

Menyusuri jejak maritim orang Bolaang Mongondow: abad XVI – XIX

¹Murdiono Prasetio A. Mokoginta, ²Amrullah Amir, ³Ida Liana Tanjung, ⁴Abd. Rahman Hamid

Universitas Hasanuddin, Indonesia, dionomokoginta@gmail.com

Dikirim 26 Februari 2023, disetujui 26 Maret 2023, diterbitkan 26 Maret 2023

Pengutipan: Mokoginta, M.P.A., Amir, A., Tanjung, I.L & Hamid, A.R. (2023). Menyusuri jejak maritim orang Bolaang Mongondow: abad XVI – XIX. *Gema Wiralodra*, 14(1), 137-155.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan jejak-jejak maritim orang Bolaang Mongondow terkait laut dan tradisi lisan, jaringan perdagangan, pelabuhan dan komoditas, serta teknologi perkapalan berkisar abad ke XVI - XIX. Dengan menggunakan metode sejarah, pengumpulan data didapat melalui tahapan heuristik berupa pengumpulan sumber yang didapat dari beberapa website resmi yang menyimpan arisp-arisp kolonial, wawancara dengan tokoh budayawan dan pengambilan dokumen di beberapa lembaga penelitian sejarah Bolaang Mongondow. Poses verifikasi dilakukan setelah mengamati dan menganalisis sumber-sumber yang didapatkan pada tahap awal penelitian, selanjutnya masuk pada tahap interpretasi dan historiografi yang dilakukan secara bersama-sama. Hasil penelitian menunjukkan bahwa berdasarkan tradisi lisan nenek moyang orang Bolaang Mongondow seperti *Tumotoi Bokol* dan *Tumotoi Bokat* dipercaya telah lama bertautan dengan dunia laut orang-orang di sana. Dalam aspek kebudayaan lokal perahu dipercaya sebaga alat transportasi arwah nenek moyang mereka menuju negeri *Konawan* (nirwana). Orang Bolaang Mongondow di masa lalu telah membangun jaringan perdagangan dengan Ternate, Makassar, Spanyol, Portugis, dan Belanda. Pelabuhan tua di sana terletak di Labuan Uki yang telah lama digunakan untuk memasarkan berbagai komoditas berupa kayu hutan, kayu manis, kopi, dan sebagainya. Jenis perahu di Bolaang Mongondow juga cukup beragam seperti bangka, bolotu, kalebet, dan lain sebagainya.

Kata Kunci: laut, jaringan maritim, Bolaang-Mongondow

Abstract

This study aims to describe the maritime traces of the Bolaang Mongondow people related to the sea and oral traditions, trade networks, ports and commodities, as well as shipping technology from the XVI - XIX centuries. By using the historical method, data collection was obtained through heuristic stages in the form of collecting sources obtained from several official websites that kept colonial archives, interviews with cultural figures and document retrieval at several Bolaang Mongondow historical research institutes. The verification process was carried out after observing and analyzing the sources obtained in the early stages of the research, then entering the interpretation and historiography stages which were carried out together. The results of the study show that based on the oral traditions of the Bolaang Mongondow people's ancestors, such as *Tumotoi Bokol* and *Tumotoi Bokat*, it is believed that they have long been linked to the marine world of the people there. In the aspect of local culture, boats are believed to be a means of transportation for the spirits of their ancestors to the land of *Konawan* (nirvana). The Bolaang Mongondow people in the past have built trading networks with Ternate, Makassar, Spain, Portugal and the Netherlands. The old port there is located in Labuan Uki which has long been used to market various commodities such as forest wood, cinnamon, coffee, and so on. The types of boats in Bolaang Mongondow are also quite diverse, such as bangka, bolotu, kalebet, and so on.

Keywords: sea, maritime network, Bolaang-Mongondow

1. Pendahuluan

Bolaang Mongondow adalah sebuah kawasan yang berada di semenanjung utara pulau Sulawesi. Wilayah ini dahulu merupakan salah satu kerajaan besar di kawasan Laut Sulawesi. Setidaknya di masa kini ada empat pengertian yang sering kita pahami tentang Bolaang Mongondow antara lain; (1) penyebutan untuk sebuah lokasi, geografis, toponomis, dan satuan ruang; (2) administrasi pemerintahan misalnya afdeeling, onderafdeeling, dsb; (3) nama etnik atau suku bangsa di Indonesia; (4) dipakai menjadi sebutan untuk bahasa dominan di kawasan distrik awal yaitu Mongondow, Dumoga, Kotabunan dan Bolaang (Manoppo, dkk, 2020: 15-16).

Berdasarkan *Besluit van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië van 19 Juni 1903 No. 32* yang ditandatangani oleh Sekretaris Jendral Hindia Belanda, C.B. Nederbrugh pada 1 Juli 1901, Kerajaan Bolaang Mongondow digabung dengan beberapa kerajaan di sekitarnya; Kerajaan Bolaang Uki, Kerajaan Bintauna, Kerajaan Bolaang Itam dan Kaidipang dalam Afdeeling Bolaang Mongondow yaitu sebuah wilayah administratif bentukan Belanda dengan kantor *Controleur*-nya yang dibangun di wilayah Pedalaman Mongondow. Kawasan wilayah ini dikemudian hari menjadi cikal bakal Kabupaten Bolaang Mongondow berdasarkan PP No. 24 Tahun 1954.

Tahun 2007 wilayah Kabupaten Bolaang Mongondow dimekarkan kembali menjadi 4 Kabupaten dan 1 Kotamadya yakni; Kabupaten Bolaang Mongondow, Kabupaten Bolaang Mongondow Utara, Kabupaten Bolaang Mongondow Selatan, Kabupaten Bolaang Mongondow Timur dan Kota Kotamobagu. Seluruh wilayah ini tidak lagi menggunakan batas-batas kerajaan di masa lalu tetapi menggunakan batas-batas baru. Seperti wilayah Bolaang Mongondow Selatan yang entitas dan wilayahnya terdiri atas eks Kerajaan Bolaang Mongondow dan Kerajaan Bolango Uki serta wilayah Bolaang Mongondow Utara yang terdiri atas entitas dan wilayah dari eks Kerajaan Bolaang Mongondow, Kerajaan Bintauna, serta Kerajaan Bolang Itam dan Kaidipang. Adapun wilayah eks Kerajaan Bolaang Mongondow kini menjangkau Kabupaten Bolaang Mongondow Timur, Kabupaten Bolaang Mongondow, dan Kota Kotamobagu.

Bolaang Mongondow Raya adalah istilah yang digunakan untuk menyebut seluruh kesatuan wilayah bekas Afdeeling Bolaang Mongondow juga Kabupaten Bolaang Mongondow sebelum pemekaran pada tahun 2007 sebagaimana di atas. Kawasan ini memiliki luas sekitar 54% dari keseluruhan Provinsi Sulawesi Utara. Selain Kota Kotamobagu yang berada di pedalaman, beberapa kabupaten berada di pesisir yang juga memiliki garis pantai yang panjang. Kabupaten Bolaang Mongondow Selatan memiliki garis pantai sepanjang 290 km (Ruchban, 2019: 95), Kabupaten Bolaang Mongondow Timur sepanjang 122,878 km (Mokoginta, dkk, 2021: 67), Kabupaten Bolaang Mongondow Utara sepanjang 153,07 km (Perda Bolmut No. 3 Tahun 2013), dan Kabupaten Bolaang Mongondow dengan panjang garis pantai 150,79 km (instink.net).

Seluruh garis pantai Bolaang Mongondow Raya bila dihitung berdasarkan data di atas, wilayah yang menghadap ke Laut Sulawesi yakni Kabupaten Bolaang Mongondow dan Kabupaten Bolaang Mongondow Utara memiliki garis pantai sepanjang 303,86 km sedangkan wilayah Kabupaten Bolaang Mongondow Selatan dan Kabupaten Bolaang Mongondow Timur yang menghadap Teluk Tomini memiliki panjang garis pantai 412,878 km. Di masa lalu sepanjang garis pantai ini menghubungkan 4 sistem laut yaitu Teluk Tomini yang terhubung dengan Laut Maluku, Laut Maluku dan Laut Sulawesi, serta Laut Sulawesi dan Selat Makassar. Berlayar kemanapun dalam jangkauan kawasan ini, maka

wilayah Kerajaan Bolaang Mongondow dan sekitarnya tetap akan dilewati oleh kapal-kapal niaga Nusantara, Eropa, Arab, dan Tiongkok.

Sangat penting kiranya menulis jejak-jejak maritim orang Bolaang Mongondow di masa lampau untuk memberikan gambaran yang jelas kepada kita saat ini untuk menambah referensi kesejarahan sebagai bahan untuk menggali potensi dunia maritim di kawasan ini. Berbagai sumber-sumber sejarah yang tersedia perlu direkonstruksi agar semua yang berhubungan dengan masa lalu orang Bolaang Mongondow dalam aspek sejarahnya bisa menjadi bahan renungan untuk membawa perubahan hari ini menjadi lebih baik. Terlebih hari ini sangat nyata bahwa perhatian pemerintah akan potensi kemaritiman di wilayah ini masih sangat kurang karena sumber-sumber referensi yang mengkaji hal ini juga sangat minim. Karena itu peneliti beranggapan bahwa tulisan ini sangat penting untuk menutupi bagian-bagian yang kurang dalam kajian-kajian kemaritiman di Bolaang Mongondow Raya secara umum.

Dunia maritim Bolaang Mongondow menarik untuk dikaji setidaknya karena wilayah ini memiliki peran penting di masa lalu sebagai penguasa kawasan utara Sulawesi yang vasalnya hingga Manado saat ini. Tahun 1563 Kinalang Damopolii dari Bolaang Mongondow mengukuhkan diri sebagai penguasa Manado sehingga dianggap sebagai Raja Manado oleh Pater Diogo de Magelan dan dibaptis menjadi penganut Katolik bersama Pasuma putra dari Raja Lokombanua yaitu raja pertama dari Siau (Narande, 1981: 334). Dalam momentum ini 1500 orang Bolaang bersama Kinalang Damopolii juga ikut dibaptis dan menjadi pemeluk Katolik yang dibawa oleh Peter Magelan sebagaimana catatan anonim Democritos dalam surat kabar Soerabaiasch Handelsblad yang terbit Kamis, 22 Desember 1893, No. 288.

Oleh sebab itu, penelitian ini bertujuan untuk mengulas tentang jejak maritim orang Bolaang Mongondow di masa lampau yang akan mengulas beberapa bagian penting di antaranya tentang jejak maritim orang Bolaang Mongondow dalam tradisi lisan yang juga didukung oleh data-data temuan arkeologis masa kini. Tulisan juga akan mengulas tentang jaringan laut orang Bolaang Mongondow dan perdagangan serta teknologi perkapalan dan jenis-jenis perahu yang digunakan di masa lalu. Bagian-bagian ini sangat penting untuk menguraikan secara rinci tentang dunia maritim Bolaang Mongondow di masa lalu dengan harapan bisa sedikit memberi pengetahuan bagi kita semua meski di ruang yang terbatas sebagaimana catatan ini.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan *metodologi sejarah* yang biasa digunakan dalam penelitian-penelitian sejarah secara kritis. Setidaknya ada empat tahapan penelitian yang digunakan hingga melahirkan catatan ini antara lain heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi.

Pada tahapan *heuristik* atau pengumpulan sumber peneliti mencoba mencari berbagai arsip-arsip penelitian di situs www.delpher.nl. Situs ini banyak sekali menyimpan sumber-sumber berharga untuk kepentingan penelitian dan penelusuran sejarah, khususnya yang berkaitan dengan tema tulisan ini seperti koran *Soerabaiasch-Handelsblad* yang terbit 1896 yang menulis tentang Bolaang Mongondow juga laporan *Madedeelingen Van Wege Het Nederlandsche Zendelinggenootschap* tahun 1866 yang diakses begitu mudah. Beberapa pustaka juga peneliti dapatkan atas bantuan teman-teman dari Lembaga Pusat Studi Sejarah Bolaang Mongondow Raya (PS2BMR) yang merupakan koleksi milik lembaga ini yang fokus pada studi-studi sejarah di kawasan Bolaang Mongondow Raya.

Peneliti juga mencoba mewawancarai seorang budayawan Bolaang Mongondow yang dianggap memiliki kapasitas untuk mencoba menerjemahkan simbol-simbol kebudayaan

dan ritual lokal di sana yang memiliki relevansi dengan dunia maritim di masa lalu. Selain itu, metode wawancara ini juga berguna untuk lebih memahami konteks dunia maritim Bolaang Mongondow dari sudut pandang kebudayaan sebagai identitas dan jati diri suatu bangsa. Dengan menggabungkan metode studi kepustakaan dan metode wawancara diharapkan data yang diperoleh dalam penelitian bisa dipertanggungjawabkan untuk memberikan informasi yang berharga dalam menggambarkan peran orang Bolaang Mongondow dalam dunia maritim Nusantara di masa lalu.

Tahapan verifikasi dilalui dengan mencermati secara serius situs pengambilan bahan-bahan penelitian berupa arsip-arsip di atas. Peneliti hanya mengambil data dari sumber-sumber kredibel dan terpercaya yang mencantumkan secara jelas dan utuh kelengkapan informasi semua bahan-bahan yang digunakan dalam proses penelitian sejarah (historiografi). Beberapa sumber berupa dokumen yang hanya sepotong-sepotong dan tidak lengkap tidak dijadikan sumber karena keraguan peneliti akan kesahihan data yang ditemukan sehingga apa yang kemudian ditulis dalam catatan ini adalah benar-benar sumber yang bisa dipertanggung jawabkan dan bisa diakses oleh semua kalangan.

Setelah menemukan sumber-sumber yang dianggap valid, tahapan interpretasi dan historiografi dilakukan secara bersamaan agar penafsiran sejarah bisa langsung dinarasikan lewat catatan-catatan yang ada saat ini. Meski dihadapkan dengan kondisi minimnya sumber-sumber tulisan tentang dunia maritim orang Bolaang Mongondow, tapi berbagai sumber-sumber yang ada telah diusahakan secara sungguh-sungguh untuk ditulis agar kedepan bisa memberi jalan kepada peneliti-peneliti lain untuk lebih mendalami kajian tentang dunia maritim orang Bolaang Mongondow.

3. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Jejak Maritim Orang Bolaang Mongondow dalam Tradisi Lisan

Saat mengkaji sejarah bahari orang Bolaang Mongondow, sejauh ini sangat sedikit catatan historis yang mengurai secara rinci peran mereka dalam dunia maritim masa lampau. Meski demikian, tradisi lisan mengenai asal-usul masyarakatnya memiliki kaitan erat dengan dunia bahari, misalnya tentang dua orang yang bernama *Tumotoi Bokol* dan *Tumotoi Bokot* yang dianggap dua dari empat nenek moyang orang Bolaang Mongondow. Dalam cerita rakyat masyarakat Bolaang Mongondow dijelaskan bahwa mereka berasal dari pasangan *Gumalangit* dan *Tendeduata* serta *Tumotoi Bokol* dan *Tumotoi Bokot*. *Gumalangit* dalam bahasa Bolaang Mongondow berarti orang yang turun dari langit, sedangkan *Tendeduata* adalah seorang yang muncul dari pecahan bambu kuning. *Tumotoi Bokol* dalam bahasa Bolaang Mongondow berarti seorang yang berjalan di atas ombak, sedangkan *Tumotoi Bokot* berarti seorang yang muncul dari pecahan ombak laut (Mokoginta, 1984: 2).

Dikisahkan bahwa pada suatu masa seluruh daratan Bolaang Mongondow terendam oleh air laut kecuali sebuah tempat yang bernama Hoentoeck. Di tempat ini hidup seorang yang bernama *Gumalangit* (orang yang turun dari langit). Suatu saat dia berjalan mengelilingi gunung dan menyusuri pantai hingga dari kejauhan ia melihat seorang lelaki berjalan di atas ombak menuju pantai. Bersamaan dengan itu, tiba-tiba ombak besar menyapu ke tepi pantai dan dari pecahan ombak muncul seorang perempuan. Karena tidak mengenal mereka berdua, *Gumalangit* lalu memberikan mereka nama *Tumotoi Bokol* dan *Tumotoi Bokot*.

Tradisi lisan ini memberi keyakinan pada orang Bolaang Mongondow bahwa mereka memiliki jejak bahari di masa lampau. Laut dan perahu adalah dua hal yang begitu dekat dengan kehidupan mereka sebagaimana banyak terekam dalam legenda dan kisah-kisah yang dituturkan masyarakat di sana. Meski secara kritis, legenda di atas masih perlu diuji, namun ini bisa memberi sebuah gambaran dan peluang untuk meneliti sejarah maritim mereka, bahwa ada memori masa lampau mereka yang masih bertautan dengan dunia bahari.

Jan Vansina (2014: 1) menjelaskan bahwa setiap tradisi lisan adalah sebuah versi pada satu masa, sebuah elemen dalam sebuah proses pengembangan lisan yang dimulai oleh komunikasi awal. Ketika masyarakat di sini mengklaim bahwa nenek moyang mereka berasal dari laut sudah tentu hal-hal yang menyangkut tentang dunia bahari begitu melekat dalam nilai-nilai kehidupan mereka. Laut juga berkaitan erat dengan tradisi-tradisi yang berkembang bukan hanya di wilayah pesisir Bolaang, tetapi juga masyarakat di pedalaman Mongondow sebagaimana istilah yang digunakan oleh Wilken dan Schwarz (1867: 284-321).

Tradisi *Motayok* misalnya yang dilaksanakan di suatu tempat atau rumah yang bernama *Bonteyan*. *Motayok* adalah tradisi upacara pengobatan orang Bolaang Mongondow pada seseorang yang sakit. Upacara ini biasanya dipimpin oleh seorang Bolian (pemimpin ritual adat Bolaang Mongondow). Salah satu bagian atau tempat di dalam rumah ini terdapat *taga' ondow* dengan sebuah perahu di sana yang disebut *Uangga*. Menurut kepercayaan orang Bolaang Mongondow, *Uangga* di atas *taga' ondow* merupakan kendaraan yang digunakan oleh ruh nenek moyang mereka menuju negeri *konawan* atau nirwana. Selain itu masyarakat Bolaang Mongondow juga mengenal ilmu *pariama*, sejenis ilmu perbintangan yang digunakan untuk mengetahui waktu yang tepat untuk bertani, mencari ikan di laut, dan menunjuk arah di tengah lautan. Semua ini adalah bagian yang erat dalam kehidupan masyarakat Bolaang Mongondow sejak dahulu kala (Wawancara Cahirun Mokoginta, 1 April 2022).

Selain tradisi lisan, kita juga bisa melihat bukti arkeologis di Bolaang Mongondow seperti dalam laporan BPCB Gorontalo saat melakukan pengumpulan benda-benda purbakala pada bulan Oktober 2013 di Desa Toraut Kabupaten Bolaang Mongondow, tepatnya disebuah situs bernama *Luod*. Situs ini berupa kubur tebing yang memiliki 20 buah lubang makam meski beberapa di antaranya telah rusak. Pada salah satu lubang kuburan tebing itu terdapat sebuah gambar perahu yang oleh hasil laporan BPCB menjelaskan bahwa situs kubur tebing *Luod*, dilihat dari beberapa inskripsi simbol yang ada di dalam kubur, menunjukkan bahwa masyarakat pendukung penguburan tersebut telah menjadikan simbol tersebut sebagai sesuatu yang sakral. (...) Simbol seperti perahu (sebagaimana dalam makam itu) dapat diartikan sebagai wahana kendaraan arwah yang dikubur, perahu sebagai alat transportasi jenazah untuk menuju nirwana (Laporan BPCB Gorontalo, tahun 2013).

Selain situs *Luod*, disekitarnya terdapat juga sebuah situs bernama *Mansiri*. Dalam rilis laporan Australia National University yang berjudul "*Mansiri in North Sulawesi: A new dentate-stamped pottery site in Island Southeast Asia* (2018: 191), hasil ekskavasi di sana menemukan jenis tembikar bercorak kebudayaan Lapita di Pasifik Barat yang diperkirakan berumur sebelum 3000 BP (Azis, dkk, 2018: 191). Bukti arkeologis ini menjadi penting untuk menambah referensi kajian mengenai sejarah Bolaang Mongondow di masa kini.

Sumber di atas menunjukkan bahwa sejak abad-abad sebelum Masehi orang Bolaang Mongondow telah menjadi bagian yang luas dari peradaban Lapita yang terhubung dengan kebudayaan di Filipina, Taiwan dan beberapa wilayah lain yang juga ditemukan jenis-jenis tembikar yang sama. Ini semakin memperkuat dugaan bahwa bukti arkeologis dan tradisi lisan telah menunjukkan bahwa sejak dahulu kala orang Bolaang Mongondow telah aktif dalam dunia maritim. Tulisan ini kiranya bisa memberikan gambaran tentang keterlibatan orang-orang Bolaang Mongondow dalam dunia maritim Nusantara sebelum pengaruh VOC mulai menguat di wilayah utara Celebes sekitar abad ke-17 hingga menjelang akhir abad ke-19.

Jaringan Laut dan Perdagangan

Interaksi masyarakat Asia Tenggara dengan kebudayaan asing merupakan konsekuensi dari posisinya yang strategis di sepanjang jalur utama maritim yang menghubungkan Timur dan Barat sudah berlangsung sejak milenia pertama. Bukan hanya tempat persinggahan untuk berbagai prodak Timur dan Barat, juga tempat pertemuan berbagai pedagang yang datang dari arah itu (Zuhdi, 2014: 59-60). Satu kawasan yang menjadi jalur penghubung antara Timur dan Barat adalah Selat Malaka yang begitu ramai dengan pelayaran dan perniagaan di kawasan Asia.

Indonesia berada di antara dua samudra (Hindia dan Pasifik) dan dua benua (Asia dan Australia). Bila ditarik garis antara dua kawasan itu maka tercipta garis silang. Indonesia berada pada posisi silang dunia. Dari sini lahir konsep NUSANTARA, dari kata DWIPANTARA dalam kepustakaan India kuno, artinya pulau-pulau yang di antara. Secara historis, kata “di antara” merujuk pada dua kekuasaan besar Asia yaitu India dan Cina (Hamid, 2020: 3). Kawasan India yang sejak abad-abad sebelum Masehi telah memiliki hubungan dengan bangsa Arya, dan di masa kejayaan Islam turut serta menjadi jalur pedagang-pedagang Arab memiliki pengaruh yang besar dalam perdagangan dunia. Begitu pula dengan Cina yang membuka jalur-jalur perdagangan yang kita kenal ‘jalur sutra’ adalah bangsa yang turut meramaikan perdagangan global di Selat Malaka. Dua bangsa ini menjadikan Malaka begitu penting dan posisinya diperhitungkan dalam dunia pelayaran dan perdagangan.

Sistem angin di kepulauan Nusantara yang dikenal sebagai musim-musim memberikan kemungkinan pengembangan jalur pelayaran Barat-Timur pulang-balik secara teratur dan berpola tetap. (...) Faktor ini juga turut menentukan munculnya kota-kota pelabuhan serta pusat-pusat kerajaan sejak zaman Sriwijaya sampai akhir zaman Majapahit. Hasil-hasil bumi atau barang-barang yang terutama merupakan monopoli alamiah di Nusantara, menimbulkan perdagangan ramai ke dan dari Indonesia. Daerah Maluku sebagai penghasil rempah-rempah menjadi terminal jalur perdagangan yang berpangkal di Teluk Parsi atau Jazirah Arab dan secara bersambung-sambung melewati Gujarat, Malabar, Koromandel, Bengala, sampai ke Indonesia (Kartodirjo, 2001: 1-2).

Beberapa jalur pelayaran dan perdagangan bangsa-bangsa menarik ditelusuri untuk menemukan hubungan dengan sistem laut orang Bolaang Mongondow dalam dunia maritim. Orang Bolaang Mongondow berdasarkan sumber-sumber yang ada saat ini menunjukkan bahwa mereka tidak mengembangkan pola pelayaran dan perdagangan antar Samudra. Meski begitu masih ada kemungkinan bahwa mereka juga mengambil bagian dari ramainya pelayaran dan perdagangan di empat perairan yang berada di sekitar wilayah utara Celebes yakni Laut Sulawesi, Selat Makassar, Laut Maluku, dan Teluk Tomini.

Empat sistem laut ini dan hubungannya dengan bangsa-bangsa di dunia akan memberikan sedikit gambaran tentang bangsa apa saja yang memiliki interaksi dengan orang Bolaang Mongondow dalam dunia maritim. Terlebih dahulu kita perlu mencari jalur pelaut Spanyol karena berdasarkan tradisi lisan orang Bolaang Mongondow yang dicatat oleh para misionaris Belanda, bangsa Spanyol adalah bangsa yang pertama kali menjalin interaksi dengan komunitas awal Bolaang Mongondow pada kisaran awal abad ke-16 saat Spanyol bertemu dengan Putri Silagondo di Negeri Buntalo yang juga terdapat pelabuhan alam yang cukup strategis di Laut Sulawesi (Wilken dan Schwarz, 1867: 30-32).

Akhir abad ke-15 Vasco de Gama dari Portugis bersama armadanya berhasil menemukan jalur dari Eropa melewati Tanjung Harapan di Afrika Selatan dan menuju Malabar di India yang pada masa itu telah ramai dengan kegiatan perdagangan Asia. Ini merupakan sebuah ekspedisi yang menuntun bangsa Eropa untuk berlayar lebih jauh lagi menuju kepulauan Nusantara yang berada di belakang India. Melalui pelayaran pertama itu, Vasco de Gama kembali pada tahun 1499 ke Portugal dengan membawa banyak sekali

barang-barang dari dunia Timur yang pada masa itu harganya sangat mahal di Eropa atau bisa dikatakan cukup langka karena masyarakat Eropa umumnya hanya menjadi pembeli dari tanpa mengetahui dari mana barang-barang itu berasal.

Beberapa waktu kemudian berturut-turut mulai ramai ekspedisi dari Eropa menuju dunia Timur. Dengan menaklukkan kawasan-kawasan penting di jalur-jalur pelayaran Asia, Portugal berhasil mendirikan kekuatan kolonial di kawasan tersebut. Portugal merupakan kerajaan lemah di Eropa namun mampu bertahan secara militer selama satu abad (Leur, 1983: 174). Bersamaan dengan itu, muncul pula saingan Portugis dari Eropa yakni Spanyol yang turut meramaikan perdagangan dan pelayaran di dunia Timur. Hanya saja Spanyol pada awalnya hanya memfokuskan pengaruh mereka di Filipina sejak tahun 1521. Meski sama-sama bersaing untuk memonopoli dunia perdagangan, tetapi dua bangsa ini memiliki tujuan yang sama untuk menyebarkan misi Kristen di tempat mereka kuasai.

Awal abad ke-16 Portugis mulai serius menancapkan hegemoninya di dunia Timur yang dipimpin oleh seorang pelaut yang bernama Laksamana Alfonso de Albuquerque yang mulai menaklukkan Goa di India dan menjadikan tempat itu sebagai pusat administrasi perdaganan Portugis. Tahun 1511 Laksamana de Albuquerque merebut Malaka dengan tujuan untuk menguasai jalur perdagangan utama yang menghubungkan Asia Selatan dan Asia Timur. Selama kurun waktu 1511-1642 Malaka menjadi pusat perdagangan yang makin ramai. Setelah menguasai Malaka, de Albuquerque merencanakan untuk mengirim tiga armada untuk membangun Monopoli Portugis. Dua armada berhasil dikirim, yaitu ke Maluku (untuk mencari cengkih) dan ke Sunda Kelapa (untuk mencari lada) (Poesponegoro dan Notosusanto, 2010: 15).

Sejak tahun 1522 hingga tahun 1570 terjalin hubungan dagang (cengkih) antara Portugis dan Ternate. Sudah tentu tidak jarang terjadi konflik antara para penguasa Ternate dan pihak Portugis yang senantiasa mencoba mendominasi Ternate (Poesponegoro dan Notosusanto, 2010: 19). Di sisi lainnya, di kawasan laut Maluku selain Ternate ada juga kerajaan-kerajaan lain yang menonjol seperti Bacan, Jilolo, dan Tidore. Hubungan Ternate dan Tidore yang sedang sebelum kedatangan Portugis mengalami panas-dingin pada akhirnya ikut menyeret kekuatan-kekuatan Eropa pada konflik antar dua kerajaan berpengaruh di wilayah Timur Nusantara.

Ternate yang bersekutu dengan Portugis secara langsung dianggap sebuah ancaman oleh Tidore. Karena itulah Tidore mulai membangun komunikasi dengan Spanyol yang berada di Manila sejak tahun 1521. Tidore dan Spanyol pada akhirnya bersekutu dan bekerjasama terkait perdagangan cengkih di mana hal ini dianggap oleh Portugis sebagai sebuah ancaman terhadap rencana monopolinya di Maluku. Keterlibatan Spanyol di Maluku juga dituduh oleh Portugis sebagai pelanggaran terhadap perjanjian Tordesilas.

Fase keterlibatan Spanyol terhadap konflik di Maluku membuat mereka berlayar melewati Laut Sulawesi sebelum menuju Laut Maluku. Dua perairan ini merupakan jaringan perdagangan masyarakat Bolaang Mongondow yang biasanya pelayaran mereka dimulai dari Buntalo ke Manado. Dari sini pula diperkirakan terjadi hubungan pertama antara Spanyol dan orang Bolaang Mongondow sebagaimana yang dicatat oleh Wilken dan Schwarz (1867: 30-31).

Spanyol pertamakali masuk ke Nusantara pada kurun waktu antara 1521-1529. Pada kurun ini pula diperkirakan terjadi kontak pertama antara orang-orang Dumoga dan Boentalo dengan bangsa-bangsa Eropa. Periode ini ditarik dari kesimpulan sebagaimana dalam Sejarah Nasional Indonesia Jilid IV tentang kedatangan Portugis dan Spanyol di Maluku dan sekitarnya pada kurun waktu sekitar 1522 (Poesponegoro, Notosusanto, 2010: 20). Adapun 1529 berdasarkan pada penarikan mundur armada Spanyol ke Filipina pasca Perjanjian Saragosa 29 April 1529. Dari sumber-sumber ini diambil kesimpulan bahwa hubungan

Jajubangkai dengan Spanyol terjadi antara kurun waktu 1522 – 1529 (Mokoginta, 2022: 119).

Pada masa ini Kerajaan Bolaang Mongondow belum terbentuk. Sistem sosial yang mengatur masyarakat di sini lebih bersifat struktur pemerintahan tradisional (adat). Dalam masyarakat adat, terdapat anggota masyarakat yang disegani, dihormati dan memiliki otoritas (Papatungan, 2011: 12).

Gambar 1.

Schets van Bolaang Mongondow



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

Orang yang memiliki posisi tertinggi dalam struktur kekuasaan tradisional orang Bolaang Mongondow disebut *Punu'*, sebuah julukan penguasa (seperti panggilan raja atau sultan) dari negeri Dumoga. Mokodoludut adalah orang pertama yang diangkat oleh orang Bolaang Mongondow sebagai *Punu'* mereka. Menurut Damopolii (2003: 15), *Punu'* Mokodoludut diperkirakan hidup sekitar abad ke 14 – 15 dan setelah era kekuasaan Mokodoludut berakhir ia digantikan putranya yang bernama Jajubangkai yang kemudian menikah dengan seorang putri dari Buntalo yang bernama Silagondo. Pernikahan ini merupakan simbol persekutuan antara wilayah Dumoga dan Buntalo yang merupakan pelabuhan penting di kawasan laut Sulawesi.

Selain membangun jaringan dengan orang Eropa, orang Bolaang Mongondow juga membangun hubungan dengan Kesultanan Ternate. Bersamaan dengan ekspedisi Diogo De Magelhaes ke Manado yang berhasil mengkristenkan 1500 orang Bolaang dan *Punu'* Kinalang Damopolii yang oleh Magelhaes disebutnya Raja Manado. Di waktu yang bersamaan Kaicili Guzarate Saudara Sultan Hairun telah mengislamkan anak Kinalang Damopolii yang bernama Busisi (Pangeran di Bolaang) (Jacobs, 1974: 414). Saat Diogo De Magelhaes menyatakan ingin membaptisnya, dengan terpaksa dia menolak karena menurutnya ia telah menjadi Islam.

Letak Buntalo yang strategis karena terdapat pelabuhan alam Labuang Uki yang begitu tenang menjadi tempat persinggahan pelaut-pelaut Spanyol yang melewati laut Sulawesi sebelum menuju Manado. Dalam catatan Wilken dan Schwarz (1867:29) maksud kedatangan orang-orang Spanyol ke negeri Buntalo pada masa itu untuk berdagang dan menukar barang-barang hasil alam masyarakat di sana. Barang-barang hasil hutan berupa kayu dan rempah kayu manis adalah di antara prodak alam yang ditukarkan oleh masyarakat Bolaang Mongondow pada masa itu (Wawancara Chairun Mokoginta, 1 April 2022). Catatan dan tradisi lisan ini membantu memberikan gambaran abad ke-16 orang Bolaang Mongondow tentang interaksi dengan bangsa Spanyol. Bangsa Spanyol yang tiba di perairan Buntalo merupakan bagian dari armada yang berpusat di Manila yang sejak abad XVI

berusaha menaklukkan kerajaan-kerajaan Moro di sebelah selatan (Lapian, 2009: 189). Mereka berlayar jauh ke selatan di wilayah-wilayah Utara Celebes untuk mencari pasokan makanan, dan kayu untuk pembuatan kapal, serta komoditas-komoditas alam lainnya.

Bolaang memiliki pelabuhan yang berada di muara sungai Mongondow dan pantai depan Lombagin yang pada 1563 menjadi pusat daripada aktifitas Bolaang. Sekitar akhir abad ke-16, beberapa orang Portugis atas perintah dari Fr. Pero Mascarenhas untuk melihat perkembangan agama Katolik di wilayah utara Celebes. Mereka lalu singgah di Bolaang dan di sana mereka diberikan banyak sekali babi dan ayam serta sagu sebagai hadiah masyarakat Bolaang atas kunjungan mereka ke sana (Jacobs, 1974: 527).

Pada abad ke-16 jalur maritim orang Bolaang Mongondow lebih fokus ke wilayah perairan Laut Sulawesi. Ditinjau dari sudut geografis, wilayah Laut Sulawesi merupakan suatu kesatuan dan dilihat dari segi ilmu bahasa, etnologi, antropologi fisik, dll, ada unsur-unsur persamaan (Lapian, 2009: 6). Jalur laut lainnya yang juga berhubungan dengan orang Bolaang Mongondow adalah laut Maluku yang sejak abad ke-15 – 16 telah ramai dengan kapal-kapal Eropa yang berlayar menuju Maluku untuk mencari rempah-rempah.

Selat Makassar juga menjadi jalur yang memungkinkan orang-orang Bolaang Mongondow berinteraksi dengan kapal-kapal yang sedang menuju Makassar atau balik dari wilayah Filipina dan Manado sebagaimana rute perjalanan orang Spanyol. Dengan tibanya Ferdinand Magelhaens dengan kapalnya Victoria dalam pelayaran keliling dunia (1519-1521). Hal itu mengejutkan orang Portugis yang menginginkan monopoli dalam perdagangan cengkih dan pala di Maluku yang dikuasai oleh Sultan Ternate dan Sultan Tidore. Pemerintah Spanyol hendak memulihkan hak mereka, mengirim sekali lagi suatu armada yang terdiri dari empat buah kapal melalui selat Selat Makassar (Mantiri, 1990: 14).

Arus laut yang datang dari Selat Makassar memasuki Laut Sulawesi lewat dua arah. Sebagian menyusur pantai timur Kalimantan terus ke sebelah utara, sedangkan bagian yang kedua berbelok ke timur sambil menyusur pantai Sulawesi (Lapian, 2009: 35). Arus laut yang kedua ini digunakan oleh para pelaut-pelaut untuk lebih mudah menyusuri pantai-pantai di wilayah utara Celebes. Sebagaimana bangsa Spanyol yang melewati wilayah Utara Celebes dan singgah di salah satu pelabuhan alam di negeri Buntalo pada abad ke XVI.

Interaksi antara bangsa Spanyol dan orang Bolaang Mongondow untuk melakukan aktivitas perdagangan di sana cukup memberi gambaran bahwa masa itu wilayah ini sebenarnya cukup ramai. Hanya saja pasca Spanyol melakukan serangan terhadap negeri Buntalo maka aktivitas perdagangan kemungkinan berhenti dan mengarah ke wilayah Bolaang yang kemudian menjadi pemusatan armada Punu' Kinalang Damopolii yang menggantikan ayahnya Jajubangkai sekitar pertengahan abad XVI. Kinalang Damopolii memiliki peran besar dalam terbentuknya Kerajaan Bolaang Mongondow awal meski kemudian baru eksis pada akhir abad ke-17.

Sebelum Kerajaan Bolaang Mongondow terbentuk, masyarakatnya hanya terdiri atas suku-suku yang belum bersatu yang dikenal sebagai '*Tau*'. Lima suku yang eksis pada masa itu yakni; Binangunan, Boelan, Dumoga, Lombagin, dan Polian yang memiliki eksistensi dan hagemoni yang sejajar. Di masa Mokodoludut dan Jajubangkai di awal abad ke-16, Dumoga melakukan persekutuan dengan Buntalo dan Boelan. Nanti setelah anak Punu' Jajubangkai yang bernama Kinalang inta ki Damopolii naik tahta menjadi Punu' menggantikan ayahnya, ia lalu menyatukan lima suku tersebut. Belum ada catatan yang jelas mengenai peristiwa penyatuan lima suku ini, namun diperkirakan itu terjadi sekitar tahun 1550 – 1563. Setelah menyatukan lima suku ini, pada bulan Mei 1564 orang Bolaang Mongondow menjadi penguasa ujung Manado dan Kinalang Damopolii oleh Pastur Katolik Diogo de Magelhaens diperhitungkan sebagai Raja Manado.

Pastor Diogo de Magelhaens menulis dalam ‘*Documenta Malucensia*’ Bahwa pada bulan Mei 1564 ia membaptis Raja Manado dan Raja Siauw menjadi penganut Agama Katolik. Periode ini disebut juga masa awal penguasaan Kerajaan Bolaang Mongondow hingga Manado pada abad ke-16. Perjalanan Magelhaens pada Bulan Mei 1564 ini juga diulas secara gamblang dalam oleh Visser (1925: 181) dalam catatannya “*Onder Portugeesch-Spaansche Vlag; De Katholiek Missie van Indonesia 1511-1605*”. Catatan mengenai penaklukan Kinalang Damopolii juga terdapat dalam *Valdu La Paskah* bahwa Pada tahun 1563 (1564?) utusan Portugis Peter Diego De Magelhaes datang dari Ternate ke Manado. Ia dijemput oleh Raja Manado waktu itu, Kinalang Damopolii dan Raja Siau Posuma bersama 1500 orang rakyat. “Raja Posuma sendiri adalah putra dari Raja Lokongbanua (keturunan bangsawan Bowentehu) yaitu raja pertama di kerajaan Siau. Kedua Raja serta 1500 orang itu meminta Peter Diego De Magelhaes dari gereja Roma Katolik, zaman Portugis; untuk dibaptis!” (Narande, 1890: 333-334).

Sumber *Documenta Malucensia I (1542-1577)*, kumpulan surat-surat Pastur Diogo de Magelhaes ke Roma, sang Pastur menulis nama Bolaang (=Bolao). Di dalam *Corpus Diplomaticum* (Kontark Raja-Raja Nusantara dengan VOC) nama Bolaang pertama kali muncul dalam kontrak VOC dan Kerajaan Hittu pada 1 Juni 1637. Orang Bolaang disebutkan di kontrak ini karena adanya sebagian penduduk dari Hittoolamma (wilayah pantai utara Hittu) dan beberapa orang desa di Hitto memilih berada di bawah orang Bolaang dan melarikan diri dari sana untuk mencari keamanan, Bolaang ditulis ‘Boelangh’ (*Corpus Diplomaticum (1596-1650)*, 1907: 299).

Dalam Perjanjian Bongaya 16 November 1667, pasal 17 kalimat “*item tusschen Mandhaer en Manado de landen van Langagij...*”, menurut J. E. Heeres ‘Langagij’ yang dimaksud adalah ‘Lambogi atau Lombagin’ (*Corpus Diplomaticum (1676-1691)*, 1934: 376). Nama Bolaang dengan ejaan ‘Boelang’ muncul dalam Penyerahan Siau kepada Ternate atas inisiasi VOC tanggal 8 November 1677. Dalam surat ini nama Raja Loloda juga muncul sebagai Raja Boelang dan Raja Manado, Sultan Ternate, dan Robertus Padtbrugge (*Corpus Diplomaticum (1676-1691)*, 1934: 90-92).

Aktifnya orang Bolaang Mongondow dalam dunia maritim di perairan Laut Sulawesi bertahan hingga abad ke-17 saat secara perlahan *Verenigde Oostindische Compagnie* (VOC) mulai menjalin hubungan dengan orang-orang Ternate. Bermula pada akhir abad ke-16 saat bangsa Belanda melakukan perjalanan ke dunia Timur yang berbekal peta-peta dari bangsa Italia (Venesia). Sejak tahun 1595 kapal-kapal Belanda mulai berlabuh di Banten. Pada awal abad ke-17, bangsa Belanda telah membangun hubungan di wilayah Maluku. Suatu ciri lain sistem perdagangan VOC adalah yang dinamakan *partnership* (kemitraan). VOC mengupayakan suatu sistem monopoli atas rempah-rempah dengan cara membina kemitraan dengan para penguasa lokal (Poesponegoro, Notosusanto, 2010: 30).

Memfaatkan konflik di laut Maluku akhir abad ke-16 antara Ternate melawan Tidore yang saat itu dibantu oleh Spanyol. Tahun 1606 Ternate dikalahkan dan memaksa Sultan Said menandatangani sebuah perjanjian dengan Spanyol yang antara lain menetapkan bahwa kerajaan Ternate mengakui kekuasaan dan memberi hak monopoli cengkik kepada Spanyol (Poesponegoro, Notosusanto, 2010: 31). Beberapa pihak dalam kubu Ternate yang menolak kesepakatan ini justru meminta bantuan armada Belanda yang waktu itu berada di Banten untuk mengusir Spanyol dari Ternate dengan perjanjian bila mereka memenangkan pertempuran itu maka Belanda akan diberikan hak Monopoli cengkik di wilayah kekuasaan Ternate.

Kehadiran Belanda mengimbangi hagemoni Spanyol di Ternate akhirnya berbuah hasil yang gemilang. Spanyol berhasil diusir tetapi Ternate harus menandatangani sebuah perjanjian (kontrak) yang antara lain menetapkan bahwa VOC akan menjaga keamanan

Ternate terhadap Spanyol dengan imbalan monopoli cengkih di seluruh kerajaan Ternate (Poesponegoro. Notosusanto, 2010: 32). Keterlibatan VOC di laut Maluku sudah tentu ikut berpengaruh terhadap situasi-situasi di lautan sekitarnya seperti Laut Sulawesi, Teluk Tomini, Selat Makassar yang menjadi jalur-jalur pelayaran orang Bolaang Mongondow.

Sekitar abad ke-17 wilayah Manado masih berada di bawah hegemoni Spanyol. Laut Sulawesi secara langsung berada di bawah pengaruh bangsa ini sementara laut Maluku berada di bawah pengaruh Ternate dan Belanda, juga Selat Makassar yang berada di bawah pengaruh Makassar. Pertengahan abad ke-17, Datu Binangkang Loloda Mokoagow yang merupakan anak Punu' Tadohe dari Bolaang Mongondow menjadi Raja Manado dengan wilayah Bolaang – Manado sebagai wilayah pengaruhnya. Akibat pengaruh Spanyol yang cukup kuat di laut Sulawesi, Raja Manado meminta bantuan kepada Ternate yang saat itu berada di bawah hegemoni VOC. Permintaan dikabulkan dan Ternate mengirimkan sejumlah perahu kora-kora dengan kekuatan 70 orang Belanda dan 50 orang merdeka. Ekspedisi Ternate-VOC ke Manado membuahkan hasil yang gemilang dan Raja Manado menjadi sekutu baru bagi Ternate dan VOC di Utara Celebes (Mantiri, 1990: 24).

Pasca Spanyol mengalami kekalahan di Laut Sulawesi, perdagangan di sana kembali berangsur-angsur pulih dibawa kontrol Raja Manado, Datu Binangkang. Komoditi yang diperdagangkan diperairan Utara Celebes pada masa itu antara lain kulit kayu Lahendong untuk bahan bakar, tali ijuk, damar, kayu cendana, meranti, eboni, rotan, garam, kulit penyusut, telur burung maleo, beras dan sebagainya (Mantiri, 1990: 25). Perairan Sulawesi merupakan ruang hidup bagi semua komunitas masyarakat yang berada di wilayah Utara Celebes. Bagi mereka, perlu ada jaminan keamanan yang bisa melindungi mereka dari bajak laut, dan Spanyol yang selama beberapa waktu menyebabkan penderitaan dan kerugian bagi penduduk semenanjung Utara Sulawesi. Karena itu Datu Binangkang akhirnya mengizinkan Belanda mendirikan loji tetap di negerinya meski dikemudian hari keputusan ini berubah menjadi bumerang hingga tahun 1679 VOC menghimpun *walak-walak* di Malesung untuk bersekutu dan melawan hegemoni Datu Binangkang hingga wilayah Manado lepas dari Kerajaan Bolaang Mongondow dan diambil alih oleh VOC untuk kemudian menjadi cikal-bakal berdirinya Keresidenan Manado dan Minahasa sebagaimana bunyi naskah kontrak Minahasa-Manado 10 Januari 1679 (Corpus Diplomaticum (1676-1691), 1934: 172-173).

Semakin menguatnya pengaruh VOC di Manado dan bergabungnya Minahasa ke dalam persekutuan dengan bangsa Belanda menjadi titik kemunduran orang Bolaang Mongondow dalam dunia Maritim. Ini pula mungkin yang menjadi faktor mengapa orang-orang Bolaang Mongondow sejak abad ke-17 seakan tenggelam dalam lautan maritim Nusantara. Mereka tidak terlibat aktif dalam pelayaran dan memilih tertutup dari bangsa-bangsa Eropa. Hubungan perdagangan hanya dilakukan dengan Makassar, Bugis, Arab, Ternate, dan lain sebagainya.

Jaringan dagang orang Bolaang Mongondow dengan VOC dimulai pada abad ke-17 seiring hubungan antara Ternate dan bangsa Belanda. Orang Belanda yang pertama kali menginjakkan kakinya di Ternate adalah kapten Wijbrant van Warwijk yang tiba di Ternate pada 22 Mei 1599. Kedatangannya adalah untuk memenuhi undangan Sultan Said yang ditunjukkan kepada atasan Van Warwijk (Leirissa, dkk, 1999: 62). Adapun Keterlibatan VOC di Laut Sulawesi muncul atas permintaan Datu Binangkang kepada Ternate untuk membantu mereka mengusir Spanyol dari wilayah mereka yang sejak awal abad ke-17 tidak diterima oleh penduduk. Hal ini telah dilaporkan oleh Wouter Serroijn pada tanggal 21 April 1644 kepada Gubernur General dan Dewan Penasehat bahwa pada bulan Februari muncul di benteng Melayu di Ternate sebuah perahu kecil dari bandar Manado, membawa 8 awaknya yang atas nama Raja mereka memintakan kepada Belanda dan Ternate, perlindungan menghadapi bangsa Spanyol (Mantiri, 1990: 24).

Setelah Ternate dan Belanda terlibat persekutuan dengan Datu Binangkang Loloda Mokoagow untuk mengusir Spanyol, maka beberapa komoditas yang didapatkan oleh Ternate dan Belanda dari pelabuhan Manado antara lain beras, kulit kayu lahendong, damar, kayu cendana, meranti, eboni, rotan, garam, kulit penyu, telur penyu dan burung maleo, sarang burung (Mantiri, 1990: 25). Datu Binangkang sebagai penguasa Bolaang – Manado membangun jaringan laut dan melakukan pengamanan terhadap wilayah laut Sulawesi di Buol, Kwandang, Amurang, Manado, Likupang, Kema, Belang, dan Buton di Teluk Tomini (Mantiri, 1990: 28). Selain pelabuhan-pelabuhan itu, sudah tentu Bolaang dan Negeri Buntalo yang merupakan pelabuhan utama di Kerajaan Bolaang menjadi tempat yang tidak dilewatkan oleh Datu Binangkang.

Selain dengan Ternate dan Belanda, orang Bolaang melakukan kerjasama dengan Makassar untuk komoditi beras. Kulit penyu juga dijual kepada Makassar, Spanyol, di sisi lain juga kepada Belanda. Padi ini dikumpulkan oleh orang-orang yang berada di wilayah kekuasaan Loloda baik dari orang Bolaang maupun suku-suku Malesung (Minahasa) yang dikemudian hari balik bekerjasama dengan Belanda melawan Datu Binangkang Loloda Mokoagow. Sikap Belanda yang mengumpulkan suku-suku pedalaman Malesung berawal dari ketidakpercayaan Belanda terhadap Datu Binangkang yang dianggap membantu Makassar dalam perang besar yang dipimpin oleh Sultan Hasanuddin.

Sejak wilayah Datu Binangkang di Manado dan Malesung jatuh kepada VOC yang didukung oleh suku-suku di sana melalui kontrak 10 Januari 1679, Raja Manado Datu Binangkang kembali ke wilayahnya di Bolaang. Sejak itu berdirilah Minahasa dan Kerajaan Bolaang Mongondow secara berdampingan. Jaringan Pelabuhan Manado berada di bawah VOC, sedangkan Pelabuhan Bolaang berada di bawah Kerajaan Bolaang Mongondow yang mulai membangun hubungan dengan pedagang-pedagang muslim Arab, Makassar, Bugis, dan lain-lain.

Abad ke 18 – 19 hubungan orang Arab dengan Bolaang Mongondow makin erat dengan pernikahan antara Putri Raja Bolaang Mongondow dengan Syarif Alwi orang Arab. Emas adalah salah satu komoditas utama Bolaang Mongondow selain Beras, Kopi, dan hasil hutan berupa kayu, dan buah-buahan. Emas Bolaang Mongondow inilah yang kemudian ingin di monopoli Belanda lewat pengawasan Keresidenan Manado karena ada kekhawatiran bahwa perdagangan barang mulia ini akan jatuh kepada Mandar, Bugis, dan Parigi (Lopez, 2018: 90-91).

Orang-orang Arab yang membangun jaringan dagang dengan wilayah-wilayah yang ada di Celebes Utara memiliki pengaruh dan kekayaan yang didapat dari perdagangan antar pulau dengan penduduk Nusantara. Mereka tidak disukai oleh Belanda karena dianggap merusak pasaran di wilayah-wilayah pengaruhnya seperti menjual tekstil dengan harga lebih murah daripada pasaran orang Belanda. Mereka menawarkan harga Kakao yang lebih kompetitif, kopi, dan beras, produk utama dataran tinggi dan membuka persaingan langsung dengan orang-orang Eropa (Lopez, 2018: 95).

Orang Bugis juga memiliki jaringan dagang di wilayah Bolaang Mongondow tepatnya di Kotabunan yang menghadap Teluk Tomini. Hubungan ini memberikan pengaruh terhadap penyebaran Islam di Bolaang Mongondow yang berkembang sejak awal-awal abad ke-19. Hubungan yang erat dengan Bugis terjalin juga melalui hubungan pernikahan seperti pernikahan Andi Latae dan Bua' Hotinimbang, Putri Kerajaan Bolaang Mongondow. Meski hubungan ini lebih nampak kepada usaha untuk menguasai pasar perdagangan Bolaang Mongondow oleh orang Bugis sebagaimana kata Lopez, tetapi fakta ini menunjukkan bahwa orang Bugis juga memiliki ikatan emosional yang baik dengan orang Bolaang Mongondow pada masa itu.

Dikatakan juga bahwa Raja Bolaang Mongondow Abraham Sugeha (1880-1883) juga pernah tinggal di Bugis untuk bersekolah dan belajar di sana sebelum ia kembali ke Bolaang Mongondow dan menjadi Raja menggantikan Raja Johanes Manuel Manoppo (1862-1880) (Lopez, 2018: 112).

Pelabuhan dan Komoditas abad XVII - XIX

Sejarah maritim tidak bisa dilepaskan dari peran pelabuhan yang menjadi titik-titik simpul awal kapal berlayar dan menjadi ujung tempat berlabuh. “Tidak ada rute tanpa perhatian; satu pelabuhan,” kata Fernad Braudel ketika menjelaskan jaringan aktifitas penduduk di kawasan Laut Tengah (Hamid, 2021: 18). Pelabuhan dan laut tidak bisa dipisahkan dalam kajian sejarah maritim karena selalu memiliki keterkaitan erat satu sama lain. Laut tidak hanya sebagai alat pemersatu bangsa, tetapi juga telah memainkan peran yang besar dalam sejarah pertumbuhan masyarakat dan bangsa Indonesia. Lewat lautlah nenek moyang orang Indonesia yang dikatakan berasal dari Hindia Belakang mencapai negeri ini (Asnan, 2019: 2).

Sejarah maritim Nusantara mencatat beberapa pelabuhan-pelabuhan yang menjadi emporium besar dan turut menentukan percaturan perdagangan dunia masa-masa sebelum Indonesia merdeka. Malaka, Banten, dan Makassar adalah di antara pelabuhan-pelabuhan besar di Nusantara yang memiliki kejayaan pada masanya. Pada akhir abad ke XIV Malaka telah berkembang sebagai pusat perdagangan yang paling ramai tidak hanya di wilayah itu, tetapi menurut sumber Portugis salah satu pusat perdagangan yang terbesar di Asia (Kartodirjo, 2001: 4). Banten yang terletak di ujung barat pantai utara Jawa, di gerbang masuk Selat Sunda, merupakan pelabuhan yang ramai sejak awal abad ke-10 hingga dimasukkan ke “Jawa” di awal abad ke-19 (Guillot, dkk, 2009: 242). Awal abad ke-16 perkembangan pelabuhan Makassar ditingkatkan lagi setelah Melaka diduduki Portugis pada tahun 1511, sehingga Makassar semakin berperan sebagai pusat perdagangan di kawasan timur Nusantara (Lapian, 2009: 4).

Lebih sedikit ke timur tepatnya di Laut Maluku, di sana ramai dengan pelaut-pelaut bangsa Eropa dan Maluku yang melakukan pelayaran dan perdagangan. Lalu lintas perdagangan di sana sudah harus melewati semenanjung utara Celebes di antaranya Bolaang Mongondow. Pada kisaran abad ke-10 sampai abad ke-16, Bolaang Mongondow menggunakan Buntalo sebagai pelabuhan awal menyusuri rute pelabuhan-pelabuhan alam lama di sepanjang Laut Sulawesi bagian utara hingga sampai ke pelabuhan Manado untuk melakukan perdagangan dan pelayaran maritim. Adapun beberapa pelabuhan kuno pertemuan teluk Tomini dan laut Maluku bisa ditelusuri dalam tradisi lisan orang Bolango tentang asal-usul penduduk mereka. Orang Bolango adalah pendiri Kerajaan Bolango Uki yang memiliki hubungan kekerabatan dengan Kerajaan Bolaang Mongondow dan Gorontalo.

Abad ke-17 – 20 beberapa pelabuhan baru mulai tumbuh di wilayah Sulawesi Utara antara lain pelabuhan Amurang, Inobonto, Labuan Broko, Kaidipang, Bolang Itang, Kwandang, Buol dan Tolitoli. Inobonto adalah pelabuhan bagi daerah Bolaang Mongondow yang dahulu merupakan kerajaan yang berdiri sendiri. Sedangkan Broko, Kaidipang dan Bolang Itang berada di wilayah bekas Kerajaan Kaidipang. Pelabuhan Kwandang mempunyai hubungan darat dengan Gorontalo yang terletak di Teluk Tomini sehingga memainkan peran sebagai pelabuhan pantai utara bagi wilayah Gorontalo. Buol adalah pusat dari Kerajaan Buol yang sampai awal abad XX dianggap penting karena ada penggalian emas (di paleleh) (Lapian, 2009: 47-48). Beberapa pelabuhan di atas eksis sejak abad ke-19 dan abad ke-20 dan beberapa berada langsung di bawah Residen Manado.

Komoditas dari pelabuhan-pelabuhan ini antara lain kopra, cengkeh, buah pala, damar, rotan, dan kopi. Adapun hasil laut yang bisa dijadikan sebagai produk ekspor yaitu ikan cakalang, teripang, kerang (Purba, 2018: 388). Khusus Bolaang Mongondow mereka menghasilkan kelapa, padi, kopi (Regerings-Almanak voor Nederlandsc-Indie 1869: 228). Sementara itu dalam perjalanan misionaris Wilken dan Schwarz ke Bolaang Mongondow, beberapa hasil alam yang terdapat di sana yaitu kakao, kopi, kelapa, jeruk nipis, jeruk nipis suanggi, jeruk nipis kerbau, jeruk bali, buah mangga dengan berbagai macam jenis, berbagai jenis pisang, buah-buahan, buah nenas, kapuk, cabai, tembakau, yang diekspor ke Manado (Wilken dan Schwarz, 1867: 287-288).

Hasil hutan Bolaang Mongondow di abad ke-19 juga cukup banyak yang bisa diekspor seperti jenis kayu gupasa (*toraod*), gupasa batu (*bolat*) yang sangat cocok untuk kusen, balok, papan di mana jenis kayu ini konon digunakan oleh pelaut Makassar untuk pembuatan kapal Pinisi. Terdapat juga jenis kayu Bintangur (*bitau*) yang digunakan untuk kontruksi ringan di lantai kapal, geledak, ada juga jenis kayu cempaka hutan (*pomosioen*), kayu mangrove (*tongki*'), kayu kesambi atau *kalembi*, kayu Angsana (*sondana*) yang sering digunakan untuk kontruksi perairan bahari, kayu hitam (*kayu moyondi*'), kayu ijzerhout/merbabu (*sira*), dan kayu kemuning (*kayu gading*) untuk pengobatan (Wilken dan Schwarz, 1867: 288-289). Beberapa hasil alam di atas menjadi komoditas yang diperdagangkan oleh orang-orang Bolaang Mongondow baik melalui pelabuhan Inobonto dan lainnya dibawa ke pelabuhan Manado.

Pelabuhan di wilayah Bolaang Mongondow sepertinya masuk dalam kategori *Feeder Point* di mana pelabuhan di sini mengumpulkan berbagai komoditas alam dari masyarakat pedalaman Mogondow dan pesisir-pesisir yang hanya memiliki perahu berukuran kecil yang digunakan berlayar antar pantai di kawasan ini. Lebih jauh ke Timur, Pelabuhan Manado masuk kategori *Collecting Center* karena di sinilah seluruh komoditas dari pelabuhan-pelabuhan Bolaang, Amurang, Kema, dan lain sebagainya dikumpul dan diperdagangkan dengan pedagang Arab, Cina, Eropa, Makassar, Mandar, dan sebagainya.

Pedagang Cina juga sejak lama telah membangun hubungan dagang dengan Bolaang Mongondow. Hubungan ini tidak lepas dari awal kedatangan mereka di wilayah Utara Celebes pada kisaran tahun 1655. Mereka didatangkan oleh VOC dengan tujuan untuk membantu dalam pembuatan benteng pertahanan yang dikenal dengan nama *De Nederlandsche Vastiegheid* (Rasyid, dkk, 2021: 6). Sebagaimana pada catatan di atas bahwa pembangunan Benteng Manado berdiri atas usaha VOC mendekati Datu Binangkang Loloda Mokoagow untuk melindungi Manado dari serangan Spanyol. Maka dari sini pula terjalin hubungan awal orang Bolaang Mongondow dan Tionghoa.

Selanjutnya ketika Residen Manado terbentuk dan pengaruh Kerajaan Bolaang Mongondow atas Malesung dan Manado jatuh kepada VOC, maka orang-orang Tionghoa kemudian berdagang di wilayah pelabuhan Bolaang pada kisaran abad ke-17 – 19. Pada akhir abad ke-19 dan memasuki abad ke-20 banyak orang Minahasa yang membawa gerobak-gerobak ke Bolaang Mongondow untuk menjual hasil pertanian ke pelabuhan laut Bolaang. Gerobak tersebut juga digunakan untuk mengangkut barang-barang orang Cina dari pelabuhan Bolaang ke toko-toko mereka di Kotamobagu. Pelabuhan Bolaang cukup ramai dalam aktivitas perdagangan, dan menjadi tempat persinggahan kapal-kapal KPM milik Belanda (Hitipeuw dan Kutoyo, 1978: 54-55).

Tradisi lisan dan beberapa catatan Eropa yang telah diurai di atas menunjukkan peran orang Bolaang Mongondow dalam dunia maritim Nusantara. Ini memberikan sedikit peluang kepada para peneliti sejarah di Sulawesi Utara untuk mencoba menggali lebih jauh akan budaya bahari di sana yang selama ini hanya berfokus pada wilayah Nusa Utara, Minahassa, dan Gorontalo. Adapun kajian mengenai sejarah maritim orang Bolaang

Mongondow masih sangat terbatas karena dianggap memiliki keterbatasan sumber-sumber yang bisa dijangkau oleh para peneliti.

Teknologi Perkapalan

Sebagaimana dijelaskan di atas bahwa sejak dahulu orang Bolaang Mongondow memang begitu akrab dengan laut dan perahu baik untuk keperluan transportasi masyarakat pesisir dan keperluan nelayan menangkap ikan. Beberapa gambar perahu ditemukan disitus *Luod* pedalaman Dumoga membuktikan bahwa sejak dahulu kala nenek moyang mereka telah mengenal perahu bahkan dijadikan sebagai sesuatu hal yang sakral dalam upacara-upacara ritual adat. Orang Bolaang Mongondow percaya bahwa perahu merupakan kendaraan yang akan membawa roh nenek moyang mereka ke suatu tempat yang bernama *Konawan* (nirwana).

Sebagaimana masyarakat Nusantara umumnya, di Bolaang Mongondow mereka mengenal dua jenis perahu 'lesung' dan 'papan'. Untuk jenis lesung bentuk kapal-kapal demikian adalah bentuk yang paling sederhana dan pasti lebih tua daripada bentuk kapal papan, daerah penemuannya tidak hanya terbatas pada daerah budaya Asia Tenggara. Pada tahun 1928 jenis kapal lesung ini masih dilihat di Danau Mondsee (Austria) dan penggalian-penggalian arkeologi di negeri Belanda membuktikan bahwa sampan-sampan demikian juga dikenal di sana pada zaman purbakala (Poesponegoro dan Notosusanto, 2010: 99).

Sungguh tidak mudah bagi masyarakat dahulu kala membuat jenis perahu lesung dengan keterbatasan alat-alat pembuatan kapal di masa itu. Teknik pembuatannya memerlukan keahlian dan pengalaman yang khusus. Mulai dari memilih kayu yang paling cocok, menebang pohonnya, sampai pada pekerjaan mengeruk batangnya, para tukang harus memenuhi persyaratan tinggi (Poesponegoro dan Notosusanto, 2010: 100). Ukuran perahu lesung orang Bolaang Mongondow disesuaikan dengan ukuran pohon yang dijadikan sebagai bahan dasar pembuatannya. Kondisi perairan juga sangat menentukan ukuran dari sebuah perahu. Bila mereka berada di sekitaran sungai besar, maka perahu lesung mereka juga panjang dan memiliki lebar sekitar 80-90 cm, namun bila mereka berada di sungai yang relatif kecil maka lebar dan panjang perahu juga disesuaikan dengan kondisi ini.

Selain menggunakan perahu lesung di sungai, orang Bolaang Mongondow juga mengembangkan alat penangkap ikan (*Bobolit*) di sungai yang terbuat dari anyaman bambu kemudian dibentangkan ke dalam sungai sehingga ikan dapat terdampar. Alat penangkapan ikan ini muncul dalam cerita rakyat tentang *Amalie* dan *Inalie* yang menyusuri sungai untuk mencari ikan hingga mereka menemukan *Mokodoludut* yang kemudian menjadi *Punu'* Bolaang Mongondow pertama. Dalam tradisi lisan keduanya naik ke tepi sungai dan berjalan menuju ke hulu dan turun ke sungai menuju arah muara sungai di mana *Bobolit* dipasang (Mokoagow, dkk, 2003: 7).

Seiring waktu dengan meningkatnya barang dan komoditas masyarakat pesisir pantai dan keperluan memuat barang-barang dari hulu sungai pedalaman hutan ke muara, masyarakat mulai mengembangkan juga jenis 'kapal papan'. Sebagaimana umumnya pembuatan kapal papan masyarakat Nusantara, teknik pembuatannya tidak kurang kompleks karena tidak tergantung dari satu batang kayu saja yang dikeruk bagian dalamnya. Jenis dan bentuknya lebih banyak lagi, kemungkinan untuk membuat kapal yang lebih besar tidak begitu terbatas pula. Panjang lunas dapat berbeda-beda dan cara meletakkan tinggi muka dan belakang serta gading-gading yang ikut membentuk kerangka kapal menentukan pelbagai macam variasi menurut kebutuhan dan pengalaman setempat. Penggunaan pasak kayu untuk menyambung papan-papan satu dengan yang lain meskipun suatu cara yang lebih tua daripada menggunakan baut, sekrup, atau paku dari baja dan logam, ternyata lebih baik karena dapat tahan air asin dan tidak berkarat (Poesponegoro dan Notosusanto, 2010: 100).

Di daerah lain di Sulawesi Utara kebudayaan maritim tidak begitu berkembang seperti di Kepulauan Sangihe dan Talaud. Namun jenis perahu yang ditemukan di sini cukup bervariasi, terutama dalam bentuk cadiknya, sehingga Nootboom dalam kesimpulannya memasukan daerah Sulawesi Utara bersama Kepulauan Sangihe-Talaud dan Kepulauan Sulu dalam satu wilayah inti tempat asal penyebaran berbagai macam cadik (Lapian, 2009: 61-62).

Nama perahu dalam berbagai bahasa di Minahasa adalah 'londei'. Perahu londei ini mempunyai cadik (dalam bahasa setempat 'sema-sema') yang ganda. Ada pula sampan kecil tidak bercadik yang disebut 'beloto' atau 'baloto' dan ada bentuk lain yang disebut 'perahu tembiling'. Yang terakhir mirip dengan perahu 'tumbilung' dari Kepulauan Sangihe. Nama ini barangkali dapat dihubungkan juga dengan 'tombelung' yang dijumpai di Bolaang-Mongondow. Tetapi perahu tombelung di sini adalah jenis perahu kecil, sedangkan tumbilung di Sangihe adalah perahu cadik yang berukuran lebih besar daripada londe dan mempunyai tiga buah 'tari' (kayu melintang). Kebudayaan Bolaang Mongondow selanjutnya mengenal pula jenis perahu yang lain, seperti 'uangga', 'bangkak', 'barung', 'binanga', 'bolotu', 'kalebet', 'lendeng' atau 'linding', 'londe', dan 'sope'. Di samping itu bahasa Bolaang Mongondow masih mengenal lebih perahu 'siak' yang hanya disebut dalam lagu-lagu lama, dan perahu 'sindulak' yang dipakai oleh para 'wailan' atau 'tonawat' (pemimpin upacara keagamaan tradisional) di masa lampau (Lapian, 2009: 62).

Sebenarnya perahu kora-kora dan bininta cukup dikenal di wilayah Laut Sulawesi yang digunakan oleh penguasa dari kerajaan-kerajaan yang ada di Celebes Utara. Dalam tradisi lisan Maluku disebutkan bahwa seorang Datu/Raja dari Utara Celebes datang ke perairan Maluku untuk sekedar berkeliling atau berlayar ke pulau-pulau di bawah kekuasaannya atau juga pada saat berlayar ke Ternate maupun Mindanao atau bahkan sampai ke Manila. Dua jenis alat transportasi yang selalu digunakan adalah *bininta* dan *kora-kora*. Dengan kedua alat transportasi ini pada Datu/Raja juga mengirimkan upeti ke Ternate dan kemudian ke Manado berupa minyak kelapa dan serat maupun tenunt kain koffo dari serat Manila hemp (Leirissa, dkk, 1999: 12).

Kesimpulan

Tradisi lisan yang menjelaskan tentang asal-usul masyarakat Bolaang Mongondow turut mendukung pandangan tentang jejak maritim orang Bolaang Mongondow di masa lampau, misalnya tentang kisah *Tumotoi Bokol* dan *Tumotoi Bokot*, dua orang yang muncul dari buih dan ombak yang hingga kini menjadi klaim mitologi mengenai hubungan mereka dengan laut. Selain itu jejak-jejak peninggalan arkeologi juga memberi referensi baru bahwa sekitar 2500-2000 SM masyarakat Bolaang Mongondow telah mengenal perahu yang ditemukan di situs Mansiri, Dumoga, Kabupaten Bolaang Mongondow. Perahu dalam kebudayaan masyarakat Bolaang Mongondow dikaitkan dengan kepercayaan lokal bahwa alat transportasi ini digunakan oleh roh nenek moyang menuju nirwana.

Bangsa Spanyol pada awal abad ke-16 telah menjalin hubungan maritim dengan orang Bolaang Mongondow. Pelabuhan yang menjadi pusat perdagangan ramai di wilayah ini terletak di negeri Buntalo, kini mejadi Pelabuhan Labuan Uki di Kecamatan Lolak, Kabupaten Bolaang Mongondow. Di antara komoditas yang diperdagangkan dengan Spanyol pada masa itu adalah kayu hutan dan kayu manis. Letak Buntalo yang strategis dan terdapat pelabuhan alam Labuang Uki yang begitu tenang menjadi tempat persinggahan pelaut-pelaut Spanyol yang melewati laut Sulawesi sebelum menuju Manado pada masa itu.

Komoditas yang terdapat di Bolaang Mongondow pada masa itu antara lain eberapa hasil alam yang terdapat di sana yaitu kakao, kopi, kelapa, jeruk nipis, jeruk nipis suanggi, jeruk nipis kerbau, jeruk bali, buah mangga dengan berbagai macam jenis, berbagai jenis

pisang, buah-buahan, buah nenas, kapuk, cabai, tembakau, yang diekspor ke Manado. Hasil hutan Bolaang Mongondow di abad ke-19 juga cukup banyak yang bisa diekspor seperti jenis kayu gupasa (*toraod*), gupasa batu (*bolat*) yang sangat cocok untuk kusen, balok, papan di mana jenis kayu ini konon digunakan oleh pelaut Makassar untuk pembuatan kapal Pinisi. Terdapat juga jenis kayu Bintangur (*bitaui*) yang digunakan untuk kontruksi ringan di lantai kapal, geledak, ada juga jenis kayu cempaka hutan (*pomosioen*), kayu mangrove (*tongki*), kayu kesambi atau *kalembi*, kayu Angsana (*sondana*) yang sering digunakan untuk kontruksi perairan bahari, kayu hitam (*kayu moyondi*), kayu ijzerhout/merbabu (*sira*), dan kayu kemuning (*kayu gading*) untuk pengobatan.

Sebagaimana masyarakat Nusantara umumnya, di Bolaang Mongondow mereka mengenal dua jenis perahu ‘lesung’ dan ‘papan’. Selain menggunakan perahu lesung di sungai, orang Bolaang Mongondow juga mengembangkan alat penangkap ikan (*Bobolit*) di sungai yang terbuat dari anyaman bambu kemudian dibentangkan ke dalam sungai sehingga ikan dapat terdampar. Kebudayaan Bolaang Mongondow selanjutnya mengenal pula jenis perahu yang lain, seperti ‘uangga’, ‘bangkak’, ‘barung’, ‘binanga’, ‘bolotu’, ‘kalebet’, ‘lendeng’ atau ‘linding’, ‘londe’, dan ‘sope’. Di samping itu bahasa Bolaang Mongondow masih mengenal lebih perahu ‘siak’ yang hanya disebut dalam lagu-lagu lama, dan perahu ‘sindulak’ yang dipakai oleh para ‘wailan’ atau ‘tonawat’ (pemimpin upacara keagamaan tradisional) di masa lampau

Jaringan laut orang Bolaang Mongondow melewati Laut Sulawesi, laut Maluku, Teluk Tomini, dan Selat Makassar. Semua bangsa-bangsa yang juga melewati jalur ini memiliki hubungan dengan orang Bolaang Mongondow dalam pertukaran dan perdagangan barang-barang komoditas di atas. Emas Bolaang Mongondow menjadi salah satu barang mulia yang diperebutkan antara Belanda, Bugis dan Makassar pada abad ke-19. Selain hubungan dagang, orang Bolaang Mongondow tercatat memiliki hubungan emosional dengan Bugis dan Arab melalui pernikahan. Secara langsung dunia maritim Bolaang Mongondow selain menghubungkan laut dan pelabuhan, juga merajut simpul agama, kebudayaan, dan politik yang membentuk masyarakat Nusantara hingga menjadi perekat dalam bingkai Indonesia masa kini.

Daftar Pustaka

- Damopolii, H.J.A. (2003). *Dodandian, Kinotanoban, dan Kisahku*. Kotamobagu: Yayasan Ibnu Sabil.
- Dunnebie, W. (1949). *Over de Vorsten van Bolaang Mongondou*. Terjemahan: R. Mokoginta (1984). *Mengenal Raja-Raja Kerajaan Bolaang Mongondow*. Surabaya: Intan Print.
- Hitipeuw, F & Sutrisno, K (Eds). (1978). *Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Sulawesi Utara*. Jakarta. Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah Sulawesi Utara 1978/1979.
- Guillot, C. (2009). *Banten: Sejarah dan Peradaban Abad X – XVII*. Jakarta: Gramedia.
- Gusti, A. (2019). *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*. Yogyakarta: Ombak.
- Hamri, M. (2020). *Dinamika Islamisasi di Bolaang Mongondow Raya, Sulawesi Utara, Abad ke-17 – 20*. Jakarta: Litbangdiklat Press.
- Haris, M.A. (2003). *Sejarah Bolaang Mongondow: Untuk Sekolah Menengah Umum dan Sekolah Menengah Kejuruan Materi Muatan Lokal*. Jakarta: CV. Cakra Media.
- Heeres, Mr. J. E. (1934). *Corpus Diplomaticum, Neerland-Indicum 1676-1691*. Den Haag: Universiteit van Amsterdam.
- Irawan, P. (2011). *Negeri Totabuan dalam Bayang-Bayang Bogani; Lanskap Budaya, Perilaku Politik, dan kekuasaan Orang Mongondow*. Yogyakarta: Pustaka Felicha.

- Lapian, A.B.(2009). *Kajian Sejarah Lokal dalam Perspektif Sejarah Maritim: Sosialisasi Pedoman Penelitian Sejarah Lokal*. Makassar: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata.
- Lapian, A. B. (2009). *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Leirissa, R.Z.(1999). *Ternate Sebagai Bandar Jalur Sutra*. Jakarta. Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional. Direktorat Jendral Kebudayaan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Leur, J.C.V. (1983). *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian Social and Economic History*. Holland: Foris Publication.
- Mantiri, S.B. (1990). *Datoe Binangkang, Raja Manado 1644-1689: Pelopor Kemerdekaan di Nusantara Utara*. Manado: Yayasan Putih.
- Marwati, D.P & Nugroho, N (eds). (2010). *Sejarah Nasional Indonesia III*. Jakarta. Balai Marwati, D.P & Nugroho, N (eds). (2010). *Sejarah Nasional Indonesia IV*. Jakarta. Balai Pustaka
- Mokoginta, M.A. (2022). *Menatap Wajah Negeri: Menilik Dunia, Nusantara, dan Bolaang Mongondow Raya*. Yogyakarta: Ombak.
- Hamid, A.R. (2020). *Sejarah dan Budaya Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Hamid, A.R. (2021). *Jaringan Maritim Mandar; Studi tentang Pelabuhan “Kembar” Pambauwang dan Majene di Selat Makassar 1900-1980*. Yogyakarta: Ombak.
- Sartono, K. (2001). *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900: Dari Emporium Sampai Imperium Jilid I*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Narande, S. (1980). *Valdu La Paskah: Tonggak Sejarah Perjalanan Suatu Jemaat (Buku – II)*. Manado. Nahum B. Tawaang.
- Susanto, Z. (2014). *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*. Depok: Komunitas Bambu.
- Vansina, J. (1985). *Oral Tradition At History*. University of Wisconsin Press. Terjemahan: Astrid Reza, dkk. 2014. *Tradisi Lisan Sebagai Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.

Arsip

- Democritos. (1893). “*De Noordkust van Celebed onder de O.I. Compagnie*”. No. 288, Edisi: Kamis, 22 Desember 1893.
- Jacobs, S.J.H. (Eds). (1974). *Documenta Malucensia I (1542-1577)*. Roma. IHSI.
- Heeres, J.E. (1907). *Corpus Diplomaticum, Neerland-Indicum 1596-1650*, Den Haag. Universiteit van Amsterdam.
- Heeres, Mr. J. E. (1934). *Corpus Diplomaticum, Neerland-Indicum 1676-1691*. Den Haag. Universiteit van Amsterdam.
- Regerings-Almanak voor Nederlands-Indie 1869.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1903. (1904). *Besluit van den Gouverneur Generaal van Nederlandsch-Indië van 19 Juni 1903 No. 32*.
- Wilken & Schwarz. (1867). *Madedeelingen Van Wege Het Nederlandsche Zendinggenootschap; Bijdragen tot de kennis de zending en der taal, land- en volkenkunde van Nederlandsche Indie*. Rotterdam: Beestuurders Van Het Genootschap.
- Visser, B.J.J. (1925). *Onder Portugeesch-Spaansche Vlag: De Katholiek Missie van Indonesie 1511-1605*. Amsterdam. N. V. De R. K. Boek-Centrale.

Jurnal dan Tesis

- Rasyid, H., Matheosz, J. N., & Deeng, D. (2021). Kehidupan Sosial Budaya Etnis Tionghoa di Kota Manado. *HOLISTIK, Journal of Social and Culture*, 14(4).

- Purba, J. R. (2018). Karesidenan Manado dalam Kancah Perdagangan Maritim di Hindia Belanda, Awal Abad XIX–1942. *Pangadereng*, 4(2), 387-398.
- Lopez, A.C. (2018). *Conversion and Colonialisme: Islam and Christianity in North Celebes, c. 1700-1900*. Leiden. (Tesis) Universiteit Leiden.
- Tanudirjo, D. A. (2018). Mansiri in North Sulawesi: A new dentate-stamped pottery site in Island Southeast Asia. *terra australis* 48, 191.

Laporan dan Wawancara

- Saeroji, S. (2019). Masterplan Pusat Perkantoran Kabupaten Bolaang Mongondow Selatan. *RADIAL: Jurnal Peradaban Sains, Rekayasa dan Teknologi*, 7(1), 95-102.
- Laporan Kegiatan Pendokumentasian Kubur Tebing Dumoga, Provinsi Sulawesi Utara. Direktorat Jenderal Kebudayaan Balai Pelestarian Cagar Budaya Gorontalo Tahun 2013.
- Mokoginta, D. C., Poluan, R. J., & Lakat, R. M. (2021). Ketersediaan Sarana Prasarana Dan Kriteria Khusus Kawasan Minapolitan Di Kecamatan Nuangan Kabupaten Bolaang Mongondow Timur. *SPASIAL*, 8(1), 67-76.
- Putra, K.R. (2019). *Kelautan dan perikanan Bolaang Mongondow*”, <https://instink.net/kelautan-dan-perikanan-bolaang-mongondow-berpotensi-besar/> (diakses: 31 Juli 2022 {21:54 WITA}).
- Wawancara dengan Cahirun Mokoginta (Budayawan), Kotamobagu pada 1 April 2022.