



TRANSFORMASI POLA PELAYARAN DAN PERDAGANGAN VOC DI NUSANTARA PADA ABAD 16-18 M

Gunawan Bulvi, Hamdi Ramadhan, Putri Dahlia
Universitas Islam Negeri Imam Bonjol Padang; bulfigunawan3@gmail.com
Universitas Islam Negeri Imam Bonjol Padang; hamdiramadhan1003@gmail.com
Universitas Islam Negeri Imam Bonjol Padang; putridahlyaa@gmail.com

Received date: 22 Desember 2024; Accepted date: 11 Juni 2026; Published date 30 Juni 2026;

Abstract

Indonesia occupies a strategic position within international shipping and trade networks due to its location along global trade routes and its abundant natural resources, particularly spices. During the 16th century, maritime and commercial activities in the Indonesian archipelago flourished through networks involving local, Asian, and European traders. This context provides a basis for analyzing the transformations that occurred following the establishment of the Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) in 1602. This study aims to examine the role of ships as links in trade, as well as the transformations and commodities traded by the VOC in the archipelago from the 16th to the 18th centuries. It does so by comparing conditions before and after the VOC's arrival, specifically regarding changes in shipping routes, vessel types, and traded commodities. The study employs a library research methodology, incorporating the stages of the historical method: heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. The findings indicate that prior to the VOC's arrival, shipping and trade networks in the archipelago operated relatively openly through major ports connected to broader Asian trade networks. Following the VOC's arrival in the 17th century, significant transformations occurred, including the seizure of strategic ports, the realignment of shipping routes to serve VOC monopoly interests, the utilization of a VOC fleet supported by local vessels, and the control of key commodity trades—such as cloves, nutmeg and pepper. These transformations shifted the maritime trade structure of the archipelago from a relatively open system to one that was centralized and controlled by the VOC through monopoly policies that persisted until the 18th century.

Keywords: trade, shipping, routes, spices, Indonesia

Introduction

Nusantara memiliki sejarah yang panjang dalam perkembangan sejarah kepulauan Asia Tenggara. (Muljana, 2005: 228-236) Secara historis, istilah tersebut dikenal melalui Sumpah Palapa yang diucapkan oleh Mahapatih Gajah Mada dari Kerajaan Majapahit pada abad ke-14 sebagai cita-cita untuk mempersatukan wilayah-wilayah di luar pusat kekuasaan Majapahit. Secara etimologis, kata *Nusantara* berasal dari bahasa Sanskerta, yaitu *nusa* yang berarti pulau dan *antara* yang berarti luar atau seberang. Dalam perkembangan historiografi modern, istilah Nusantara digunakan untuk merujuk pada gugusan kepulauan yang saat ini menjadi wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. (Ricklefs, 2008 : 3-7).

Secara geografis, Nusantara berada pada jalur pelayaran dan perdagangan internasional yang menghubungkan Asia Timur, Asia Selatan, Timur Tengah, dan Eropa. Posisi tersebut menjadikan Nusantara sebagai salah satu pusat perdagangan maritim sejak masa pra-kolonial. (Reid, 1988, : 1-32). Komoditas seperti lada, pala, dan cengkih memiliki nilai ekonomi yang tinggi sehingga menarik perhatian para pedagang dari Arab, India, Persia, Tiongkok, hingga bangsa-bangsa Eropa. Perubahan besar dalam jaringan perdagangan maritim terjadi setelah Malaka jatuh ke tangan Portugis pada tahun 1511. (Reid, 2008 : 33-46). Peristiwa tersebut mengubah peta perdagangan di Asia Tenggara dan mendorong bangsa-bangsa Eropa mencari jalur langsung menuju pusat-pusat penghasil rempah-rempah di Nusantara.

Dalam persaingan perdagangan tersebut, Belanda mendirikan Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) pada tahun 1602 sebagai perusahaan dagang yang memperoleh hak istimewa (*octrooi*) dari pemerintah Belanda. (Ricklefs, 2008 : 54-63). Hak tersebut memberikan kewenangan kepada VOC untuk melakukan monopoli perdagangan, membangun benteng, mengadakan perjanjian dengan penguasa lokal, membentuk angkatan bersenjata, hingga mencetak mata uang. Dengan kewenangan tersebut, VOC berhasil menguasai berbagai pelabuhan strategis di Jawa, Sumatra, Sulawesi, Kepulauan Maluku, dan wilayah lainnya sehingga mampu membangun jaringan perdagangan yang terintegrasi. (Andaya, 1993 : 101-132). Dominasi VOC tidak hanya memengaruhi aktivitas perdagangan, tetapi juga mengubah jalur pelayaran, distribusi komoditas, serta hubungan ekonomi antara kerajaan-kerajaan lokal dengan kekuatan kolonial. Pada akhir abad ke-18, VOC mengalami kemunduran akibat korupsi, tingginya biaya peperangan, lemahnya administrasi, dan beban utang yang terus meningkat hingga akhirnya dibubarkan pada tahun 1799.

Kajian mengenai VOC dan perdagangan Nusantara telah banyak dilakukan oleh para sejarawan. (Ricklefs, 2008 : 54-75). Penelitian M. C. Ricklefs lebih menitikberatkan pada perkembangan kekuasaan kolonial Belanda dan peran VOC dalam pembentukan tatanan politik di Nusantara. Sementara itu, Anthony Reid mengkaji dinamika perdagangan Asia Tenggara pada abad ke-15 hingga ke-17 dengan menempatkan Nusantara sebagai bagian dari jaringan perdagangan global. Di sisi lain, Leonard Y. Andaya memfokuskan kajiannya pada perdagangan rempah-rempah di kawasan Maluku serta hubungan VOC dengan kerajaan-kerajaan lokal. Berbagai penelitian tersebut memberikan kontribusi penting dalam memahami sejarah VOC dan perdagangan Nusantara, namun sebagian besar masih berfokus pada aspek monopoli perdagangan, ekspansi politik, atau hubungan VOC dengan kerajaan tertentu.

Berdasarkan tinjauan historiografi tersebut, masih terdapat ruang kajian mengenai transformasi jaringan perdagangan maritim Nusantara sebagai dampak kebijakan VOC. Penelitian terdahulu belum banyak menjelaskan secara komprehensif bagaimana monopoli perdagangan VOC mengubah jalur pelayaran, fungsi pelabuhan, distribusi komoditas, serta keterhubungan antarpusat perdagangan di Nusantara. Oleh karena itu, kebaruan (*novelty*)

penelitian ini terletak pada analisis mengenai transformasi jaringan perdagangan maritim Nusantara sebagai konsekuensi dari kebijakan monopoli VOC dengan memadukan perspektif sejarah maritim dan sejarah ekonomi.

Methods

Metode yang digunakan oleh penulis untuk mengumpulkan data yang berkaitan dengan topik yang di angkat dalam penelitian yaitu metode studi pustaka (*library research*), penelitian menggunakan empat tahapan sejarah. Pertama tahapan *heuristic*, pada tahapan ini penulis mengumpulkan sumber tertulis yang berkaitan dengan transformasi pola pelayaran dan perdagangan VOC di Nusantara adapun sumber sumber yang digunakan dalam penelitian ini antara lain buku-buku sejarah VOC, sejarah Indonesia, sejarah pelayaran dan perniagaan maritime di Nusantara, artikel ilmiah tentang perdagangan VOC, jurnal sejarah maritim serta sumber sumber lain yang relevan dengan penelitian. kedua tahapan verifikasi, yaitu proses pengujian sumber sejarah melalui kritik intern dan ekstern agar mendapatkan sumber yang autentik dan kredibel. penulis melakukan kritik intern untuk menilai kredibilitas isi sumber dengan membandingkan informasi antara sumber satu dengan yang lainnya serta menilai objektivitas data yang diperoleh. Sedangkan kritik ekstern penulis menguji keaslian sumber berdasarkan asal usul penulis, waktu penerbitan dan autensitas dokumen.

Ketiga tahapan Interpretasi yaitu proses menganalisa sumber sumber agar dapat menarik kesimpulan. Pada tahapan ini penulis menganalisis sumber menggunakan pendekatan sejarah ekonomi untuk menganalisis sistem perdagangan dan kebijakan ekonomi VOC dan pendekatan sejarah maritime digunakan untuk mengkaji pola pelayaran, jalur perdagangan, serta peranan pelabuhan VOC di Nusantara. Analisis dilakukan dengan membandingkan berbagai sumber yang telah diverifikasi untuk menemukan persamaan dan perbedaan sehingga dapat di tarik kesimpulan yang objektif. keempat proses historiografi, pada tahapan ini penulis menuangkan hasil penelitian yang diperoleh untuk dituangkan dalam bentuk tulisan yang tersusun secara terstruktur dan sistematis.

Result and Discussion

Peranan Kapal sebagai Penghubung Perdagangan di Nusantara Abad ke-16–18 M

Posisi geografis Nusantara yang berada di antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik menjadikannya salah satu kawasan terpenting dalam jaringan perdagangan maritim dunia pada abad ke-16 hingga abad ke-18. (Reid, 1988 : 25-58). Kekayaan komoditas rempah-rempah, seperti lada, pala, dan cengkih, menarik kedatangan para pedagang dari Arab, India, Tiongkok, hingga bangsa-bangsa Eropa. Jalur pelayaran yang telah berkembang sejak masa pra-kolonial semakin ramai setelah bangsa Portugis berhasil menguasai Malaka pada tahun 1511. Peristiwa tersebut mengubah orientasi perdagangan Asia Tenggara dan mendorong bangsa-bangsa Eropa mencari jalur langsung menuju pusat-pusat penghasil rempah-rempah di Nusantara.

Kedatangan armada Belanda yang dipimpin Cornelis de Houtman di Banten pada tahun 1596 menandai dimulainya persaingan dagang Belanda di Nusantara. Informasi mengenai

besarnya keuntungan perdagangan rempah-rempah mendorong para pedagang Belanda mendirikan Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) pada tahun 1602. (Adayana, 1993:62-98). Berbeda dengan pedagang Eropa sebelumnya, VOC tidak hanya berorientasi pada perdagangan, tetapi juga membangun jaringan pelayaran yang terintegrasi melalui penguasaan pelabuhan, benteng, dan jalur distribusi komoditas. (et al, dkk 2007:63).

Jaringan pelayaran VOC menghubungkan pelabuhan-pelabuhan utama seperti Batavia, Banten, Semarang, Surabaya, Makassar, Ambon, Banda, Ternate, dan Malaka. (Ricklefs, 2008:45-63). Batavia yang didirikan pada tahun 1619 berkembang menjadi pusat administrasi dan distribusi perdagangan di kawasan barat Nusantara, sedangkan Ambon dan Banda menjadi pusat pengumpulan pala dan cengkih. Dari pelabuhan-pelabuhan tersebut, komoditas rempah-rempah dikirim menuju Batavia sebelum diekspor ke Eropa melalui Tanjung Harapan.

Dalam membangun jaringan perdagangan tersebut, VOC memadukan kekuatan militer, diplomasi, dan teknologi perkapalan. Armada VOC menggunakan kapal-kapal samudra berukuran besar, seperti East Indiaman (*retourschip*) dan *fluyt*, yang mampu mengangkut muatan rempah-rempah dalam jumlah besar dengan biaya operasional yang lebih efisien. (Lapian, 2008: 31-76). Kapal-kapal tersebut dilengkapi persenjataan dan dirancang untuk pelayaran jarak jauh sehingga mendukung dominasi VOC dalam perdagangan internasional.

Meskipun demikian, VOC tidak sepenuhnya menggantikan peranan kapal-kapal lokal. Dalam distribusi antarpulau dan pengangkutan komoditas dari daerah produksi menuju pelabuhan utama, VOC tetap memanfaatkan kapal-kapal Nusantara, seperti *jong*, *lancaran*, *kora-kora*, dan berbagai jenis perahu dagang milik masyarakat pesisir. (Lapian, 2008: 77-112). Kapal *jong* yang banyak digunakan oleh pedagang Jawa dan Tiongkok dikenal memiliki kapasitas angkut yang besar, sedangkan *kora-kora* banyak dimanfaatkan di Kepulauan Maluku untuk mobilitas antarpulau. (Knaap, 1987: 18-37). Interaksi antara teknologi perkapalan Eropa dan kapal-kapal lokal menunjukkan bahwa keberhasilan jaringan perdagangan VOC tidak hanya ditentukan oleh kekuatan armada Eropa, tetapi juga oleh kemampuan memanfaatkan sistem pelayaran yang telah berkembang di Nusantara.

Penguasaan jalur pelayaran tersebut memungkinkan VOC memperluas monopoli perdagangan hingga ke berbagai pusat produksi rempah-rempah. (J. A. M. Y., 2007:63). Melalui penguasaan pelabuhan strategis, pembangunan benteng, dan pengawasan jalur laut, VOC berhasil mengendalikan arus perdagangan sekaligus memperkuat pengaruh politiknya terhadap kerajaan-kerajaan lokal. Namun, memasuki akhir abad ke-18, dominasi tersebut mulai mengalami kemunduran akibat tingginya biaya perang, korupsi, persaingan dengan Inggris dan Prancis, serta krisis keuangan yang menyebabkan VOC dibubarkan pada tahun 1799.

Transformasi Teknologi Perkapalan VOC dan Peran Kapal Lokal dalam Perdagangan Nusantara Abad ke-16–18 M

Kapal merupakan sarana transportasi maritim yang memiliki peranan penting dalam perkembangan perdagangan Nusantara pada abad ke-16 hingga abad ke-18. (Ricklefs, 2008:45-63). Sebagai wilayah kepulauan, aktivitas perdagangan antarpulau maupun perdagangan internasional sangat bergantung pada kemampuan transportasi laut dalam menghubungkan

daerah penghasil komoditas dengan pelabuhan-pelabuhan perdagangan. Melalui kapal, berbagai komoditas seperti lada, pala, dan cengkih dapat didistribusikan dari daerah produksi menuju pusat-pusat perdagangan di Nusantara, kemudian dipasarkan ke berbagai kawasan Asia hingga Eropa. Dengan demikian, perkembangan perdagangan maritim tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan komoditas, tetapi juga oleh perkembangan teknologi perkapalan yang mendukung kelancaran distribusi barang.

Sebelum kedatangan bangsa-bangsa Eropa, masyarakat Nusantara telah memiliki tradisi pelayaran yang maju dengan memanfaatkan berbagai jenis kapal yang disesuaikan dengan kondisi geografis wilayah kepulauan. Kapal jong yang banyak digunakan oleh pedagang Jawa dan Tiongkok dikenal memiliki kapasitas angkut yang besar dan mampu melakukan pelayaran jarak jauh. (Lapian, 2008: 31-76). Selain itu, terdapat kapal lancaran, kora-kora, serta berbagai jenis perahu dagang yang digunakan untuk menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di Jawa, Sumatra, Maluku, Sulawesi, dan wilayah pesisir lainnya. Keberadaan kapal-kapal tersebut menunjukkan bahwa jaringan perdagangan antarpulau telah berkembang jauh sebelum berdirinya VOC.

Perubahan penting dalam sistem pelayaran maritim terjadi setelah berdirinya Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) pada tahun 1602. (Knaap, 1696: 18-37). Untuk memperkuat monopoli perdagangan rempah-rempah, VOC memperkenalkan teknologi perkapalan yang lebih maju melalui penggunaan kapal fluyt dan *retourschip* (East Indiaman). Kapal fluyt dirancang dengan lambung yang lebih lebar sehingga mampu mengangkut muatan dalam jumlah besar dengan kebutuhan awak kapal yang lebih sedikit. Sementara itu, *retourschip* merupakan kapal samudra berukuran besar yang digunakan untuk mengangkut rempah-rempah dari Nusantara menuju Belanda serta dilengkapi persenjataan untuk melindungi kapal dari ancaman perompak maupun serangan armada dagang negara lain. Penggunaan teknologi perkapalan tersebut meningkatkan efisiensi pelayaran, memperbesar kapasitas angkut, serta menekan biaya distribusi komoditas perdagangan. (Horridgen, 1981: 15-54).

Transformasi teknologi perkapalan yang dilakukan VOC tidak hanya membawa perubahan pada bentuk dan kapasitas kapal, tetapi juga mengubah pola perdagangan maritim di Nusantara. Sebelum kedatangan VOC, perdagangan berlangsung secara relatif terbuka melalui jaringan pelayaran yang dikuasai oleh pedagang lokal maupun pedagang Asia. Setelah VOC menguasai pelabuhan-pelabuhan strategis, jalur pelayaran mulai dipusatkan menuju Batavia sebagai pusat administrasi dan distribusi perdagangan. Komoditas dari Ambon, Banda, Ternate, Makassar, Banten, dan pelabuhan lainnya terlebih dahulu dikumpulkan di Batavia sebelum dikirim ke pasar internasional. Perubahan tersebut menunjukkan bahwa teknologi perkapalan VOC menjadi bagian dari strategi untuk membangun sistem perdagangan yang terpusat dan mendukung kebijakan monopoli.

Meskipun memiliki armada modern, VOC tidak sepenuhnya menggantikan peranan kapal-kapal lokal. Dalam praktiknya, kapal jong, lancaran, kora-kora, dan berbagai jenis perahu dagang tetap dimanfaatkan untuk mengangkut hasil bumi dari daerah produksi menuju pelabuhan utama. Kapal-kapal lokal lebih efektif digunakan pada jalur pelayaran antarpulau dan perairan dangkal

yang sulit dilalui kapal-kapal besar milik VOC. Sebaliknya, kapal fluyt dan *retourschip* digunakan untuk pelayaran jarak jauh yang menghubungkan Batavia dengan pusat-pusat perdagangan di Asia dan Eropa. (Lapian, 2008: 1-15). Kondisi tersebut menunjukkan adanya interaksi antara teknologi perkapalan Eropa dan tradisi pelayaran lokal dalam membentuk jaringan perdagangan maritim pada abad ke-16 hingga abad ke-18. (Lapian, 2008: 55).

Dengan demikian, transformasi teknologi perkapalan pada masa VOC tidak hanya meningkatkan kemampuan transportasi laut, tetapi juga mengubah struktur jaringan perdagangan maritim di Nusantara. (Gaastra, 2003:25-46). Penggunaan kapal-kapal berkapasitas besar, didukung oleh penguasaan pelabuhan strategis dan jalur pelayaran, memungkinkan VOC memperkuat monopoli perdagangan rempah-rempah. (Reid, 2008: 29-38). Namun, keberhasilan sistem tersebut tetap bergantung pada pemanfaatan kapal-kapal lokal yang telah lama menjadi bagian dari jaringan perdagangan antarpulau. Oleh karena itu, perkembangan perdagangan maritim pada masa VOC merupakan hasil interaksi antara inovasi teknologi perkapalan Eropa dengan tradisi pelayaran masyarakat Nusantara. (Gaastra, 2003: 42-56).

Komoditas Rempah-Rempah dalam Perdagangan Maritim Nusantara Abad ke-16–18 M

Rempah-rempah merupakan komoditas utama yang mendorong berkembangnya perdagangan maritim di Nusantara pada abad ke-16 hingga abad ke-18. Fokus pembahasan pada rempah-rempah dalam penelitian ini didasarkan pada perannya sebagai komoditas ekspor yang memiliki nilai ekonomi paling tinggi di pasar internasional pada masa tersebut. Tingginya permintaan rempah-rempah di Eropa menjadikan Nusantara sebagai pusat perdagangan dunia sekaligus memicu kedatangan bangsa-bangsa Eropa untuk menguasai sumber produksi serta jalur distribusinya. Oleh karena itu, pembahasan dalam penelitian ini difokuskan pada komoditas rempah-rempah karena memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perubahan jaringan perdagangan maritim dan kebijakan monopoli VOC di Nusantara.

a. Pala

Pala merupakan salah satu komoditas ekspor terpenting yang dihasilkan Kepulauan Banda. Pada abad ke-16 hingga abad ke-18, pala memiliki nilai jual yang sangat tinggi di pasar Eropa sehingga menjadi salah satu alasan utama VOC berupaya menguasai Kepulauan Banda. (Ricklefs, 2008:54-63). Untuk mempertahankan harga dan mengendalikan pasokan, VOC menerapkan kebijakan monopoli yang mengatur produksi, distribusi, serta perdagangan pala. (Lapian, 1998: 77-112). Penguasaan terhadap pala tidak hanya memberikan keuntungan ekonomi yang besar bagi VOC, tetapi juga memperkuat posisinya dalam perdagangan internasional.

b. Lada

Selain pala, lada merupakan komoditas yang memiliki peranan penting dalam perdagangan maritim Nusantara. Daerah-daerah penghasil lada seperti Aceh, Banten, Jambi, dan Lampung menjadi pusat perdagangan yang ramai dikunjungi oleh pedagang Asia maupun Eropa. (Andayana, 1993: 101-132). Setelah VOC memperluas pengaruhnya di Nusantara, perdagangan lada secara bertahap berada di bawah sistem monopoli yang bertujuan

mengendalikan harga dan distribusi di pasar internasional. (Reid, 2008:115-152). Besarnya produksi lada menjadikan komoditas ini sebagai salah satu sumber pendapatan utama dalam perdagangan maritim Nusantara selama abad ke-16 hingga abad ke-18.

c. Cengkeh

Cengkeh merupakan komoditas utama yang diproduksi di Kepulauan Maluku, khususnya Ternate, Tidore, Makian, Motir, Ambon, dan Seram. (Ricklefs, 1998: 60-67). Tingginya permintaan cengkeh di pasar Eropa menyebabkan VOC berupaya menguasai wilayah-wilayah penghasilnya melalui kebijakan monopoli perdagangan. Untuk menjaga kestabilan harga, VOC melakukan pengawasan terhadap produksi dan distribusi cengkeh serta membatasi penanaman di luar wilayah yang berada di bawah pengawasannya. Pengendalian tersebut menjadikan cengkeh sebagai salah satu komoditas strategis yang berperan besar dalam pembentukan jaringan perdagangan maritim VOC di Nusantara. (Reid, 2008:89-115).

Selain rempah-rempah, pada akhir abad ke-17 hingga abad ke-18 mulai berkembang perdagangan komoditas lain, seperti kopi, gula, dan hasil hutan. Namun, dalam kurun abad ke-16 hingga awal abad ke-18, rempah-rempah tetap menjadi komoditas yang paling dominan dalam perdagangan maritim Nusantara. (Knaap, 1987:95-118). Oleh karena itu, penelitian ini memfokuskan kajian pada pala, lada, dan cengkeh sebagai komoditas yang paling berpengaruh terhadap perkembangan jaringan perdagangan, pelayaran, dan kebijakan monopoli VOC.

Conclusion

Kapal memiliki peranan penting sebagai penghubung perdagangan maritim di Nusantara pada abad ke-16 hingga ke-18 M. Kapal menghubungkan daerah-daerah penghasil rempah-rempah dengan pelabuhan utama sehingga mendukung kelancaran distribusi komoditas antarpulau maupun perdagangan internasional. Pada masa VOC, peranan kapal menjadi bagian penting dalam membangun jaringan perdagangan yang terpusat dan mendukung kebijakan monopoli. Transformasi teknologi perkapalan melalui penggunaan kapal fluyt dan *retourschip* meningkatkan kapasitas angkut dan efisiensi pelayaran. Namun, kapal-kapal lokal seperti *jong*, *lancaran*, dan *kora-kora* tetap berperan dalam distribusi komoditas di jalur antarpulau, sehingga menunjukkan adanya perpaduan antara teknologi perkapalan Eropa dan tradisi pelayaran Nusantara. Komoditas utama yang diperdagangkan VOC meliputi pala, lada, dan cengkih yang memiliki nilai ekonomi tinggi di pasar internasional. Penguasaan terhadap komoditas, pelabuhan, dan jalur pelayaran memungkinkan VOC memperkuat monopoli perdagangan sekaligus memperluas pengaruhnya di Nusantara.

References

- Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad XVI–XVII* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008)
- Femme S. Gaastra, *The Dutch East India Company: Expansion and Decline* (Zutphen: Walburg Pers, 2003)
- Gerrit J. Knaap, *Kruidnagelen en Christenen: De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Bevolking van Ambon 1656–1696* (Dordrecht: Foris Publications, 1987)
- Horridge, Adrian, *The Prahua: Traditional Sailing Boat of Indonesia* (Singapore: Oxford University Press, 1981)
- J. A. M. Y. Bos-Rops et al., *The Archives of the Dutch East India Company (VOC) and the Local Institutions in Batavia* (Leiden: Brill, 2007)
- Leonard Y. Andaya, *The World of Maluku: Eastern Indonesia in the Early Modern Period* (Honolulu: University of Hawai'i Press, 1993)
- M. C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern 1200–2008* (Jakarta: Serambi Ilmu Semesta, 2008)
- Reid, Anthony, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450–1680, Volume One: The Lands Below the Winds* (New Haven: Yale University Press, 1988)
- Slamet Muljana, *Menuju Puncak Kemegahan: Sejarah Kerajaan Majapahit* (Yogyakarta: LKiS, 2005)