

**PERAN PELABUHAN KUNO DI FLORES TIMUR
DALAM JALUR PERDAGANGAN NUSANTARA PADA ABAD XVI-XVII**

*The Role of Ancient Ports in East Flores during 16th-17th Centuries Nusantara
Trade Route*

**I Wayan Sumerata¹⁾, Hedwi Prihatmoko²⁾, Ida Ayu Gede Megasuari Indria¹⁾,
J. Susetyo Edy Yuwono³⁾, dan I Made Pageh⁴⁾**

¹⁾ Pusat Riset Arkeologi Prasejarah dan Sejarah, Badan Riset dan Inovasi Nasional
Jalan Raya Condet Pejaten No. 4, Pasar Minggu, Jakarta Selatan, Indonesia

²⁾ Pusat Riset Arkeometri, Badan Riset dan Inovasi Nasional
Jalan Raya Condet Pejaten No. 4, Pasar Minggu, Jakarta Selatan, Indonesia

³⁾ Universitas Gadjah Mada
Bulaksumur, Caturtunggal, Kec. Depok, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa
Yogyakarta, Indonesia

⁴⁾ Universitas Pendidikan Ganesha
Jalan Udayana No. 11, Banjar Tegal, Singaraja, Kabupaten Buleleng, Bali,
Indonesia

Pos-el: kojexfals@gmail.com

Naskah diterima: 8 September 2021 - Revisi terakhir: 29 Juni 2022

Disetujui terbit: 3 Oktober 2022

Abstract

Geographically, East Flores Regency covers the eastern part of Flores Island, Solor Island, and Adonara Island. This study focuses on the three old ports, namely Larantuka Port (located in the eastern part of Flores Island), Lohayong Port (located in Solor Island), and Adonara Port (located in Adonara Island). These three ports have been used as parts of maritime trade routes during colonial period. The purpose of this study is to reconstruct the function of these ports during 16th to 17th century, which were based on archaeological remains, geographical, and enviromental data. These ports are closely related to the availability of the superior commodity found in eastern Flores, namely sandalwood. The shipping lanes formed from several ports were reconstructed using maps. Most of the ports that have been researched in this region are traditional ports which has been used since Portuguese occupation of East Flores. Each port has different roles according to its location and association with supporting findings. Most of the old ports are collector ports on a local scale, except for Larantuka Port which was on an international scale. These ports are not only evidence of maritime activities, but also become nodes for unraveling the political, economic, and social aspects of civilization.

Keywords: ports; maritime; history; colonial period

Abstrak

Secara geografis, Kabupaten Flores Timur meliputi bagian timur Pulau Flores, Pulau Solor, dan Pulau Adonara. Penelitian ini berfokus pada tiga pelabuhan kuno, yaitu Pelabuhan Larantuka (terletak di bagian timur Pulau Flores), Pelabuhan Lohayong (terletak di Pulau Solor), dan Pelabuhan Adonara (terletak di Pulau Adonara). Ketiga pelabuhan ini telah digunakan sebagai bagian dari jalur perdagangan maritim selama

masa kolonial. Tujuan penelitian ini adalah untuk merekonstruksi fungsi pelabuhan-pelabuhan ini pada abad ke-16 sampai dengan ke-17 Masehi berdasarkan sisa-sisa tinggalan arkeologis, data geografis, dan lingkungan. Pelabuhan-pelabuhan ini erat kaitannya dengan ketersediaan komoditas unggulan yang terdapat di Flores Timur, yaitu cendana. Jalur pelayaran yang terbentuk dari beberapa pelabuhan direkonstruksi menggunakan peta. Sebagian besar pelabuhan yang telah diteliti di wilayah ini adalah pelabuhan tradisional yang telah digunakan sejak pendudukan Portugis di Flores Timur. Setiap pelabuhan memiliki peran yang berbeda-beda sesuai dengan lokasi dan asosiasinya dengan temuan pendukung. Sebagian besar pelabuhan kuno adalah pelabuhan pengepul dalam skala lokal, kecuali Pelabuhan Larantuka yang berada dalam skala internasional. Pelabuhan-pelabuhan ini tidak hanya menjadi bukti kegiatan maritim, tetapi juga menjadi simpul untuk mengungkap aspek politik, ekonomi, dan sosial dari suatu peradaban.

Kata kunci: pelabuhan; maritim; sejarah; masa kolonial

PENDAHULUAN

Pelabuhan memiliki peran penting dalam jalur perdagangan laut. Pelabuhan dapat berfungsi sebagai sarana untuk mendarat, transaksi dagang (pasar), dan pemenuhan bahan-bahan untuk pelayaran jarak jauh, seperti air bersih dan bahan makanan. Kota pelabuhan, baik yang kecil maupun besar merupakan titik simpul perdagangan laut dan tempat berlabuhnya kapal-kapal dagang, baik lokal maupun asing. Hal ini berarti bahwa kota pelabuhan merupakan *market place* yang memiliki berbagai fungsi (Pradjoko and Utomo 2013).

Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang sangat penting dari seluruh proses perdagangan, baik itu perdagangan antarpulau maupun internasional. Sebagai titik temu antartransportasi darat dan laut, peranan pelabuhan menjadi sangat vital dalam mendorong pertumbuhan perekonomian, terutama daerah *hinterland*-nya menjadi tempat perpindahan barang dan manusia dalam jumlah banyak. Sebagai bagian dari sistem transportasi, pelabuhan memegang peranan penting dalam perekonomian. Adanya pelabuhan pada masa lalu menyebabkan munculnya jalur-jalur pelayaran baru di Nusantara. Saat ini masih banyak pelabuhan kuno tersebar di wilayah Nusantara, baik yang masih berfungsi maupun yang tinggal bekas-bekasnya. Salah satu wilayah di Nusantara yang memiliki pelabuhan kuno adalah Kabupaten Flores Timur. Secara geografis wilayah Kabupaten Flores Timur terdiri atas beberapa pulau besar, antara lain bagian timur Pulau Flores, Adonara, dan Solor. Setidaknya terdapat tiga pelabuhan kuno yang selanjutnya menjadi objek penelitian ini, yaitu Pelabuhan Larantuka di Pulau Flores bagian timur, Pelabuhan Lohayong di Pulau Solor, dan Pelabuhan Adonara di Pulau Adonara (Pradjoko and Utomo 2013). Secara lokasional ketiga pelabuhan ini terletak di tiga pulau yang berbeda. Beranjak dari tiga pelabuhan tersebut, kemudian dilakukan pelacakan pelabuhan-pelabuhan kuno lain yang kemungkinan menjadi bagian dari jalur perhubungan laut di wilayah Flores Timur pada masa kolonial.

Wilayah Flores Timur dan sekitarnya telah beberapa kali disebutkan dalam sumber-sumber tertulis, seperti pada Kakawin Negarakertagama, bahkan pada berita asing, seperti Suma Oriental karena di wilayah ini terdapat komoditas dagang yang besar. Hal ini mengindikasikan bahwa wilayah Flores Timur memiliki signifikansi

tersendiri dalam sejarah masa lalu. Sumber-sumber tertulis tersebut memberikan juga indikasi adanya aktivitas perdagangan terhadap beberapa komoditas yang bernilai tinggi (Barnes 1995; Donkin 2003; Meilink-Roelofs 2016). Keberadaan pelabuhan kuno yang dibangun oleh bangsa-bangsa Eropa juga memberikan petunjuk bahwa wilayah Flores Timur tetap memiliki peran penting hingga masa-masa selanjutnya (Anwar 2004; Pradjoko and Utomo 2013). Sampai saat ini belum diketahui bagaimana peranan pelabuhan-pelabuhan kuno yang terdapat di Flores Timur. Apakah pelabuhan-pelabuhan ini berperan sebagai pelabuhan utama terkait dengan pencarian komoditas yang dicari oleh bangsa-bangsa Eropa ataukah sebagai pelabuhan transit untuk keperluan berdagang. Sementara itu, belum diketahuinya hierarki dari pelabuhan-pelabuhan tersebut, apakah berskala nasional ataukah internasional, telah mendorong dilakukannya penelitian ini. Hal ini sangat penting untuk mengungkap faktor-faktor apa saja yang menyebabkan wilayah ini menjadi jalur perdagangan, bahkan sampai diperebutkan oleh bangsa-bangsa Eropa.

Sebagaimana diketahui, perburuan komoditas di Nusantara banyak membuka jalur-jalur pelayaran baru sehingga memerlukan pelabuhan sebagai tempat singgah. Jika dilihat dari peta yang dibuat oleh Reid, jalur pelayaran utama di Pulau Jawa, Bali, Lombok, dan Sumbawa memanfaatkan pantai utara, sedangkan sampai di Flores jalur pelayaran memanfaatkan dua jalur, yaitu pantai utara dan selatan (Reid 2015). Peta tersebut mengindikasikan bahwa di wilayah Flores, khususnya Flores Timur, terdapat pelabuhan-pelabuhan yang dituju oleh bangsa-bangsa Eropa pada awal abad ke-16. Batasan kronologi dalam penelitian ini adalah dari awal kedatangan bangsa Eropa yang mulai berusaha untuk menanamkan pengaruhnya dalam penguasaan perdagangan maritim Nusantara, yang dimulai sejak kedatangan bangsa Portugis pada abad ke-16, hingga ke masa berdirinya pemerintahan kolonial pada abad ke-19.

Wilayah Flores Timur merupakan wilayah yang menjadi tujuan para pedagang pada masa kolonial. Strategisnya posisi wilayah Flores Timur sebagai jalur perdagangan diindikasikan dengan adanya sebuah pelabuhan dan benteng kuno yang masih tersisa sampai dengan sekarang. Wilayah ini pernah diperebutkan pada tahun 1613 oleh Belanda dan Portugis. Belanda menyerang dan merebut benteng di Solor dari Portugis sehingga menyebabkan kekalahan Portugis (Anwar 2004). Hal ini menunjukkan bahwa pelabuhan di Flores Timur mempunyai peran strategis, baik sebagai jalur pelayaran maupun perdagangan yang dibuktikan dengan data arkeologis serta bahan kajian tentang jaringan pelayaran dan perdagangan tersebut. Mekanisme perdagangan, pertukaran produk, dan komoditas antarpusat peradaban di wilayah-wilayah pesisir merupakan isu-isu penting yang perlu diungkap melalui data arkeologi yang tersisa (Handoko 2017).

Pelabuhan kuno merupakaninggalan arkeologi yang keberadaannya sangat berkaitan erat dengan jalur perdagangan sehingga perlu diketahui perannya di masa lalu. Dengan demikian, terdapat beberapa permasalahan utama yang akan dibahas dalam penelitian ini, yaitu bagaimanakah peran pelabuhan-pelabuhan kuno di Flores Timur dalam jalur perdagangan Nusantara pada masa kolonial pada abad XVI-XVII. Tujuan pengungkapan hal tersebut adalah untuk mengetahui peran setiap pelabuhan kuno di

Flores Timur pada masa kolonial yang meliputi aktivitas perdagangan skala lokal, regional, dan internasional. Penelitian ini sekaligus bertujuan untuk menambah interpretasi atas peran pelabuhan kuno di Flores Timur melalui kaca mata Indonesia sehingga mampu memunculkan nilai penting budaya, khususnya budaya lokal di Flores Timur.



Gambar 1. Peta Kabupaten Flores Timur (Sumber: Dokumen Balai Arkeologi Provinsi Bali, 2019)

METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian ini terletak di Kabupaten Flores Timur, Nusa Tenggara Timur yang meliputi Pulau Flores bagian timur, Pulau Adonara, dan Pulau Solor (Gambar 1). Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Focus Group Discussion* (FGD), survei, wawancara (*snowball*), dan studi pustaka. Kegiatan FGD dilaksanakan selama sehari di Kantor Dinas Kebudayaan Kabupaten Flores Timur yang diikuti oleh lima peserta. Adapun pihak-pihak yang terlibat meliputi Dinas Kebudayaan Kabupaten Flores Timur, akademisi, tokoh masyarakat, dan pemerhati budaya.

Analisis data meliputi deskripsi, analisis geografis, dan analisis historis. Semua temuan yang diduga terkait dengan bahasan akan dideskripsikan secara sistematis. Analisis geografis dilakukan untuk mengetahui karakter dan potensi wilayah yang terkait dengan keberadaan pelabuhan dan benteng. Analisis berdasarkan tinjauan geografis meliputi daya dukung lingkungan dalam pembuatan sebuah pelabuhan (al Mujabuddawat 2016; Jameson and Shaw 1999). Dalam analisis ini digunakan Sistem Informasi Geografis untuk menyimpan, memodelkan, menganalisis, dan menyajikan data keruangan yang memiliki referensi geografis atau acuan lokasi (Yuwono 2007), sedangkan analisis historis dilakukan melalui penempatan keberadaan pelabuhan, benteng, atau tinggalan arkeologi lain yang berasosiasi dengannya. Dalam konteks sejarah dilakukan kajian terhadap sumber tertulis maupun sumber lisan. Tim peneliti juga melakukan kategorisasi pelabuhan dan konektivitasnya berdasarkan keletakan dari

setiap pelabuhan yang menjadi data utama. Semua data seperti pelabuhan, benteng, beserta tinggalan arkeologi yang berasosiasi dengan jalur pelayaran dan perdagangan Nusantara masa kolonial, diuraikan secara deskriptif-eksplanatif hingga menghasilkan suatu interpretasi penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kedudukan dan Kategori Pelabuhan

Provinsi Nusa Tenggara Timur merupakan bagian dari wilayah Nusantara yang memiliki peran penting dalam perdagangan laut di Nusantara, sekurang-kurangnya sejak abad ke-16 Masehi. Terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam konteks tersebut, diantaranya adalah posisi geografis wilayah NTT dalam skala global, konektivitas antarpulau yang menjadi bagian dari wilayah NTT, komoditas lokal yang menopang perdagangan antarpulau dan antarnegara, serta aspek sosial-budaya masyarakat dalam mendukung kegiatan kemaritiman. Secara arkeologis, objek paling vital yang dapat memberikan gambaran lengkap tentang perdagangan laut di atas adalah pelabuhan-pelabuhan yang pernah difungsikan (termasuk lokasi-lokasi yang berpotensi atau pernah dijadikan pelabuhan atau bandar) pada masa lalu, bukti-bukti keberadaan material berupa struktur permukiman (termasuk pertahanan), serta artefak di wilayah Nusa Tenggara Timur, khususnya Kabupaten Flores Timur.

Di luar ketiga bukti arkeologis tersebut, toponim, sejarah lisan, dan kondisi etnis masyarakat setempat dapat menjadi bentuk data lain untuk mengungkap kegiatan perdagangan laut masa lalu. Aspek-aspek yang sudah disebutkan di atas, yakni aspek arkeologis (situs, fitur, dan artefak), aspek sejarah, aspek antropologis, dan toponim, pada dasarnya merupakan objek material (bahan kajian) yang membentuk kondisi geografis wilayah pengamatan, dalam hal ini Kabupaten Flores Timur yang meliputi bagian timur Pulau Flores, Pulau Adonara, dan Pulau Solor.

Bukti-bukti arkeologis yang ditemukan pada penelitian ini adalah beberapa pelabuhan kuno, seperti pelabuhan dan Benteng Lohayong di Solor, Pelabuhan dan Benteng Adonara, dan Pelabuhan Larantuka (Gambar 2). Kondisi geografis merupakan gabungan dari berbagai dimensi yang saling memengaruhi dalam suatu hubungan sebab-akibat. Dengan kata lain, kondisi geografi suatu wilayah dipengaruhi oleh banyak saluran, baik fisik, sosial-budaya, ekonomi, maupun aspek kehidupan lainnya (Gallup, Gavia, and Lora 2003), yang masing-masing memiliki dimensi keruangan (spasial), lingkungan, ataupun kewilayahan tertentu.

Dengan pemahaman di atas, keberadaan sebuah pelabuhan kuno harus dipandang secara multidimensional. Pelabuhan bukan sekadar tempat berlabuh, tetapi juga penghubung antara wilayah daratan dan perairan, serta penghubung antara lokasi-lokasi di satu pulau dengan pulau lainnya (Lapian 2008). Sebuah pelabuhan kuno juga bukan sekadar bukti atas aktivitas kemaritiman yang pernah dan masih berlangsung. Pelabuhan kuno juga menjadi simpul untuk mengurai aspek-aspek fisik, ekonomi, sosial, budaya, politik, ideologi, pertahanan, keamanan, dan wawasan teritorial suatu peradaban. Oleh karena itu, banyaknya pelabuhan di wilayah kepulauan, seperti Nusa

Tenggara Timur, khususnya Kabupaten Flores Timur, membuka peluang yang luas untuk mengungkap masa lalu wilayah yang bersangkutan. Perdagangan kuno sebagai *point of interest* dalam penelitian ini, bukan dimaksudkan sebagai satu-satunya sasaran pengungkapan, melainkan sebuah simpul untuk mengungkapkan aspek-aspek lain yang terkait, baik secara spasial, lingkungan, maupun kewilayahan.



Gambar 2. Pelabuhan dan Benteng Lohayong (Atas), Lokasi Pelabuhan Kuno dan Benteng Adonara (Bawah) (Sumber: Dokumen Balai Arkeologi Provinsi Bali, 2019)

Pelabuhan merupakan data utama dalam penelitian ini sehingga perlu diketahui distribusinya. Sekurang-kurangnya terdapat 26 pelabuhan atau lokasi di wilayah yang bersangkutan yang diduga pelabuhan. Berdasarkan eksistensinya, semua pelabuhan yang sudah didata dapat dikelompokkan ke dalam tiga kategori (Gambar 3).



Gambar 3. Peta Sebaran Data Pelabuhan di Kabupaten Flores Timur. (Sumber: Diolah dari *Google Earth*)

Kategori 1 adalah pelabuhan yang masih beroperasi hingga sekarang, yang sebagian kemungkinan termasuk pelabuhan lama; Kategori 2 adalah struktur pelabuhan lama yang sudah tidak dioperasikan lagi; dan Kategori 3 adalah teluk atau tanjung yang menurut data lisan atau sisa-sisa struktur yang masih ada menguatkan dugaan sebagai lokasi pelabuhan lama.

Pada masa kolonial, pelabuhan-pelabuhan ini merupakan pelabuhan rakyat yang tidak memiliki dermaga seperti sekarang. Meskipun demikian, aktivitas pelabuhan tetap dapat berjalan seiring pemilihan lokasi yang strategis oleh masyarakat. Data di atas merupakan hasil observasi dan wawancara yang menunjukkan sebagian besar pelabuhan yang disebutkan dalam peta (Gambar 3) yang merupakan pelabuhan kuno. Sebagian pelabuhan sudah tidak berfungsi dan sebagian lainnya masih berfungsi hingga sekarang.

Kabupaten Flores Timur terdiri atas tiga pulau, yaitu Pulau Larantuka, Adonara, dan Solor. Kondisi perairan yang terbentuk akibat keberadaan tiga pulau ini dapat dibedakan menjadi dua. Pertama, perairan internal Selat Larantuka yang terletak di antara ketiga pulau dan perairan Selat Lamakera yang memisahkan Pulau Solor dengan Pulau Lembata. Kedua, perairan eksternal Laut Flores di sebelah utara dan barat Pulau Larantuka dan Adonara, serta Laut Sawu di sebelah selatan Pulau Solor. Berdasarkan kriteria di atas, koneksi antarpelabuhan yang tersebar di pesisir Larantuka, Adonara, dan Solor dikelompokkan menjadi dua, yaitu pelabuhan-pelabuhan di ketiga pulau yang letaknya saling berhadapan atau yang disebut pelabuhan dalam (internal) dan pelabuhan luar (eksternal), khususnya yang menghadap ke Laut Flores. Berbeda dengan pelabuhan internal, konektivitas pelabuhan eksternal memiliki skala yang lebih luas karena berhubungan dengan wilayah di luar ketiga pulau yang sudah disebut (Gambar 4).



Gambar 4. Peta Distribusi Pelabuhan di Kabupaten Flores Timur Berdasarkan Tingkat Konektivitasnya. (Sumber: Diolah dari *Google Earth*)

Berdasarkan Gambar 4, terdapat kecenderungan bahwa pelabuhan internal umumnya termasuk dalam kategori 1. Hanya ada tiga pelabuhan internal yang masuk kategori 2 (sudah tidak beroperasi), yaitu Pelabuhan Menanga (lama) di Desa Menanga, Kecamatan Solor Timur; Pelabuhan Terong (lama) di Pesisir Selatan Adonara Timur; dan Pelabuhan Wureh di pesisir barat Adonara Barat. Peran Pelabuhan Menanga (lama) dan Pelabuhan Terong (lama) tampaknya sudah tergantikan oleh pelabuhan-pelabuhan baru yang dibangun tidak jauh dari lokasi pelabuhan-pelabuhan lama.

Sebaliknya, dari delapan pelabuhan atau bekas pelabuhan eksternal, hanya ada satu pelabuhan yang termasuk kategori 1 (masih difungsikan), yaitu Pelabuhan Adonara. Sementara itu, tujuh pelabuhan lainnya, yakni Tanjung Batu Payung, Teluk Labawain, Teluk Painhaka, Teluk Hading, Teluk Bahang, Teluk Labuhan Kelambu, dan Pelabuhan Sagu sudah tidak memiliki struktur dermaga meskipun di sana masih terdapat aktivitas perahu nelayan untuk tempat berlabuh.

Pelabuhan dalam Konteks Sejarah

Tonggak sejarah kedatangan Portugis ini memberikan corak baru sejarah perdagangan di Nusantara, bahkan di Asia Tenggara, terutama pengaruhnya terhadap pelayaran tradisional yang masih dideterminasi oleh alam yang bergantung pada angin untuk menggerakkan kapal dan perahu-perahu kecil. Perahu kecil ini juga memengaruhi pelayar Nusantara yang masih bersifat intersuler. Seperti disebutkan oleh C.J. van Leur bahwa perdagangan intersuler antarpantai terjadi di Asia Tenggara karena pelayaran sangat bergantung pada arah angin dan perbekalan dalam pelayaran. Dengan demikian, pelabuhan-pelabuhan yang ada di pinggir pantai di kawasan Asia Tenggara masih dibutuhkan setiap saat (Pageh and Padmo 1998). Untuk melihat gambaran sejarah perkembangan perdagangan di Flores Timur, sangat penting untuk dipahami gambaran sejarah perdagangan secara umum di Nusa Tenggara (Parimartha, 2016: 181).

Kedatangan Inggris di Selat Malaka yang berhasil membangun pelabuhan Singapura (1819) dan membangun Hongkong (1842) mengakibatkan hubungan dagang Singapura-Cina (Canton) dan kepulauan lainnya di Asia Tenggara makin berkembang. Dibukanya Terusan Suez (1869) membuat Indonesia melaksanakan politik pintu terbuka (*open door policy*) tahun 1870. Hal ini membuat jaringan perdagangan di Nusantara menjadi terbuka dan Indonesia mengalami internasionalisasi karena perusahaan dan perdagangan barat memasuki Nusantara sehingga dapat mengintegrasikan perdagangan lokal di Nusantara dengan para pedagang internasional yang memasuki kawasan Nusantara. Inggris bermimpi menjadi negara laut terbesar dengan membuat jalur perdagangan yang menghubungkan Singaraja-Selat Lombok menuju Australia dengan menempatkan subbandar G.P King di Pelabuhan Mataram (Ampenan), untuk membuka peluang pelayaran dagang dari Eropa (Inggris)-Timur Tengah (terusan Suez)-Singapura. Dari Singapura, jalur perdagangan ini bercabang ke utara menuju Hongkong dan ke Timur menuju Surabaya-Singaraja-Australia lalu menyeberang Amerika Latin (Malvinas), kemudian ke Samudra Pasifik untuk dapat menuju Hongkong dan kembali

ke Singapura-India-Timur Tengah dan Eropa. Inggris menguasai Madagaskar dan Sri Lanka sehingga memudahkan pelayaran menuju Singapura.

Hasil literasi beberapa karya sejarah dapat dipahami bahwa terjadinya jaringan perdagangan internasional dalam memasuki Nusantara telah menimbulkan persaingan yang ketat. Wilayah-wilayah strategis penghasil rempah di Nusantara menjadi rebutan bangsa Eropa. Selat Malaka menjadi rebutan pedagang Inggris dan Belanda. Di wilayah lain Nusantara, yaitu di daerah Timor terjadi persaingan perdagangan antara Belanda dengan Portugis. Hal ini dapat dipahami dengan adanya pusat perdagangan di tiga daerah, yaitu Singapura yang didominasi oleh Inggris, Kupang yang dikuasai oleh Belanda, dan Timor Timur atau Dili yang dikuasai oleh Portugis. Setiap bangsa Eropa tersebut mengembangkan jaringan perdagangan laut dengan membangun rute-rute kapal dagang di seluruh Asia dan Afrika.

Di kawasan Asia, terbukanya Jalur Manila-Dili sangat potensial dengan jalur Inggris menuju Australia melalui Nusa Tenggara Timur. Saat itu Dili berada di bawah kekuasaan Portugis. Belanda yang menguasai Kupang merasa tersaingi oleh Inggris, Spanyol, dan Portugis yang akan mengambil wilayah Kepulauan Solor. Belanda kemudian menyusun strategi dan bekerja sama dengan penguasa lokal untuk mengusir Portugis dari Benteng Lohayong di Solor. Terusirnya Portugis dari Solor sangat menguntungkan bagi Belanda karena dapat mengamankan daerah lintas perdagangan Belanda, yaitu Batavia-Kupang. Selanjutnya, daerah Nusa Tenggara Timur dikendalikan oleh Belanda dari pusat pemerintahannya yang dikonsentrasikan di Kupang. Belanda pun lebih terbuka dalam jaringan perdagangan dan dapat berinteraksi serta bertransaksi dengan pedagang-pedagang dari Arab dan Cina. Datangnya pedagang Cina, Arab, dan pedagang Eropa yang semakin menonjol sebagai pelaksana aktif dalam perdagangan jarak jauh mendorong persaingan yang sangat ketat di antara mereka (Parimarta 2016). Persaingan ini menimbulkan tumbuhnya pusat-pusat perdagangan yang tidak hanya di pinggir pantai, tetapi sampai masuk ke daerah pedalaman. Kehadiran para pedagang dari berbagai bangsa mulai abad ke-16-sampai dengan awal abad ke-19 di Flores Timur menyebabkan pedagang lokal ikut terintegrasi dari jalur perdagangan tradisional ke dalam perdagangan internasional ketika itu. Seperti juga disebutkan dalam hasil penelitian Aziz dan Widya (2014) bahwa barang dagangan yang sangat populer, seperti madu, lilin, dan cendana masuk dalam perdagangan yang lebih luas. Perluasan jalur perdagangan ini diikuti oleh perkembangan pelabuhan yang semakin banyak di wilayah Nusa Tenggara Timur.

Peran Pelabuhan Kuno di Flores Timur

Pada sebuah negara kepulauan yang menjadi daerah *heartland* (daerah intinya) bukan pada sebuah pulau, melainkan daerah mata maritim yang berhubungan satu dengan lainnya. Juga harus dipahami potensi daerah *hinterland*-nya sebagai pendukung komoditas perdagangan di pelabuhan (Lapian 1992). Berpijak dari pengertian tersebut dapat dinyatakan bahwa lokasi pelabuhan kuno yang tersebar di Flores Timur sangat menentukan perannya dalam kancah perdagangan Nusantara pada masa lalu. Secara

lokasional, di ujung Pulau Flores, pelabuhan kuno tersebar di pantai utara dan pantai selatan, begitu juga dengan Adonara. Khusus di Pulau Solor, pelabuhan-pelabuhan yang ada lokasinya tersebar di wilayah pantai utara. Jika dirunut dari perjalanan berdasarkan peta yang dikeluarkan oleh Francisco Rodrigues, yang menggambarkan rute perjalanan pencarian rempah-rempah pada awal abad 16, diduga pelabuhan-pelabuhan yang terletak di pantai utara ujung Pulau Flores, seperti Tanjung Batu Payung, Teluk Labawain, Teluk Painhaka, Labuan Kelambu, Teluk Bahang, dan Teluk Hading sudah berkembang lebih dahulu daripada pelabuhan yang berada di sebelah selatan. Dugaan ini cukup beralasan karena pada awal perjalanannya Bangsa Portugis pada 1 Agustus 1509, kapal-kapal Portugis pertama masuk Malaka di bawah pimpinan laksamana Diego Lopez de Sequeira. Dengan maksud hendak membalas perlakuan buruk di daratan terhadap beberapa anggota awak kapal itu, dua tahun kemudian Affonso de Albuquerque, penakluk Goa (25 November 1510) tiba di Malaka. Albuquerque memanfaatkan masalah yang sedang terjadi di Malaka dan berhasil merebutnya pada tanggal 10 Agustus 1511, yang sekaligus menjadi awal baru dalam sejarah negeri-negeri Timur Jauh (Cœdés 2010.).

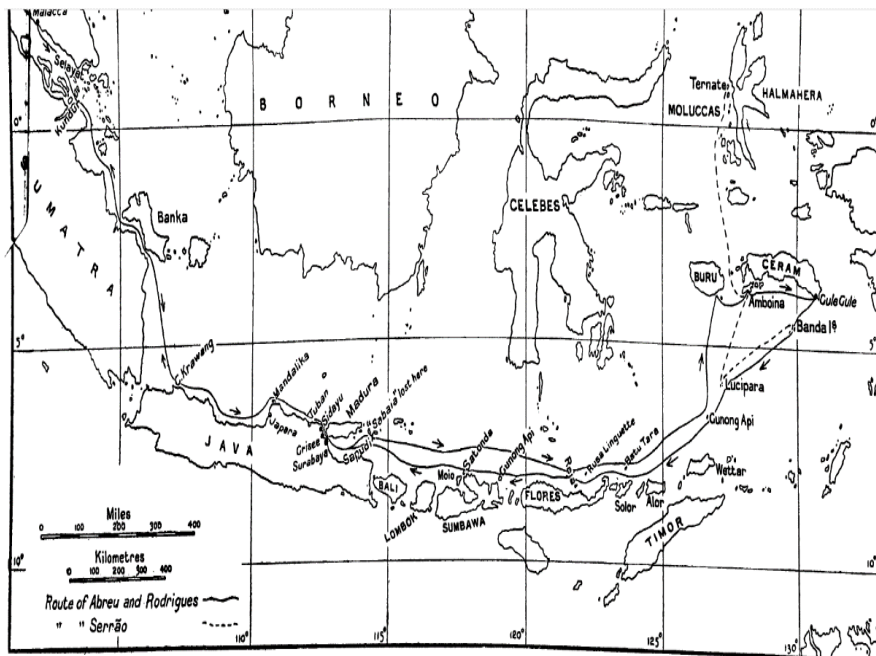
Sejarah panjang pencarian rempah-rempah di Nusantara oleh Bangsa Eropa telah meninggalkan bukti-bukti sejarah yang tersisa sampai dengan sekarang di suatu wilayah yang pernah mereka kuasai. Kedatangan Bangsa Eropa di Nusantara tidak saja menysasar daerah-daerah strategis yang menjadi pusat perekonomian pada masa itu, tetapi mereka justru menyusuri lautan Nusantara untuk keperluan berdagang dan mencari sumber komoditas yang bernilai tinggi. Bangsa Eropa yang pertama kali datang ke Nusantara adalah Portugis pada tahun 1511 di Malaka dengan maksud menguasai lada dan rempah-rempah yang mengalir ke dunia Barat yang titik pangkalnya adalah kota Kerajaan Malaka.

Pada tahun 1512 bangsa Portugis dibawa pimpinan De Abreau berlayar menuju Maluku dan dalam pelayaran bangsa Portugis juga singgah di beberapa Pelabuhan, seperti Aceh, Banten, Sunda Kelapa, Cirebon, Demak, Gresik, dan akhirnya sampai ke Ternate. Selanjutnya, bangsa Portugis berlayar ke wilayah Indonesia bagian timur, yaitu Nusa Tenggara Timur (Kepulauan Sunda kecil), tepatnya di Pulau Timor. Kedatangan bangsa Portugis di Nusa Tenggara Timur pada tahun tahun 1556 pertama kali tiba di Pulau Solor, kemudian memusatkan perdagangannya di sekitar Pulau Solor. Hal tersebut dilakukan agar mereka terlindungi dari serangan penduduk yang beragama Islam dan para bajak laut (Pradjoko 2006).

Jika merunut perjalanan Portugis menuju Maluku pada tahun 1512 melalui pantai utara, mulai dari utara Jawa, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Laut Banda, sampai Maluku, telah banyak ditemukan pelabuhan-pelabuhan rakyat yang sudah ada pada masa itu. Khusus di Flores Timur, kedatangan Portugis telah memberikan warna baru terkait perkembangan pelabuhan dan sektor perdagangan yang berdampak pada perkembangan pelabuhan yang disinggahi oleh Portugis di pantai utara Flores. Perkembangan pelabuhan utara Flores diyakini sudah ada sebelum datangnya

Portugis dengan temuan bukti-bukti peradaban yang lebih tua yang diketahui dari hasil ekskavasi di Painhaka pada tahun 2012 oleh Pusat Penelitian Arkeologi Nasional.

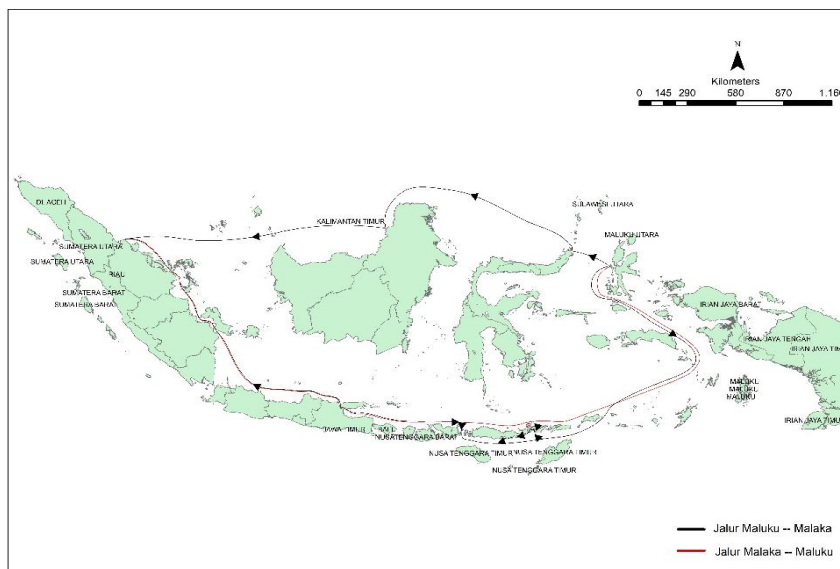
Satu bukti kedatangan Portugis di Flores, menurut penuturan masyarakat, adalah kata Flores diduga berasal dari nama *Cabo da Flora*, sebuah nama yang diberikan oleh orang Portugis ketika pertama kali menginjak daratan Flores sebelum ke Lohayong, Solor. Nama *Cabo da Flora* diambil dari bunga darat yang memang banyak tumbuh di daerah itu dan ada pula yang mengatakan bahwa nama itu diambil dari karang laut yang sangat indah di Teluk Tanjung Bunga. Peta Rodrigues berikutnya (Vol. 37) menunjukkan bagian dari sebuah pulau besar yang juga termasuk dalam kepulauan Solor, di bagian ujung timurnya disebut *Cabo das Frolics*. Hal ini menunjukkan bahwa Pulau Flores pada masa itu termasuk Kepulauan Solor. Selanjutnya pada Peta P. Reinel pada tahun 1517 dan 1518 terdapat sebutan *Cabo da Frroresta*. Seiring perjalanan waktu, kata ini kemudian korup menjadi Flores sampai sekarang. Setelah ditemukannya Maluku pada tahun 1512, Portugis kemudian kembali melakukan perjalanannya di Nusantara yang terbagi dalam dua jalur pelayaran, yaitu melalui laut utara menyusuri utara Sulawesi, Borneo, Singapura, dan kembali ke Malaka, sedangkan jalur selatan kembali menyusuri rute awal, tetapi singgah di Pulau Timor (Gambar 5). Selanjutnya, sampai pada tahun 1515 Portugis secara rutin mengunjungi Timor. Sulitnya mendapat tempat berpijak di Timor dan pentingnya memiliki daerah yang dapat dijadikan basis perdagangan untuk mendapatkan produk-produk dari Pulau Timor dan sekitarnya, membuat Portugis membangun basis di Pulau Flores (Pradjoko 2006). Pada masa inilah Portugis mencari tempat yang baik untuk basis perdagangan di Flores.



Gambar 5. Jalur Pelayaran Portugis Awal Abad ke-16 melalui Pantai Utara Flores menuju Maluku. (Sumber: Direproduksi dari Francisco Rodrigues)

Berdasarkan data yang ditemukan di lapangan, pada tahun 1512 Portugis berlabuh di Pantai Utara Flores sehingga membuat perkembangan pelabuhan dan perdagangan yang begitu pesat. Pada tahun 1515 Portugis justru menysasar kawasan laut selatan Flores sampai dengan menemukan Adonara dan Solor. Sebelum membuka basis dan membangun benteng di Lohayong, Portugis diperkirakan datang dari ujung timur Pulau Solor, yaitu Lamakera. Menurut penuturan Munawar, seorang informan sekaligus staf Desa Lamakera, strategisnya posisi Lamakera kemungkinan menjadi penyebab utama wilayah ini menjadi rebutan bagi bangsa Eropa, yaitu Portugis dan Belanda. Tujuan utama kedatangan Portugis ke Lamakera adalah untuk mencari kayu cendana, batu mulia, dan emas. Pendudukan Portugis di Lamakera juga diperkuat oleh banyaknya temuan meriam berbagai tipe, yang mengindikasikan sering terjadi pergolakan atau peperangan dengan penguasa dan kelompok masyarakat Lamakera pada masa itu. Meriam-meriam tipe kecil, seperti *cannon*, *culverin*, *perrier*, dan *mortar* cenderung digunakan untuk membunuh musuh dari jarak dekat. Portugis diduga kewalahan menguasai dan menanamkan pengaruhnya di Lamakera sehingga bergerak ke barat menuju Menanga. Menanga pada saat itu sudah dipimpin oleh seorang sultan sehingga Portugis pun tidak dapat menguasai Menanga.

Demi misi mencari cendana dan penyebaran agama, Portugis akhirnya bergerak ke barat menuju Lohayong. Di sinilah akhirnya Portugis mendapatkan tempat yang nyaman untuk membangun basis perdagangan dan pertahanan dengan membangun benteng pada tahun 1561. Sejak saat itu kawasan Laut Solor dan Adonara berkembang dengan pesat seiring semakin ramainya para pedagang dan pencari rempah-rempah yang melintas di Laut Solor. Faktor ini pula yang memengaruhi matinya pelabuhan-pelabuhan kuno di kawasan pantai utara Flores, yang secara otomatis menyebabkan pergeseran pusat perkenomian ke Laut Solor dan Adonara (Gambar 6).



Gambar 6. Rute Pelayaran Portugis dari Malaka ke Maluku Pulang-Pergi dan Penemuan Lohayong (Sumber: Direproduksi dari Reid 2015, II: 73)

Jika dilihat dari posisi geografisnya yang berada di tengah-tengah Pulau Solor, Benteng Lohayong berfungsi untuk memantau dan menahan serangan dari kelompok masyarakat ataupun pesaing Portugis yang datang dari arah barat. Keberadaan pelabuhannya pun hanya berperan dalam skala lokal. Lain halnya dengan Menanga, posisinya yang berada di antara Lohayong dan Lamakera menjadikan Menanga sebagai pusat perekonomian pada saat itu sehingga Pelabuhan Menanga menjadi pelabuhan utama atau pemasok komoditas yang didapatkan di kawasan Solor.

Posisi paling timur di Pulau Solor adalah Pelabuhan Lamakera. Dari data yang ditemukan, sebaran meriam mencapai jumlah belasan yang merupakan indikasi kuat pelabuhan ini berfungsi sebagai pelabuhan yang memiliki akses keluar karena sangat dekat dengan laut lepas. Posisi topografis Lamakera yang terjal memungkinkan pemantauan jarak jauh terhadap aktivitas laut dan perdagangan di wilayah ini. Dengan demikian, tidak menutup kemungkinan Pelabuhan Lamakera sangat berperan dalam hal pengamanan dari pesaing yang datang dari arah Maluku, Banda, dan Sulawesi dalam misi perdagangan dan pencarian rempah. Sejak saat itu pelayaran dan perdagangan di Flores Timur sepenuhnya dikendalikan oleh Portugis, sampai akhirnya pada tahun 1613 Benteng Lohayong yang merupakan basis utama direbut oleh Belanda. Hal ini menimbulkan kekalahan Portugis sehingga Benteng Lohayong di Solor jatuh ke tangan Belanda pada 20 April 1613 (Jebarus 2017).

Selanjutnya, Portugis menyingkir ke Larantuka. Setelah armada VOC meninggalkan Solor, Pelabuhan Larantuka berkembang makin pesat. Kapal-kapal dari Jawa dan Cina secara rutin menyinggahi pelabuhan tersebut. Terlebih lagi Larantuka menjadi tempat pengungsian orang-orang Portugis dari Malaka yang direbut oleh VOC tahun 1641. Larantuka telah menjadi salah satu dari dua pusat kekuasaan Portugis di wilayah Timur Jauh setelah Makao (Barnes 1987). Pada saat itu pelabuhan Larantuka sudah memainkan perannya sebagai pelabuhan utama di Flores Timur dalam jalur perdagangan Nusantara. Semua hasil komoditas yang dihasilkan di kepulauan Solor di kumpulkan di Larantuka, kemudian diangkut ke Timor yang selanjutnya dijual di Makau. Dominasi Portugis semakin keras di Larantuka dan melakukan kerja sama dengan Raja Adonara dan Lamahala untuk merebut Benteng Lohayong (Barnes 1987). Kerja sama ini menyebabkan kekalahan Belanda dan Benteng Lohayong direbut oleh Portugis. Kembalinya Portugis menduduki Lohayong berimbas pada perkembangan pelabuhan-pelabuhan di Pulau Adonara, seperti Adonara, Lamahala, Waiwerang dan Terong, semua dikendalikan oleh Portugis.

Semenjak menjadi kekuasaan Portugis, Pelabuhan Adonara dan Larantuka berperan sangat vital dalam perdagangan rempah-rempah. Hal ini menyebabkan Belanda juga ingin menguasai wilayah ini. Pada abad ke-18 terjadi perebutan kekuasaan di Flores Timur, khususnya antara Portugis dengan Belanda yang berdampak pada perkembangan pelabuhan. Portugis dan Belanda berusaha menguasai pelabuhan-pelabuhan yang dapat memberikan keuntungan dalam perdagangan cendana dan belerang. Perkembangan dinamika politik dan ekonomi di Nusantara sejak abad ke-16 Masehi diwarnai oleh penetrasi bangsa Barat, akibat kedatangan bangsa Portugis pada

awal abad ke-16, kemudian disusul oleh kedatangan armada Belanda dan Inggris yang datang pada akhir abad ke-16. Kedatangan armada dagang bangsa Barat ini telah membuat perubahan peta politik dan ekonomi di Nusantara. Hal ini juga menyebabkan banyak jalur-jalur baru yang terbuka, seperti disebutkan oleh Ptak, jalur perdagangan cendana dari Timor ke Asia terbagi menjadi dua jalur, yaitu melalui Flores dan Jawa atau melalui jalur alternatif “timur”, lewat zona Laut Sulawesi dan Sulu (Pinto 2014; Ptak 1987). Jalur-jalur di Nusantara tidak mengalami banyak perubahan, khususnya pada jalur barat, hanya saja pedagang-pedagang yang mengincar cendana Timor lebih meluaskan ekspansinya dengan singgah di beberapa pulau, mulai dari Sumatra-Jawa-Bali-Lombok-Flores-Solor-Timor (Pinto 2014; Meilink-Roelofs 2016). Untuk menguasai perdagangan rempah-rempah, mereka merebut pelabuhan-pelabuhan penting di Nusantara sebagai batu loncatan untuk menguasai perdagangan rempah-rempah di Nusantara (Pradjoko 2006). Bukti-bukti bagaimana ketatnya persaingan perebutan wilayah dan hegemoni politik pada waktu itu adalah temuan benteng yang disertai meriam di Desa Adonara. Meriam yang ditemukan di Adonara, berdasarkan dari tipologinya, berasal dari beberapa negara, seperti Inggris, Portugal, Belanda, Arab, dan Asia. Hal ini memunculkan pertanyaan besar, apakah negara-negara yang memproduksi meriam tersebut semuanya sempat singgah di Adonara atau Portugis dan Belanda yang membawa meriam tersebut untuk kepentingan pertahanan. Temuan ini merupakan indikasi penting bagaimana keberadaan Pelabuhan Adonara sangat signifikan dalam perdagangan kayu cendana, apalagi secara lokasional pelabuhan ini berjarak cukup dekat dengan Larantuka dan memiliki akses keluar menuju Timor dan Maluku.

Pada abad ke-19 hasil kayu cendana masih mendominasi perdagangan antarpulau di Timor. Namun, penduduk Larantuka dan Adonara kemudian lebih memilih mengelola tanah pertaniannya. Mereka membuka ladang-ladang untuk ditanami jagung, menanam tembakau, dan mengelola perkebunan kelapa untuk dijadikan kopra yang dapat diolah menjadi minyak kelapa. Selain itu, kegiatan mencari ikan masih merupakan mata pencaharian penduduk di tepi pantai. Masuknya komoditas baru ke Flores Timur menjadikan pelabuhan sebagai sarana transportasi utama dalam perdagangan dan meningkatkan perekonomian masyarakat setempat. Perdagangan dengan daerah-daerah lainnya terutama dengan pedagang Makasar semakin meningkat. Kapal-kapal berdatangan membawa barang-barang dari Malaka dan Jawa untuk ditukarkan dengan produk-produk setempat (Pradjoko 2006). Pada abad ke-20 beberapa pelabuhan kuno masih bertahan dan eksis di Flores Timur, sebagian besar berperan sebagai penghubung dan sarana transportasi lokal dan regional. Hanya pelabuhan Larantuka yang berkembang sangat pesat karena pelabuhan Larantuka juga menjadi tempat persinggahan kapal-kapal penumpang besar yang melayani transportasi laut di Indonesia dan sangat berperan sebagai poros maritim dalam peningkatan devisa daerah dan ekonomi masyarakat. Baik dan buruknya kondisi pelabuhan masa lalu menjadi faktor penentu terbangunnya poros maritim yang kuat melalui peningkatan daya saing, efisiensi proses produksi, distribusi dan terbangunnya integritas, serta konektivitas sistem perekonomian (Adam dan Dwiastuti 2015).

SIMPULAN

Pelabuhan kuno di Flores Timur tersebar di pantai utara dan pantai selatan, kecuali pelabuhan yang ada di Pulau Solor. Di ujung timur Pulau Flores, sebaran pelabuhan kuno terletak di Tanjung Batu Payung, Teluk Labawain, Teluk Painhaka, Teluk Hading, Teluk Bahang, dan Teluk Labuhan Kelambu yang merupakan pantai utara, sedangkan di pantai selatan terdapat Pelabuhan Larantuka. Di Pulau Adonara terdapat pelabuhan Adonara dan Sagu di pantai utara, sedangkan di Pelabuhan Waiwerang, Lamahala, dan Terong di pantai selatan. Di Pulau Solor, pelabuhan terletak di Pamakayo, Podor, Lohayong, Menanga, dan Lamakera. Sebagian besar pelabuhan-pelabuhan ini adalah pelabuhan rakyat, yang kemudian pada masa kedatangan Portugis dan Belanda mulai berkembang sesuai dengan rute awal kedatangan Portugis dalam pencarian komoditas yang dihasilkan daerah Flores Timur yang berupa cendana dan belerang.

Pada jalur perdagangan Nusantara, pelabuhan di Pulau Flores, Solor, dan Adonara memiliki peranan yang sangat signifikan dalam perdagangan kayu cendana yang merupakan primadona komoditas di wilayah tersebut. Tiga pelabuhan yang memiliki peranan sebagai pusat perdagangan adalah Pelabuhan Larantuka, Adonara, dan Menanga. Pelabuhan lainnya berperan sebagai pelabuhan pengumpan dan pelabuhan transit. Panjangnya rute perdagangan menyebabkan pelabuhan-pelabuhan kecil sangat bermanfaat dalam pemenuhan logistik selama perjalanan. Secara lokasional, jarak antarpelabuhan di ketiga pulau utama tersebut relatif berdekatan dan memiliki akses keluar menuju Pulau Timor dan Maluku yang merupakan jalur utama perdagangan Nusantara pada masa kolonial. Pada perkembangan berikutnya, komoditas yang diperjualbelikan tidak hanya cendana, tetapi juga berkembang ke hasil-hasil pertanian dan perikanan yang menunjang kondisi perekonomian masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Adam, Latif, and Inne Dwiastuti. 2015. "Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan." *Masyarakat Indonesia* 41 (2): 163–76.
- Anwar, Rosihan. 2004. *Sejarah Kecil " Petite Histoire " Indonesia*. Vol. 1. Penerbit Buku Kompas.
- Azis, Wachid, and Widya Nayati. 2014. "Pelabuhan Wini Nusa Tenggara Timur Dari Masa Ke Masa: Studi Etnoarkeologi." In *Forum Arkeologi*. Vol. 27.
- Barnes, Robert H. 1987. "Avarice and Iniquity at the Solor Fort." *Bijdragen Tot de Taal-, Land-En Volkenkunde*, no. 2/3de Afl: 208–36.
- . 1995. "Lamakera, Solor. Ethnohistory of a Muslim Whaling Village of Eastern Indonesia." *Anthropos*, 497–509.
- Cœdès, George. 2010. "Asia Tenggara Masa Hindu-Buddha." In *Jakarta: KPG (Kepustakaan Populer Gramedia), École Française d'Extrême-Orient, Forum Jakarta-Paris, Pusat Penelitian Dan Pengembangan Arkeologi Nasional*.

- Donkin, Robin A. 2003. *Between East and West: The Moluccas and the Traffic in Spices up to the Arrival of Europeans*. Vol. 248. American Philosophical Society.
- Gallup, John Luke, Alejandro Gaviria, and Eduardo Lora. 2003. *Is Geography Destiny?: Lessons from Latin America*. Stanford University Press.
- Handoko, Wuri. 2017. *Dunia Kemaritiman Di Kepulauan Maluku Peran Laut Dan Sungai Dalam Jaringan Pelayaran, Perdagangan, Dan Islamisasi Pada Abad XV--XVII In Kemaritiman Nusantara*. Yayasan Obor Indonesia.
- Jameson, Robert, and Ian Shaw. 1999. *A Dictionary of Archaeology*. Blackwell Publishers.
- Jebarus, Eduard. 2017. *Sejarah Keuskupan Laratunka*. Ledalero.
- Lapian, Adrian B. 1992. *Sejarah Nusantara Sejarah Bahari*.
- , Adrian B. 2008. *Pelayaran Dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 Dan 17*. Komunitas Bambu.
- Meilink-Roelofs, Marie Antoinette Petronella. 2016. *Persaingan Eropa & Asia Di Nusantara: Sejarah Perniagaan 1500-1630*. Komunitas Bambu.
- Mujabuddawat, Muhammad al. 2016. "Perangkat Sistem Informasi Geografis (SIG) Dalam Penelitian Dan Penyajian Informasi Arkeologi." *Kapata Arkeologi*, 29–42.
- Pageh, I.M, and D.S. Padmo. 1998. *Dari Tengkulak Sampai Subandar: Perdagangan Komoditas Lokal Bali Utara Pada Masa Kolonial Belanda, 1850--1942*. Universitas Gadjah Mada.
- Parimartha, I. G. 2016. *Perdagangan Dan Politik Di Nusa Tenggara 1815-1915*. Ombak.
- Pinto, Paulo Jorge. 2014. "Visitors and Settlers: Notes on Timor and the Chinese as Cultural and Economic Brokers (Sixteenth to Nineteenth Centuries)." *Journal of Asian History* 48 (2): 139–64.
- Pradjoko, Didik. 2006. "Perebutan Pulau Dan Laut: Portugis, Belanda, Dan Kekuatan Pribumi Di Laut Sawu Abad XVII-XIX." *Konferensi Nasional Sejarah VIII*.
- Pradjoko, Didik, and Bambang Budi Utomo. 2013. *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah Di Indonesia*. Direktorat Jenderal Kebudayaan.
- Ptak, Roderich. 1987. "The Transportation of Sandalwood from Timor to Macau and China during the Ming Dynasty." *Review of Cultujne* 32.
- Reid, Anthony. 2015. "Asia Tenggara Dalam Kurun Waktu Niaga 1450-1680." *Jakarta: Buku Obor*.
- Yuwono, Jarwo Susetyo Edy. 2007. "Kontribusi Aplikasi Sistem Informasi Geografis (SIG) Dalam Berbagai Skala Kajian Arkeologi Lansekap." *Berkala Arkeologi* 27 (2): 81–102.