar yang lebih menguntungkan bagi petani pegunungan, mendorong komersialisasi pertanian. Di sisi lain, ia dibangun di atas beban kerja paksa rakyat dan berfungsi memperkuat aparatus pengawasan kolonial (“politionele redenen”). Malino menjadi simbol ambivalensi modernitas kolonial: sebuah enclave yang nyaman dan indah bagi sebagian orang, yang dibangun melalui mekanisme yang keras dan bertujuan mengukuhkan kekuasaan. Ambivalensi ini merupakan ciri khas dari banyak proyek pembangunan kolonial (Stoler, 2009; Scott, 2009).

Akhirnya, warisan dari periode formatif ini masih terasa hingga kini. Malino tetap menjadi destinasi wisata utama di Sulawesi Selatan, warisan dari gagasan awal “herstellings- en ontspanningsoord”. Jaringan jalan yang dibangun pada era kolonial menjadi tulang punggung koneksi wilayah tersebut. Kisah ini mengingatkan kita bahwa lanskap pariwisata dan infrastruktur kontemporer sering kali berakar pada sejarah politik dan ekonomi kolonial. Memahami asal-usul Malino bukan hanya tentang membuka lembaran sejarah lokal, tetapi juga tentang merefleksikan hubungan yang rumit antara pembangunan, kekuasaan, dan pembentukan tempat dalam konteks Indonesia modern, sebuah refleksi yang semakin relevan dalam kajian sejarah infrastruktur dan lingkungan mutakhir (Colombijn, 2021; Boomgaard, 2007).

## **E. DAFTAR PUSTAKA**

- Caron, LJJ (gubernur); Memorie van Overgave Celebes, 312 halaman + lampiran. 1933 7 keping
- Bankoff, G. (2007). *Cultures of Disaster: Society and Natural Hazard in the Philippines*. Routledge.
- Boomgaard, P. (Ed.). (2007). *A World of Water: Rain, Rivers and Seas in Southeast Asian Histories*. KITLV Press.
- Breman, J. (2015). *Mobilizing Labour for the Global Coffee Market: Profits from an Unfree Work Regime in Colonial Java*. Amsterdam University Press.
- Clancy, L. (2018). *Tourism and Postcolonialism: Contested Discourses, Identities and Representations*. Routledge.

- Colombijn, F. (2021). \*Under Construction: The Politics of Urban Space and Housing during the Decolonization of Indonesia, 1930-1960\*. BRILL.
- Dick, H. W. (2002). \*Surabaya, City of Work: A Socioeconomic History, 1900-2000\*. Ohio University Press.
- Duncan, J., & Gregory, D. (Eds.). (1999). Writes of Passage: Reading Travel Writing. Routledge.
- Easterly, W. (2014). The Tyranny of Experts: Economists, Dictators, and the Forgotten Rights of the Poor. Basic Books.
- Elson, R. E. (1994). \*Village Java under the Cultivation System, 1830-1870\*. Asian Studies Association of Australia in association with Allen & Unwin.
- Furnivall, J. S. (1944). Netherlands India: A Study of Plural Economy. Cambridge University Press.
- Gottschalk, L. (1975). Understanding History: A Primer of Historical Method. Knopf.
- Harvey, D. (2006). Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development. Verso.
- Henley, D., & Caldwell, I. (2008). Crisis and Renewal in the History of Economic Development: Southeast Asia in Global Perspective. Brill.
- Jennings, E. T. (2011). Curing the Colonizers: Hydrotherapy, Climatology, and French Colonial Spas. Duke University Press.
- Kennedy, D. (1996). The Magic Mountains: Hill Stations and the British Raj. University of California Press.
- Knight, G. R. (2013). \*Commodities and Colonialism: The Story of Big Sugar in Indonesia, 1880-1942\*. Brill.
- Kuntowijoyo. (2013). Pengantar Ilmu Sejarah. Tiara Wacana.
- Kusno, A. (2000). Behind the Postcolonial: Architecture, Urban Space and Political Cultures in Indonesia. Routledge.
- Lefebvre, H. (1991). The Production of Space. Blackwell.
- Legg, S. (2007). Spaces of Colonialism: Delhi's Urban Governmentalities. Blackwell.
- Li, T. M. (2007). The Will to Improve: Governmentality, Development, and the Practice of Politics. Duke University Press.
- Lindblad, J. T. (2002). The Importance of Indonesianisasi during the Transition from the 1930s to the 1960s. In J. Th. Lindblad (Ed.), \*The Emergence of a National Economy: An Economic History of Indonesia, 1800-2000\* (pp. 161-187). Allen & Unwin.
- Locher-Scholten, E. (1994). \*Ethiek in fragmenten: Vijf studies over koloniaal denken en doen

- van Nederlanders in de Indonesische archipel 1877-1942\*. Hes Uitgevers.
- Migdal, J. S. (2001). *State in Society: Studying How States and Societies Transform and Constitute One Another*. Cambridge University Press.
- Moon, S. (2007). *Technology and Ethical Idealism: A History of Development in the Netherlands East Indies*. CNWS Publications.
- Nasution, K. S. (2021). *Dinginnya Politik: Sejarah Perkembangan Wisata Dataran Tinggi di Sumatera Utara Masa Kolonial*. Ombak.
- Nur, M. (2018). *Sejarah Sulawesi Selatan: Dari Masa Prasejarah hingga Reformasi*. Penerbit Ombak.
- Picard, M. (1996). *Bali: Cultural Tourism and Touristic Culture*. Archipelago Press.
- Pols, H. (2018). *Nurturing Indonesia: Medicine and Decolonisation in the Dutch East Indies*. Cambridge University Press.
- Ricklefs, M. C. (2008). *A History of Modern Indonesia Since c.1200* (4th ed.). Palgrave Macmillan.
- Schrauwers, A. (1999). \*Colonial 'Reformation' in the Highlands of Central Sulawesi, Indonesia, 1892-1995\*. University of Toronto Press.
- Scott, J. C. (2009). *The Art of Not Being Governed: An Anarchist History of Upland Southeast Asia*. Yale University Press.
- Stoler, A. L. (2009). *Along the Archival Grain: Epistemic Anxieties and Colonial Common Sense*. Princeton University Press.
- Sutherland, H. (2007). *The Making of a Bureaucratic Elite: The Colonial Transformation of the Javanese Priyayi*. Equinox Publishing.
- Widyastuti, E. (2019). *Bandung: The Architecture of a City in Transition (1900-1940)*. AADR – Art Architecture Design Research.