

209 - 226_Cek Plagiasi

by turnitin check

Submission date: 18-Oct-2025 08:41AM (UTC+0300)

Submission ID: 2784734256

File name: 209_-_226.pdf (581.99K)

Word count: 6648

Character count: 39549

BIMA PORT AND THE BIMA SULTANATE IN ARCHAEOLOGICAL STUDIESIzzal Faturrahmi Audina^{1*}, Widya Nayati²Departemen Magister Arkeologi, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Gadjah Mada,
Indonesia¹*if.audina@mail.ugm.ac.id, ²widyanayati@ugm.ac.id⁵*Corresponding author

Received June 10, 2024; Revised February 13, 2025; Accepted February 14, 2025; Published February 14, 2025

ABSTRACT

The archipelago's ancient spice trade involved many regions and one of them was Bima during the period from Kerajaan Bima to Kesultanan Bima. Bima has a port which is hidden from the southern route via Laut Flores, so to reach it the traders have to go along Bima Bay. This research raises issues related to the background of the placement Bima port and Bima Sultanate complex and also Bima port's characteristics. This archaeological research uses archaeological, landscape and historical data that collected through surveys, observations and literature studies to be analyzed using data analysis, landscape analysis and comparative analysis. The results of this research are that the placement of the Bima port and the Bima Sultanate complex is based on the history of Bima and the location is safe. The location of the Bima port is suitable as a place to unload anchor, shelter from pirates and the wind, and also to refill supplies for traders. Bima Port is classified as a small port because its commodities are not the main commodities for archipelago trade and the number and variety of arrivals is small. The conclusion is Bima port played a major role in the development of the Bima Kingdom and Sultanate as a place of trade and access that connected Bima with other regions or kingdoms. The port plays as dealer for commercial commodities from the region and its surroundings to be brought to larger cities or ports.

Keywords: Bima Port, Maritime, Bima Sultanate, Bima Bay**ABSTRAK**

Perdagangan rempah kuno Nusantara melibatkan banyak daerah dan salah satunya adalah Bima selama periode Kerajaan Bima sampai Kesultanan Bima. Bima memiliki pelabuhan yang letaknya tersembunyi dan rute selatan melalui Laut Flores sehingga untuk mencapainya harus menyusuri Teluk Bima. Oleh karena itu, penelitian ini mengangkat permasalahan terkait latar belakang penempatan Pelabuhan Bima dan kompleks pusat kerajaan Bima dan juga tentang karakteristik pelabuhan Bima. Penelitian arkeologi ini menggunakan data arkeologi, lanskap, dan sejarah. Data-data tersebut dikumpulkan melalui survei, observasi, dan studi literatur untuk dianalisis dengan analisis data, analisis lanskap, dan analisis komparatif. Hasil dari penelitian ini adalah penempatan pelabuhan Bima dan pusat kompleks Kesultanan Bima didasari oleh sejarah Bima dan letaknya strategis dari segi keamanan. Secara geografis lokasi pelabuhan Bima cocok menjadi tempat bongkar sauh, terlindung dari perompak dan angin, dan juga mengisi ulang bekal perjalanan para pedagang. Pelabuhan Bima tergolong pelabuhan kecil karena komoditasnya bukan komoditas utama perdagangan nusantara dan jumlah dan variasi pendatangannya sedikit. Kesimpulannya adalah pelabuhan Bima berperan besar terhadap perkembangan Kerajaan dan Kesultanan Bima sebagai tempat perniagaan dan akses yang menghubungkan Bima dengan daerah atau kerajaan lain. Peran pelabuhan ini menjadi bandar komoditas niaga dari wilayahnya dan sekitarnya untuk dibawa ke bandar atau pelabuhan yang lebih besar.

Kata Kunci: Pelabuhan Bima, Maritim, Kesultanan Bima, Teluk Bima

PENDAHULUAN

Berdasarkan catatan Pires pada abad 14 M diketahui di bagian timur Pulau Sumbawa yaitu Bima telah berdiri Kerajaan Bima (Cortêsão, 1944, p. 203). Pada saat itu Bima telah terlibat dalam perniagaan Nusantara yaitu jalur rempah yang menghubungkan Malaka, Jawa, dan Maluku. Letak Bima ini berada di jalur selatan jaringan perniagaan Nusantara tepatnya di sebelah selatan Laut Flores. Perniagaan nusantara tersebut melibatkan Bima sebagai salah satu wilayah timur Nusantara untuk persinggahan perahu dan kapal. Para pelayar tersebut singgah di Bima baik untuk berlindung dari angin maupun untuk berniaga.

Pelabuhan Bima diperkirakan telah ada pada masa Kerajaan Bima pada abad 14-17 M hingga Kesultanan Bima pada abad 17-20 M. Pelabuhan ini dulunya dikenal dengan pelabuhan *Lawaduwe*. Para pelayar dari Malaka dan Jawa yang singgah di Bima untuk menjual komoditas dari daerah asal atau daerah singgah sebelumnya dan juga membeli kain di Bima untuk dijual di Banda dan Maluku (Cortêsão, 1944, p. 220). Melalui pelabuhan tersebut menghubungkan Bima dengan para pendatang, komoditas, dan bahkan budaya. Buktinya ditunjukkan dengan adanya tinggalan-tinggalan arkeologis artefaktual seperti keramik, baju perang besi, senapan, dan sebagainya yang ada di Museum Asi Mbojo dan koleksi pribadi keturunan (kerabat) sultan.

Letak pelabuhan dan Kerajaan Bima terletak di bagian timur Pulau Sumbawa. Letaknya cenderung terlalu dalam menjorok ke daratan Pulau Sumbawa. Meski begitu, banyak perahu dan kapal berlabuh untuk singgah di pelabuhan Bima tersebut. Alasannya mereka singgah untuk berlindung dari angin (badai) dan memenuhi perbekalan. Berdasarkan sketsa peta tahun 1793 M yaitu "*Schets dee Baai van Bima (Eil Sumbawa)*" di Teluk Bima terdapat tiga titik bongkar sauh yaitu Batu Pahat (Situs Wadu Pa'a), Kolo, dan pelabuhan Bima (Keulen, 1840).



Gambar 1. Peta tiga titik bongkar sauh di pesisir Teluk Bima abad 18 M

Sumber: Google Earth yang dimodifikasi Izzal Faturrahmi Audina, 2024 dengan referensi 'Schets der Baai van Bima (Eil. Sumbawa)'

Pada bagian bibir Teluk Bima, kedua toponim Batu Pahat dan Kolo masih ada sampai saat ini. Batu Pahat tersebut diindikasikan adalah Situs arkeologi Wadu Pa'a pada saat ini. Sementara Kolo, kini menjadi permukiman yang dikenal Desa Kolo dan terletak di Kecamatan Asakota, Kota Bima. Nama toponimi Kolo baru tercatat di tahun 1927 dalam pembagian wilayah yaitu "*Belsuit* Pemerintah Kerajaan Bima" yang masuk dalam wilayah Rasanae (Salahuddin, 1992, pp. 93–100). Sehingga kemungkinan pada abad 18 M tersebut, area tersebut belum menjadi permukiman yang saat ini dikenal dengan Desa Kolo.

Letak Batu Pahat dan Kolo berada di dekat pintu masuk Teluk Bima dan dekat dengan Laut Flores. Pada kedua titik tersebut menyediakan perbekalan air yaitu sumber air tawar yang dekat dengan tepi pantai dan juga tempat berlindung dari angin karena bentuk lahannya menjorok ke daratan yang membentuk cekungan. Sehingga kedua titik ini layak menjadi tempat persinggahan untuk para perahu dan kapal pada masa lampau. Sedangkan titik pelabuhan Bima malah lebih jauh dari Laut Flores karena harus menyusuri Teluk Bima. Bahkan pelabuhan ini tersembunyi karena tidak tampak dari Laut Flores. Meski begitu, pelabuhan Bima ramai disinggahi para pedagang yang menggunakan perahu dan kapal dibandingkan Batu Pahat dan Kolo.

Keberadaan pelabuhan Bima diketahui telah ada sejak abad 14 M dan sampai saat ini masih berfungsi. Di antara kurun waktu tersebut, Nayati (1994) meneliti tentang model situs-situs perdagangan pada abad 16-17. Model situs perdagangan tersebut adalah situs pertukaran langsung (*direct exchange site*), situs enterpot kompleks (*complex enterpot site*), dan situs pertukaran diregulasi benteng (*fort regulated exchange site*) (Nayati, 1994). Karakteristik model situs tersebut berdasarkan (1) metode perdagangan; (2) status pengatur aktivitas perdagangan; (3) fasilitas penunjang di pusat perdagangan; dan (4) variasi komoditas yang diperdagangkan. Kemudian Nayati (2020, 2021) mengembangkan model tersebut menjadi pelabuhan besar dan pelabuhan kecil yang terhubung dalam perniagaan rempah Nusantara.

Sejauh ini penelitian sejarah terkait sejarah kemaritiman Bima telah sering dilakukan. Pada beberapa penelitian, pelabuhan Bima menjadi akses yang menghubungkan Bima dengan orang-orang dari wilayah lain (Ilmiawan, 2017; Taufiqurrahman, 2012). Yati dan rekan-rekannya (2020) mengungkap peran pelabuhan pada abad 18 M terhadap perkembangan Kesultanan Bima pada aspek sosial, budaya, ekonomi, dan politik. Selain itu, ada juga penelitian Salahuddin dan rekan-rekannya melakukan transliterasi naskah-naskah Bima yang mencakup catatan komoditas ekspor-impor dan aturan perniagaan pelabuhan Bima (Salahuddin, 1992; Salahuddin & Mukhlis, 2007; Salahuddin & Mulyadi, 1992).

Pelabuhan Bima menjadi akses masuk dan keluar perahu dan kapal. Pelabuhan ini juga menjadi tempat interaksi dan bahkan pertukaran komoditas dan budaya. Pengaruh budaya tersebut ditandai dengan bukti-bukti arkeologis berupa situs-situs yang

dipengaruhi budaya asing (luar Bima) seperti Wadu Pa'a yang menunjukkan pengaruh Hindu Buddha; masjid dan makam yang menunjukkan pengaruh Islam; dan bangunan-bangunan indis sekitar jalur pelabuhan yang menunjukkan pengaruh Eropa (Belanda). Hal ini menunjukkan budaya-budaya tersebut datang dan berkembang di Bima dibawa oleh para pendatang.

Yati dan rekan-rekannya meyakini bahwa latar belakang kemunculan pelabuhan Bima adalah letak geografisnya dan keadaan pantai yang mendorong penduduknya menyusuri lautan untuk berhubungan dengan wilayah lain (Yati et al., 2020). Sebaliknya dalam penelitian Sumiyati meyakini bahwa Bima hanya berperan sebagai bandar niaga bukan pelayar yang aktif (Sumiyati, 2018, p. 37). Pelayar aktif di Bima merupakan orang Sulawesi Selatan dan Melayu. Dari kedua pernyataan kontradiksi tersebut menggunakan pendekatan yang berbeda yaitu pendekatan geografis dan historis. Padahal kedua penelitian tersebut menggunakan kajian sejarah. Oleh karena itu, penelitian terkait pelabuhan Bima menarik untuk dilakukan dengan kajian arkeologi dan pendekatan lanskap untuk membahas terkait lanskap dan pelayaran Bima pada masa lampau.

Jejak arkeologis yang tersisa saat ini sebagian besar berasal dari masa pemerintahan Kesultanan Bima yaitu abad 17-20 M. Letak pelabuhan dengan bangunan-bangunan bagian dari komponen Kesultanan Bima tidak jauh. Sehingga permasalahan dalam penelitian ini terdiri dari dua pertanyaan yaitu: (1) Apa latar belakang penempatan letak Kerajaan dan Kesultanan Bima dan pelabuhan Bima; dan (2) Bagaimana karakteristik pelabuhan Bima.

Penelitian ini bertujuan untuk mengungkap peran pelabuhan Bima pada masa Kerajaan Bima dan Kesultanan Bima dalam kurun waktu abad 14-20 M dan faktor-faktor yang melatarbelakangi kedatangan para pedagang ke Pelabuhan Bima. Karena secara geografis letak pelabuhan Bima cenderung terlalu menjorok ke dalam yang cenderung menyulitkan. Bahkan pelabuhan ini tidak tampak dari Laut Flores yang menjadi jalur niaga. Sehingga harus masuk menyusuri Teluk Bima untuk sampai di pelabuhan Bima.

METODE PENELITIAN

Tahap pertama penelitian ini adalah mengumpulkan data melalui observasi, survei, dan studi literatur. Data-data yang digunakan di antaranya adalah data arkeologi, data lanskap dan data sejarah. Data arkeologi mencakup tinggalan arkeologis berupa artefak dan situs-situs arkeologi terkait pelayaran seperti pelabuhan Bima, kompleks Kesultanan Bima, dan situs lainnya yang relevan dalam penelitian ini termasuk data toponimi. Data lanskap merupakan bentang lahan meliputi bentuk lahan (fisik) baik yang alami dan telah dimodifikasi manusia. Area penelitian ini mencakup tepian Teluk Bima, pelabuhan Bima dan kompleks Kesultanan Bima yang secara administratif termasuk dalam wilayah Kota Bima dan Kabupaten Bima. Data sejarah yang digunakan sejarah Bima yang relevan terkait dengan pelayaran, pelabuhan Bima dan Kerajaan Bima dan Kesultanan Bima dalam kurun waktu abad 14-20 M.

Dari data-data yang telah dikumpulkan akan dilakukan analisis yaitu analisis data, analisis lanskap, dan analisis komparatif. Analisis data digunakan untuk mengetahui

karakteristik pelabuhan dan letak kompleks Kesultanan Bima. Analisis lanskap digunakan untuk mengungkap latar belakang dan karakteristik penempatan pelabuhan Bima dan kompleks Kesultanan Bima. Analisis komparatif digunakan untuk membandingkan antara beberapa wilayah lain di Bima yang memiliki karakteristik serupa dengan karakteristik lanskap pelabuhan Bima dan pusat Kota Kesultanan Bima. Hasil perbandingan ini untuk menjelaskan latar belakang penempatan pelabuhan Bima dan pusat Kesultanan Bima. Selain itu, membandingkan pelabuhan Bima dengan pelabuhan lain yang semasa yaitu pelabuhan Banten untuk menjelaskan karakteristik pelabuhan Bima.

Tahap akhir penelitian ini adalah penarikan kesimpulan. Kesimpulan penelitian ini adalah ringkasan dari pembahasan dan hasil penelitian. Selain itu, implikasi dari penelitian ini yaitu peran pelabuhan Bima terhadap kompleks Kesultanan Bima bahkan dalam perniagaan rempah kuno nusantara di masa lampau. Selain itu, faktor-faktor yang melatarbelakangi kedatangan para pedagang singgah ke pelabuhan Bima.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Asal Usul Pusat Bima

Dari pernyataan Pires, keberadaan pelabuhan Bima maupun Kerajaan Bima telah ada pada abad 14 M (Cortês, 1944, p. 203). Sebelum berdiri Kerajaan Bima, masyarakat Bima diketahui menggunakan sistem berkelompok yang dikepalai seorang *Ncuhi*. Wilayah kekuasaan *Ncuhi* berdasarkan bagian wilayah Bima terbagi menjadi: (1) *Ncuhi Dara* pada bagian tengah; (2) *Ncuhi Parewa* pada bagian selatan; (3) *Ncuhi Padolo* pada bagian barat; (4) *Ncuhi Banggapua* pada bagian utara; dan (5) *Ncuhi Dorowani* pada bagian timur (Chambert-Loir, 2004; Tajib, 1995; Taufiqurrahman, 2012).

Para *Ncuhi* tersebut dipimpin oleh *Ncuhi Dara* yang berhubungan dengan asal-usul Kerajaan Bima (Haris et al., 2021, p. 34; Rahman, 2005, p. 28; Sila, 2018, p. 46). Berdasarkan hal tersebut, bagian tengah yang diperintah *Ncuhi Dara* diindikasikan menjadi asal-usul letak penempatan pusat pemerintahan Kerajaan Bima dan dilanjutkan pemerintahan Kesultanan Bima. Indikasi tersebut dibuktikan dengan adanya toponimi Dara pada saat ini yaitu Kelurahan Dara di Kecamatan Rasana'e Barat, Kota Bima. Letaknya berada di bagian tengah Bima dan kelurahan ini tak jauh dari pusat kompleks Kesultanan Bima yaitu di bagian selatan dan diseberang Sungai Padolo. Kelurahan ini persis berada di bagian timur pesisir Teluk Bima.



Gambar 2. Peta letak Toponim Dara (Kelurahan Dara)

Sumber: Google Earth yang dimodifikasi Izzal Faturrahmi Audina, 2024

Di Kelurahan Dara ini terdapat jejak keberadaan *Ncuhi* Dara yang dipercayai oleh masyarakat sekitar. Jejak tersebut adalah sebuah sumur yang dipercayai masyarakat telah ada sejak masa *Ncuhi* yaitu periode sebelum Kerajaan Bima. Sumur tersebut dikenal dengan *Temba Ncuhi Dara* merupakan tempat pemandian *sangaji* atau *Ncuhi Dara* (Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Kota Bima, 2019, p. 48). Letak sumur ini berada di tengah permukiman di bagian utara Kelurahan Dara yang tak jauh dari pusat kompleks Kesultanan Bima saat ini. Sehingga dapat diindikasikan bahwa pusat Bima berada di sekitar area kompleks pusat Kesultanan saat ini dari masa *Ncuhi*, Kerajaan Bima pada abad 14-17 M, hingga beralih -menjadi Kesultanan Bima pada abad 17-20 M.

Dinamika Sejarah Bima

Kerajaan Bima diyakini telah berdiri pada abad 14 M (Chambert-Loir, 2004; Chambert-Loir & Robson, 1993; Cortesão, 1944; Salahuddin, 1992). Pada masa itu perniagaan Nusantara dikontrol oleh Majapahit termasuk Bima yang masuk dalam jalur lintas perdagangan Nusantara bagian timur (Nayati, 2021, p. 252). Meskipun begitu, Hall (2016) menyatakan bahwa kegiatan perdagangan setiap daerah pada masa itu daerah dikontrol oleh pemerintah daerahnya (Nayati, 2021, p. 241). Sehingga dapat diindikasikan pada saat itu Kerajaan Bima telah melakukan pertukaran bebas (niaga) yang diatur oleh raja Bima sendiri selama 14-17 M.

Kerajaan Bima beralih menjadi kesultanan pada abad 17 M tepatnya tahun 1640 pada penobatan sultan pertama yaitu Abdul Kahir (Ismail, 2004, pp. 63–64). Peralihan ini tidak lepas dari pengaruh Gowa. Salah satu alasannya agar Gowa dapat menjadikan Bima

sebagai gudang beras cadangan (Rofiah, 2017, p. 81; Tajib, 1995, p. 191). Hal ini didukung dengan catatan Pires bahwa Bima menjadi salah satu penghasil beras yang dibeli para pelayar pedagang rempah untuk dijual di Banda (Cortêsão, 1944, p. 208).

Sulawesi Selatan telah menjadi produsen ekspor beras sejak abad 15 M dan menjadi bandar perdagangan rempah-rempah dan beras di wilayah timur Nusantara (Madjid, 2008, p. 4; Nayati, 2005, p. 12). Hubungan Bima dengan Gowa ditandai dengan sejarah kekerabatan melalui perkawinan antara penguasa Kesultanan Bima dan bangsawan Gowa (Noorduyn, 1987, p. 323). Selain itu, di Bima terdapat jejak keberadaan orang-orang Bugis yang hidup berkelompok dan dikenal toponimi Kampung Bugis. Toponimi ini terdapat di tepi Teluk Bima dekat pelabuhan Bima dan juga di dekat pelabuhan Sape (di bagian ujung timur Bima).

Klimaksnya adalah Gowa kalah dari Belanda (VOC) dan menyepakati Perjanjian Bongaya pada tahun 1667. Perjanjian tersebut adalah bentuk upaya Belanda memonopoli pusat perdagangan timur Nusantara. Kesultanan Bima yang menjadi bagian taklukan Makassar ikut berdampak termasuk sistem perniagaannya dimonopoli oleh Belanda.

Jejak Monopoli Belanda Terhadap Perdagangan Bima

Jejak arkeologis terkait pelayaran Bima dari masa Kerajaan Bima masih terbatas. Salah satunya adalah pelabuhan Bima yang diperkirakan telah ada sejak masa Kerajaan Bima. Pada abad 14 M Bima menjadi bagian dari wilayah hegemoni Kerajaan Majapahit. Pires menyatakan bahwa pada saat itu banyak *paraos* (perahu) yang berlabuh di pelabuhan Bima dan menjadi tempat singgah para pedagang (Cortêsão, 1944, p. 203). Pelabuhan Bima masih digunakan sampai saat ini dan terus berkembang seiring waktu menyesuaikan perkembangan teknologi.

Data terkait pelayaran dan perniagaan Kerajaan Bima tidak banyak. Namun jejak bukti arkeologis yang masih ada sampai saat ini sebagian besar tinggalan dari masa Kesultanan Bima termasuk bukti monopoli Belanda. Karena tak lama setelah menjadi kesultanan, Kesultanan Bima yang di bawah kekuasaan Kerajaan Gowa menjadi wilayah kekuasaan Belanda (VOC). Jejak arkeologis terkait monopoli Belanda (VOC) di antaranya adalah Benteng Asakota, toponimi Kampung Benteng, dan pemakaman Belanda.



Gambar 3. Peta Sebaran Situs Arkeologis terkait keberadaan Belanda
Sumber: Google Earth yang dimodifikasi Izzal Faturrahmi Audina, 2024

Benteng Asakota terletak di antara mulut Teluk dan pelabuhan. Benteng Asakota ini terdiri dari dua unit yang berada di kedua sisi tepi Teluk Bima dikenal dengan Benteng Asakota Utara dan Benteng Asakota Selatan. Benteng ini diperkirakan dibangun pada abad 17 M tepat setelah Kesultanan Bima dan perdagangannya dimonopoli oleh Belanda. Rouffaer (1910) menyatakan bahwa kedua benteng tersebut dilengkapi dengan meriam (Noorduyn 1987 dalam Chambert-Loir & Robson, 1993, p. 79). Keberadaan benteng ini berfungsi untuk mengawasi, melindungi, dan menyerang perahu dan kapal yang melewati Teluk Bima.



Gambar 1. Benteng Asakota Selatan tahun 1910 & Meriam di Benteng Asakota tahun 1931

Sumber: <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl>

Pada masa lalu toponimi Kampung Benteng atau dalam bahasa Bimanya adalah *Kampo Bente* pernah menjadi permukiman orang Belanda. Asal nama toponimi itu karena *landmark*-nya adalah benteng yang melindungi permukiman tersebut. Namun, benteng ini kini tidak ada jejaknya sama sekali. Sebelum dikenal Kampung Benteng, toponimi ini

dikenal Kampung Walanda (Zollinger dalam Haris et al., 1997, pp. 16–17). Letak permukiman ini berada di sisi jalur antara pelabuhan Bima dengan kompleks Kesultanan Bima. Selain toponimi Kampung Benteng, keberadaan orang Belanda di Bima ditunjukkan dengan adanya pemakaman Belanda. Kini pemakaman ini telah menyatu dengan makam-makam kristen di Kelurahan Tanjung, Kota Bima. Hanya beberapa jejak monumen makam orang Belanda yang masih tersisa.

Berdasarkan letak situs-situs arkeologis tersebut menunjukkan Belanda memonopoli perniagaan dan pelayaran Kesultanan Bima. Letak permukiman Belanda berada di jalur antara pelabuhan sebagai pusat niaga dan pelayaran dengan pusat pemerintahan Kesultanan Bima. Fenomena itu mengindikasikan upaya pihak Belanda mengawasi dan mengatur alur perdagangan sesuai dengan kontrak yang telah disepakati antara pihak Belanda dan Kesultanan Bima. Akibat monopoli ini pelabuhan Bima tidak dapat berkembang.

Peran pelabuhan Bima pada masa Kesultanan Bima juga menjadi bandar atau 'pengumpul' komoditas dari wilayah lain seperti Kesultanan Tambora dan Dompu (Suryanto, 2009 dalam Geria, 2012, p. 212; Zollinger, 1850 dalam Sjamsuddin, 2019, p. 48). Perdagangan Kesultanan Bima biasanya dilakukan dengan Makassar, Singapura, Jawa, Lombok, Bali, Rote, Bone, dan Selayar (Salahuddin, 1992, p. 82). Selain itu, Belanda menggunakan perjanjian untuk memonopoli komoditas-komoditas unggulan Bima hasil hutan seperti kayu secang dan damar pada abad 17-18 M (Salahuddin, 1992, p. 81).

Alasan Belanda tertarik memonopoli komoditas dagang Bima adalah untuk menguasai perdagangan kayu secang (*Biancaea Sappan*). Di Bima kayu ini dikenal '*haju supu*' atau kayu supang atau kayu sapang. Secara global kayu ini dikenal dengan *Sappan Wood* atau *Brazilian Wood* atau *Brazil*. Kayu secang merupakan pewarna alami berwarna merah, merah muda, atau keunguan. Pewarna ini digunakan pada kain-kain tekstil pada masa lampau. Perdagangan kayu secang Bima ini diketahui telah ada pada abad 14 M, kayu ini diekspor ke Malaka untuk dikirim ke Cina (Cortêsão, 1944, p. 203).

Salah satu bukti arkeologis penggunaan pewarna ini digunakan pada kain sutrayang ditemukan di Situs Dunhuang, Cina tinggalkan Dinasti Tang abad 7-10 M (Tamburini et al., 2019). Hal ini menunjukkan bahwa penggunaan kayu secang ini telah lama digunakan. Kayu ini berasal dari India, sebagian besar juga ada di Cina dan Asia Tenggara (Tamburini, 2022, p. 79). Bahkan kayu ini diperdagangkan hingga ke Eropa dan Jepang sejak abad Pertengahan (abad 5-15 M).

Penghasil kayu secang di Asia Tenggara seperti Siam, Thailand memiliki kualitas yang jauh lebih bagus dibandingkan dari Bima. Kayu secang dari Siam lebih tebal dibandingkan dari Bima (Cortêsão, 1944, p. 203). Meski begitu, kayu secang dari Bima tetap memiliki nilai jual. Oleh karena itu, Belanda memonopoli perdagangan kayu ini selama abad 17-19 M sesuai kontrak perjanjian antara Belanda dan Kesultanan Bima (Salahuddin, 1992, p. 81). Namun, Bima tidak terkenal dalam jaringan global perdagangan kayu secang yang berkaitan dengan produksi sutra.

Letak Pelabuhan Bima Dan Kompleks Kesultanan Bima

Letak pelabuhan Bima berada di tepi pesisir timur Teluk Bima. Pelabuhan ini tidak tampak dari jalur lalu lintas pelayaran Nusantara kuno yaitu Laut Flores. Kemungkinan besar sebelum pelabuhan Bima berkembang menjadi pusat niaga dan pelayaran Kerajaan Bima dan Kesultanan Bima, para pedagang rempah singgah atau bongkar sauh di Batu Pahat. Hal ini diindikasikan dengan lokasi yang menunjang untuk singgah bongkar sauh karena terdapat sumber mata air tawar dan memiliki bentuk lahan yang menjorok ke daratan sehingga para pedagang dapat berlindung dari angin. Bukti lainnya di Batu Pahat dalam bahasa Bima disebut *Wadu Pa'a* yaitu situs arkeologi yang menunjukkan peradaban budaya Hindu-Budha yang berasal dari luar Bima. Situs tersebut diindikasikan berasal dari sekitar abad 10-11 M (Suantika, 1990).

Pelabuhan Bima letaknya tersembunyi dari Laut Flores dan harus masuk menyusuri teluk untuk menjangkaunya. Pintu masuk teluk yang paling sempit lebarnya $\pm$ 190 m dengan kedalaman 26,5 m sampai dengan 49 m dan tempat kapal berlabuh kedalamannya mencapai 40 m (Taufiqurrahman, 2012). Meski begitu, para pelayar yang ingin singgah ke pelabuhan Bima dapat diketahui dengan *landmark*-nya yaitu Gunung Soromandi (*Vadersmits*) (Chambert-Loir & Robson, 1993, p. 79). Gunung ini berada di sisi barat Teluk Bima. Sementara di sisi timur teluk adalah Gunung Kolo.

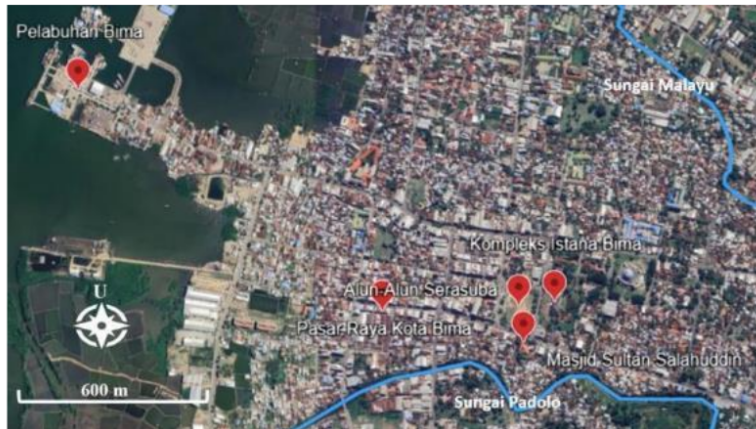
Pelabuhan Bima merupakan pintu akses perahu dan kapal untuk berlabuh di tepi Teluk Bima dekat dengan pusat pemerintahan. Bukti pelabuhan ini menjadi pusat perniagaan dan pelayaran adalah adanya bangunan-bangunan tua terbelengkalai di sepanjang jalur pelabuhan yang masih ada sampai saat ini. Bangunan-bangunan tersebut diindikasikan adalah gudang atau bangunan untuk transit komoditas dan kantor birokrasi urusan pelayaran dan perniagaan di masa lampau.



Gambar 2. Foto bangunan-bangunan lama di sepanjang jalan pelabuhan tahun 2022¹ dan Foto udara bangunan-bangunan di sepanjang jalan pelabuhan Bima pada tahun 1927²

Sumber: (1) Dok Izzal Faturrahmi Audina & (2) digitalcollections.universiteitleiden.nl

Pelabuhan Bima menjadi pusat pelayaran dan perniagaan karena menghubungkan antara pedagang atau wilayah lain dengan pusat pemerintahan Kerajaan Bima dan Kesultanan Bima. Jejak arkeologi pusat pemerintahan Kesultanan Bima ini mencakup kompleks istana, masjid, pasar, dan alun-alun. Berdasarkan letaknya di indikasikan bahwa pusat pemerintahan Bima dari masa periode *Ncuhi*, kerajaan hingga kesultanan menunjukkan bahwa orientasi pusat Bima adalah pusat pelayaran dan perniagaan Bima yaitu pelabuhan Bima.



Gambar 4. Peta letak pelabuhan Bima dan Kompleks Kesultanan Bima
Sumber: Google Earth yang dimodifikasi Izzal Faturrahmi Audina, 2024

Berdasarkan penempatan kompleks Kesultanan Bima ini memiliki ciri khas di antaranya adalah (1) kompleks Kesultanan Bima terletak di bagian timur pelabuhan dan Teluk Bima. Istana Kesultanan Bima ini menghadap ke arah barat yaitu Teluk Bima dimana letak pelabuhan Bima.; (2) kompleks kesultanan berada di dataran rendah yang dikelilingi oleh dataran tinggi.; dan (3) kompleks kesultanan diapit oleh dua sungai besar yaitu Sungai Padolo dan Sungai Malayu yang bermuara ke Teluk Bima.

Morfologi lanskap Bima didominasi oleh dataran tinggi. Sementara kompleks Kesultanan Bima berada di dataran rendah dan dekat pesisir yaitu Teluk Bima. Letaknya tidak jauh dari pelabuhan Bima. Bukti penempatan kompleks Kesultanan Bima berorientasi pada pelabuhan Bima sebagai pusat pelayaran dan perniagaan adalah adanya pasar yang berada dekat dengan pelabuhan (Lihat peta 4). Letak pelabuhan dan kompleks Kesultanan Bima ini berada di dataran rendah dan dekat pesisir. Bima memiliki beberapa wilayah lain dengan karakteristik lanskap serupa yaitu Wera, Woha, dan Sape. Ketiga wilayah tersebut juga memiliki potensi berkembang menjadi pusat perniagaan seperti pelabuhan Bima.



Gambar 5. Peta wilayah-wilayah potensial menjadi pusat perniagaan selain pelabuhan Bima

Sumber: Google Earth yang dimodifikasi Izzal Faturrahmi Audina, 2023

Woha terletak di ujung selatan Teluk Bima bahkan lebih menjorok ke dalam dibandingkan pelabuhan Bima. Sementara Wera dan Sape terletak di sisi paling timur Pulau Sumbawa. Wera berdekatan dengan Pulau Sangeang dan Laut Flores. Sape berhadapan dengan Selat Sape dan dekat Laut Flores.

Pada masa lalu di Teluk Bima terdapat dua pelabuhan yaitu pelabuhan Bima (Pelabuhan *Lawaduwe*) dan *Nanga Belo*. *Nanga Belo* ini artinya adalah sungai Belo yang bermuara ke Teluk Bima dan kini secara administratif masuk dalam wilayah Woha. Sungai ini pernah menjadi pelabuhan transito di pesisir Teluk Bima (Sulistyo, 2014, p. 159). Namun kini area tersebut telah beralih menjadi tambak ikan dan garam. Dari letaknya, Woha lebih jauh ke dalam teluk dibandingkan pelabuhan Bima. Selain itu, perairan pesisir Woha ini cenderung dangkal sehingga tidak cocok untuk perahu dan kapal berukuran besar. Sehingga meski berada di dalam Teluk Bima, letak pelabuhan Bima lebih strategis dibandingkan Woha yang lebih mudah untuk perahu dan kapal berlabuh.

Berbeda dari pelabuhan Bima dan Woha, Wera dan Sape langsung terhubung dengan Laut Flores dan Selat Sape (laut lepas). Sehingga secara akses pelayarannya, Wera dan Sape lebih mudah dijangkau. Namun dalam catatan sejarah, Wera dan Sape pernah diserang oleh bajak laut yang dikenal dengan perompak Tobelo pada tahun 1819 (Chambert-Loir, 2004, pp. 236, 250–251). Hal itu menunjukkan bahwa kedua wilayah tersebut rawan dengan serangan bajak laut. Apalagi letak Wera sangat dekat dengan Pulau Sangeang atau *ilha do Fogo* yang dikenal menjadi pusat perniagaan bagi para perompak di kawasan timur Nusantara (Chambert-Loir, 2004, p. 237). Terlepas dari rawan serangan, Sape pernah menjadi pelabuhan dagang di bawah pemerintahan Kesultanan Bima (Salahuddin, 1992, p. 82). Namun, pelabuhan Bima lebih berkembang dibandingkan Pelabuhan Sape.

Berdasarkan perbandingan di atas menunjukkan bahwa letak pelabuhan Bima strategis dari segi keamanannya. Letaknya sulit dijangkau bagi para penyamun untuk

menyerang pusat kompleks Kesultanan Bima melalui pelabuhan Bima. Karena mereka harus menyusuri Teluk Bima terlebih dulu. Selain itu, letaknya di pesisir Teluk Bima bagian timur yang jauh dari perbatasan Kerajaan Dompu (di sebelah barat Bima) pada saat itu. Keamanan Teluk Bima ini ditingkatkan pada saat Belanda memonopoli Bima dengan membangun Benteng Asakota pada abad 17 M. Benteng ini berada di sisi barat dan timur Teluk Bima (Lihat peta 3). Keberadaan benteng tersebut untuk mengawasi, melindungi, dan menyerang perahu atau kapal di Teluk Bima. Rouffaer (1910) juga menyatakan bahwa kedua benteng tersebut dilengkapi dengan meriam (Noorduyn 1987 dalam Chambert-Loir & Robson, 1993, p. 79).

Karakteristik Pelabuhan Bima

Pires menyatakan bahwa pada abad 14 M banyak *paraos* (perahu) yang berlabuh di pelabuhan Bima (Cortesão, 1944, p. 203). Pada saat itu Bima juga menjadi salah satu daerah di bawah hegemoni Majapahit. Meski begitu, raja Bima mengatur sendiri dalam aktivitas perdagangan di daerahnya. Hal tersebut didasari pernyataan Hall (2016) yang menyatakan bahwa pada masa itu kegiatan perdagangan setiap daerah dikelola oleh pemerintah daerahnya (Nayati, 2021, p. 241). Oleh karena itu, pelabuhan Bima di masa ini tergolong kecil karena fungsinya sebagai pelabuhan transit.

Berdasarkan karakteristiknya, pelabuhan pada masa Kerajaan Bima abad 14-17 M menunjukkan model situs pertukaran langsung (Nayati, 1994, pp. 33–34). Hal ini ditunjukkan pada abad 14 M di Bima dikuasai seorang raja dan terdapat banyak *paraos* (perahu). Lokasi labuhan perahu-perahu tersebut diindikasikan adalah pelabuhan Bima. Pelabuhan Bima menjadi tempat singgah bagi para pedagang. Di pelabuhan Bima orang lokal menjual bahan makanan dan komoditas lainnya seperti daging, ikan, asam, kain, dan kayu secang (Chambert-Loir, 2004, p. 237). Para pedagang rempah juga membeli banyak kain di Bima untuk dijual di Banda dan Maluku (Cortesão, 1944, p. 202). Sementara komoditas budak dan kuda dijual ke Jawa.

Sayangnya data terkait perdagangan dan pelayaran Bima pada abad 15-16 M sangat terbatas. Selanjutnya pada abad 17 M terjadi peralihan kerajaan Bima menjadi Kesultanan tepatnya pada tahun 1640 M. Kesultanan Bima menjadi daerah di bawah kekuasaan Kerajaan Gowa. Tidak lama setelah Bima di bawah kekuasaan Kerajaan Gowa, Gowa kalah dari Belanda dan menyepakati Perjanjian Bongaya pada tahun 1667 M. Hal ini pun ikut berdampak pada Kesultanan Bima yaitu kerajaan ini diatur oleh Belanda (VOC). Namun, setelah Kesultanan Bima dimonopoli Belanda berdampak pada pelabuhan Bima menjadi tidak berkembang. Pelabuhan ini tetap menjadi pelabuhan transit para pedagang dan pelabuhan 'pengumpul' komoditas dari wilayah sekitar maupun pedalaman untuk didistribusi ke pelabuhan-pelabuhan utama (besar) (Nayati, 2021). Beberapa pelabuhan besar yang berdagang dengan Bima di antaranya adalah Makassar, Singapura, Jawa, Maluku (Salahuddin, 1992, p. 82).

Salah satu kriteria besar dan kecilnya suatu pelabuhan adalah kepadatan pedagang yang hadir di pelabuhan (Nayati, 2021, 2020). Sebagai perbandingan, pelabuhan Bima berbeda dengan pelabuhan Banten yang digunakan Nayati (1994) sebagai studi kasus

penelitiannya. Pada abad 16-17 M pelabuhan Banten menjadi pelabuhan penting karena memiliki komoditas utamanya adalah lada yang saat itu merupakan salah satu komoditas penting. Komoditas di pelabuhan Banten berasal dari wilayah kekuasaan Kerajaan Banten di antaranya wilayah Pulau Jawa bagian barat, Lampung, Bengkulu, dan Sumatera Selatan. Selain itu, di Pelabuhan Banten memiliki komoditas rempah dari Maluku yang dibawa oleh para pedagang dari pelabuhan Gresik. Sebelum abad 16 M pelabuhan Gresik menjadi wilayah penampungan rempah dan komoditas Indonesia bagian timur (Nayati, 1994, 2021, 2020).

Pada awal abad 16 M pelabuhan Banten ramai didatangi pedagang asing yang berdagang karena keragaman komoditas yang tersedia di pasar Banten. Para pedagang tersebut berasal dari Cina, Asia Selatan, Asia Tenggara, Asia Barat, dan Nusantara. Namun pada perempat terakhir abad 16 M, pedagang dari Eropa (Portugis, Inggris, dan Belanda) mulai berperan di wilayah Banten (Nayati, 1985, 1994). Keberadaan pedagang tersebut dapat diindikasikan dari jejak arkeologis di antaranya adalah keramik, mata uang, bangunan keagamaan (masjid, klenteng, gereja), kuburan (Cina, Belanda, Muslim), benteng Belanda, hingga toponimi yang dilacak dari delapan peta kuna Banten seperti Pekojan, Pecinan, Kebalen, dan lainnya (Nayati, 1985, 1994).

Pedagang di pelabuhan Bima tidak sepadat dengan pelabuhan Banten karena komoditas Bima merupakan bukan komoditas utama perdagangan Nusantara maupun global pada abad 16-19 M. Pelabuhan Bima menjadi tempat transit atau persinggahan karena letaknya di jalur selatan perdagangan rempah pada masa itu. Para pedagang yang hadir di pelabuhan Bima di antaranya adalah pedagang dari Majapahit dan sedikit di antaranya adalah pedagang dari Cina, Asia Barat, dan Asia Selatan (Nayati, 2021). Mereka adalah pedagang dan pelayar yang sebelumnya telah berdagang di pelabuhan-pelabuhan sebelumnya. Mereka berdagang barang dagangan yang dibawa dari pelabuhan asal dan juga dari pelabuhan-pelabuhan sebelumnya (Cortese, 1944; Nayati, 2021, 2020). Para pedagang yang datang dari arah Jawa merupakan pedagang yang mencari rempah-rempah Maluku dan cendana, serta komoditas lainnya yang ditemui di pelabuhan-pelabuhan yang disinggahi termasuk Bima. Alasan lain para pedagang singgah di Bima diduga juga karena menghindari para perompak laut yang berada di jalur selatan perdagangan Nusantara. Hal ini didasari di Laut Flores pada bagian utara Bima terdapat Pulau Sangeang. Pulau ini diketahui menjadi pusat perniagaan para perompak di kawasan timur Nusantara (Cortese, 1944, p. 237).

Pedagang yang datang ke Bima jumlahnya sedikit karena Bima tidak memiliki komoditas penting di abad 16-17 M sehingga pelabuhan Bima termasuk jenis pelabuhan kecil. Pedagang yang ada di Bima beraktivitas di pasar setempat dan tinggal di sekitar pelabuhan bersama pedagang dan penduduk setempat. Mereka tidak memiliki permukiman khusus karena memang para pedagang yang datang ke Bima hanya sementara. Karena mereka harus melanjutkan perjalanan baik mencari rempah atau pulang setelah mendapatkan rempah. Adapun pelayar yang menetap di antaranya adalah orang Melayu dan Bugis. Hal itu dibuktikan dengan toponimi yang berada di utara pelabuhan Bima.

Jejak keberadaan para pendatang asing di Bima tergolong sedikit ditandai dengan jejak permukiman termasuk toponimi dan pemakaman. Adapun toponimi yang berada di sekitar Teluk Bima di antaranya adalah Kampung Bugis, Kampung Melayu, Desa Bajo, dan Kampung Benteng (Belanda). Jejak keberadaan pendatang asing lainnya di Bima yang ditandai berupa pemakaman Cina dan pemakaman Belanda. Orang-orang Cina masih dapat ditemui di area pasar dan komersial pusat kota Bima sementara keberadaan orang Belanda sudah tidak ada. Pendatang asing lain yang umum ditemukan di Bima adalah orang Arab. Kini mereka telah berbaur dengan masyarakat dengan menetap di area lingkungan Melayu dan juga berdagang di area komersial pusat kota. Jumlah banyak dan variasi pedagang asing yang datang ke Bima tergolong sedikit, besar kemungkinannya diatur oleh Belanda. Pihak Belanda yang menentukan pedagang yang boleh berniaga dan datang ke Bima.

Sejak abad 17 M Belanda (VOC) menguasai perdagangan rempah-rempah Nusantara berdampak pada Bima. Jumlah pedagangnya diduga menurun karena jumlah komoditas rempah dari Maluku dimonopoli VOC. Berkurangnya pedagang yang datang ke Bima semakin berkurang karena adanya konflik perebutan penguasaan perdagangan antara VOC dengan kerajaan-kerajaan besar termasuk dengan Kerajaan Gowa. Konflik perebutan penguasaan tersebut berdampak pada penguasaan Kerajaan Bima yang menjadi daerah kekuasaan Gowa pada akhir abad 17 dan awal abad 18 M. Karena hubungan baik antara Bima dan Gowa menjadikan banyaknya pedagang dan bahkan bangsawan Gowa hadir dan menetap di Bima. Hal ini dibuktikan dengan toponimi Bugis yang bersebelahan dengan toponimi Melayu dekat pelabuhan Bima. Bahkan mereka berbaur dengan masyarakat Bima mencapai daerah pedalaman. Dari hasil wawancara H. Annas H. Abbas, mantan Kepala Desa Maria periode tahun 2002-2013 pada tanggal 7 Agustus 2022, menyatakan bahwa di daerah pegunungan Wawo tepatnya di Desa Maria pernah dikepalai yang dikenal sebagai *gelarang* yang berasal dari Makassar pada awal abad 20 M. Selain itu, masyarakat desa tersebut juga diyakini adalah orang-orang Sulawesi Selatan yang pindah dan menetap di desa tersebut (Anonim, n.d.).

KESIMPULAN

Letak pelabuhan Bima strategis dalam rute perdagangan kuno Nusantara yang menghubungkan Malaka, Jawa, dan Maluku pada masa lalu. Sehingga banyak perahu dan kapal berlabuh ke pelabuhan ini untuk singgah dalam perjalanannya yang mengangkut para pedagang dan komoditas dari wilayah lain. Pelabuhan Bima tidak hanya sebagai tempat singgah. Karena terdapat lokasi yang lebih dekat dari Laut Flores di bibir Teluk Bima terdapat titik bongkar sauh yaitu Kolo dan Batu Pahat. Meski begitu, pelabuhan Bima berkembang menjadi pusat perniagaan dan pelayaran Bima. Padahal secara geografis letak pelabuhan ini tersembunyi dari Laut Flores dan harus menyusuri ke dalam Teluk Bima sehingga cenderung menyulitkan. Hal ini tidak terlepas dari pusat pemerintahan Bima pada saat itu yaitu Kerajaan Bima sampai Kesultanan Bima.

Latar belakang penempatan pelabuhan Bima ini berkaitan dengan asal usul sejarah Bima yaitu letak pusat pemerintahan Bima. Letak pelabuhan Bima sebagai pusat

perniagaan dan pelayaran Bima berada tidak jauh dari kompleks Kesultanan Bima sebagai pusat pemerintahan Bima. Selain itu, letak pelabuhan Bima sangat strategis dari segi keamanannya. Hal ini diindikasikan dari serangan-serangan bajak laut pada beberapa daerah pesisir di jalur selatan Nusantara yaitu Laut Flores.

Pelabuhan Bima berperan sebagai bandar niaga bagi Kerajaan Bima dan Kesultanan Bima dalam kurun waktu abad 14-20 M. Ketika para pedagang singgah di pelabuhan Bima mereka berinteraksi dan berdagang dengan masyarakat lokal masa Kerajaan Bima dan Kesultanan Bima. Para pedagang yang singgah di pelabuhan Bima untuk memenuhi perbekalan, berdagang, maupun berlindung dari angin (badai) dan juga dari para perompak. Keberadaan mereka ditandai dengan jejak-jejak arkeologis berupa artefak yang berkaitan dengan aktivitas pelayaran dan perdagangan maupun situs dan toponimi yang berada di sekitar pelabuhan Bima dan sekitar tepian Teluk Bima.

Aktivitas pelayaran dan perdagangan pada masa Kerajaan Bima selama abad 14-17 M pelabuhan Bima dikuasai dan dikontrol oleh pihak kerajaan. Sedangkan pada masa Kesultanan Bima, mulai pada abad 17 M pelabuhan Bima dikontrol oleh Kesultanan Bima. Kemudian aktivitas pelayaran dan perdagangan di pelabuhan tersebut dimonopoli Belanda setelah Perjanjian Bongaya antara Gowa dan Belanda pada tahun 1667 M.

Belanda memonopoli perdagangan Bima dengan memanfaatkan komoditas yang tersedia untuk mendapatkan keuntungan. Bukti monopoli tersebut ditunjukkan dengan letak jejak-jejak arkeologis seperti Benteng Asakota, toponimi *Kampo Bente*, dan pemakaman orang Belanda. Akibat dari monopoli tersebut, pelabuhan Bima tidak berkembang pesat dan tergolong sebagai pelabuhan kecil. Hal ini ditandai dengan variasi komoditas yang tersedia bukan komoditas utama dalam perdagangan Nusantara. Selain itu, jumlah dan variasi pendatang asing yang berniaga di Bima cenderung sedikit.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. (n.d.). *Profil Desa*. Desa Maria. Retrieved April 17, 2024, from www.desa-maria.com
- Chambert-Loir, H. (2004). *Kerajaan Bima dalam Sastra dan Sejarah*. Kepustakaan Populer Gramedia.
- Chambert-Loir, H., & Robson, R. (1993). State, City, Commerce: The Case of Bima. *Indonesia*, 57(57), 71–88. <https://doi.org/10.2307/3351242>
- Cortesão, A. (1944). Fifth Book-Indian Archipelago. In A. Cortesão (Ed.), *The Suma Oriental of Tome Pires and The Book of Fransisco Rodrigues* (pp. 135–228). The Hakluyt Society.
- Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Kota Bima. (2019). *Buku Registrasi Cagar Budaya Kota Bima 2019*. Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Kota Bima.
- Geria, I. M. (2012). Penelitian Situs Tambora Antara Peluang dan Tantangan. *Forum Arkeologi*, 25(3), 206–215. <https://karya.brin.go.id/id/eprint/15889>

- Haris, T., Kartini, R., Muchlisa, D. R., Abubakar, S., & Sulaiman, M. (2021). *Kesultanan Bima Masa Pra Islam Sampai Masa Awal Kemerdekaan* (B. Samuray (ed.)). Kementerian Agama dan Museum Samparaja Kota Bima.
- Haris, T., Zuhdi, S., & Wulandari, T. (1997). *Kerajaan Tradisional di Indonesia : Bima* (1997th ed.). Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional Direktorat Jenderal Kebudayaan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Ilmiawan. (2017). Bandar Bima Pada Abad XVIII (Suatu Tinjauan Historis). *JIME*, 3(1), 271–277. <https://doi.org/10.58258/jime.v3i1.104>
- Ismail, M. H. (2004). *Peran Kesultanan Bima dalam Perjalanan Sejarah Nusantara*. Lenggé.
- Keulen, W. G. H. van. (1840). *Schets der Baai van Bima (Eil[and] Sumbawa) COLLEBN Port 58 N 114*. Leiden University Libraries: Digital Collections. digitalcollections.universiteitleiden.nl
- Madjid, M. S. (2008). Ekspansi Politik Kerajaan Gowa-Tallo Terhadap Kerajaan Bima Abad XVII. *Humanis*, IX(2), 1–9.
- Nayati, W. (1985). Pergeseran Lokasi Pemukiman Orang Cina Di Kota Banten Dari Abad XVI - XIX (Berdasarkan Pengamatan Peta Kuna Kota Banten). *Berkala Arkeologi*, 6(2), 70–83. <https://doi.org/10.30883/jba.v6i2.445>
- Nayati, W. (1994). *The Archaeology of Trading Sites in the Indonesia Archipelago in the Sixteenth and Seventeenth Centuries: Possibilities and Limitations of the Evidence*. The Australian National University.
- Nayati, W. (2005). *Social Dynamics and Local Trading Pattern in The Bantaeng Region, South Sulawesi (Indonesia) Circa 17th Century*. <https://core.ac.uk/download/pdf/48627792.pdf>
- Nayati, W. (2021). The characteristics of the route around Indonesia as trading products in 14th century. *Maritime Cultural Heritage*, 14, 239–261.
- Nayati, W. (2020). The Characteristics of The Route Around Indonesia As Trading Products In 14th Century. *International Symposium on "Trade Port and Maritime Trade in East Asia,"* 1–52.
- Noorduyn, J. (1987). Bima En Sumbawa. In *Foris Publications Holland*. Foris Publication.
- Rahman, M. F. (2005). Kontroversi Sejarah Kehadiran Islam Di Bima. *Ulumuna*, 9(1), 20. <https://doi.org/10.20414/ujis.v9i1.441>
- Rofiah, V. (2017). *Hubungan Kerajaan Gowa Dengan Kerajaan Bima Abad Ke-XVII*. Universitas Hasanuddin.
- Salahuddin, S. M. R. (1992). *Bandar Bima* (Sri Wulan Rujati Mulyadi (ed.)). Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Jenderal Kebudayaan

Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Bagian Penelitian dan Pengkajian
Kebudayaan Nusantara.

- Salahuddin, S. M. R., & Mukhlis. (2007). *Katalog Naskah Bima: Koleksi Museum Samparaja* (A. St. Zahra (ed.)). Museum Samparaja Bima.
- Salahuddin, S. M. R., & Mulyadi, S. W. R. (1992). *Katalogus Naskah Melayu Bima II*. Yayasan Museum Kebudayaan "Samparaja" Bima.
- Sila, M. A. (2018). Historicizing Islam: On The Agency of Siti Maryam in the Construction of Bima's History of Islamization. *Studia Islamika*, 25(1), 37–66.
- Sjamsuddin, H. (2019). *Memori Pulau Sumbawa tentang Sejarah, Interaksi Budaya & Perubahan Sosial-Politik di Pulau Sumbawa*. Ombak.
- Suantika, W. (1990). Peninggalan Ciwa-Buddha Di Gua Gajah (Bali) Dan Wadu Pa'a (Bima). *Forum Arkeologi*, 11(2), 41–49.
- Sulistyo, B. (2014). Multikulturalisme Di Bima Pada Abad X – XVIII. *Paramita: Historical Studies Journal*, 24(2), 155–172. <https://doi.org/10.15294/paramita.v24i2.3120>
- Sumiyati, S. (2018). Eksistensi Bima Dalam Pelayaran Dan Perdagangan Antar Pulau. *Diakronika*, 18(1), 33–44. <https://doi.org/10.24036/diakronika/vol18-iss1/60>
- Tajib, A. (1995). *Sejarah Bima Dana Mbojo*. PT Harapan Masa (PGRI).
- Tamburini, D. (2022). Dyes along The Silk Road. In *Textiles & Clothing Along The Silk Roads* (pp. 73–94). UNESCO & China National Silk Museum.
- Tamburini, D., Cartwright, C. R., Pullan, M., & Vickers, H. (2019). An investigation of the dye palette in Chinese silk embroidery from Dunhuang (Tang dynasty). *Archaeological and Anthropological Sciences*, 11(4), 1221–1239. <https://doi.org/10.1007/s12520-017-0592-4>
- Taufiqurrahman. (2012). *Sejarah Pelabuhan Bima*. Ombak.
- Yati, S., Najamuddin, & Bahri. (2020). Pelabuhan Bima dalam Perdagangan Maritim Abad Ke XVII. *Attoriolog Jurnal Pemikiran Kesejarahan Dan Pendidikan Sejarah*, 18(2), 13–21.

ORIGINALITY REPORT

6%

SIMILARITY INDEX

6%

INTERNET SOURCES

1%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	fahrudin.org Internet Source	4%
2	core.ac.uk Internet Source	<1 %
3	Submitted to State Islamic University of Alauddin Makassar Student Paper	<1 %
4	adis5178.blogspot.com Internet Source	<1 %
5	escholarship.org Internet Source	<1 %
6	ejournal-balitbang.kkp.go.id Internet Source	<1 %
7	alfarabi1984.wordpress.com Internet Source	<1 %
8	demonmagz.wordpress.com Internet Source	<1 %
9	idtesis.com Internet Source	<1 %
10	repo.iain-tulungagung.ac.id Internet Source	<1 %

