

MODERNISASI TRANSPORTASI DAN MOBILITAS EDUKASI DI KARESIDENAN KEDIRI (1830–1870): SEBUAH KAJIAN HISTORIS

Siti Musa'adah
Universitas Pattimura, Ambon, Indonesia
siti.musaadah@lecturer.unpatti.ac.id

ABSTRACT

The modernization of transportation in Kediri (1830–1870) was primarily driven by colonial economic interests, specifically the Cultivation System and the sugar industry. However, its impact extended beyond economics, significantly influencing social dynamics, including educational mobility. This study aims to analyze the development of transportation infrastructure and its impact on educational mobility in the Kediri Residency during the 1830–1870 period. Using historical methods comprising heuristics, source criticism, interpretation, and historiography, this research examines colonial records, infrastructure reports, and educational documents. The results indicate that the construction of the Groote Postweg, the optimization of the Brantas River routes, and the early introduction of rail networks, although intended for sugar distribution, inadvertently facilitated educational mobility. Improved infrastructure allowed for the movement of colonial school inspectors, teachers, and a limited number of indigenous students accessing formal education. Furthermore, it accelerated the circulation of educational materials and modern ideas into the Kediri interior. Thus, transportation modernization served as a crucial, albeit unintended, catalyst for the early expansion of educational access and mobility in the region.

Keywords: *Transportation Modernization, Educational Mobility, Kediri Residency*

ABSTRAK

Modernisasi transportasi di Kediri (1830–1870) pada awalnya didorong oleh kepentingan ekonomi kolonial, khususnya Sistem Tanam Paksa dan industri gula. Namun, dampaknya meluas ke dinamika sosial, termasuk mobilitas edukasi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perkembangan infrastruktur transportasi dan dampaknya terhadap mobilitas edukasi di Karesidenan Kediri pada periode 1830–1870. Menggunakan metode sejarah yang meliputi heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi, penelitian ini menelusuri catatan kolonial, laporan infrastruktur, dan dokumen terkait pendidikan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan Jalan Raya Pos, optimalisasi jalur Sungai Brantas, serta awal mula jaringan rel, meskipun ditujukan untuk distribusi gula, secara tidak langsung memfasilitasi mobilitas edukasi. Infrastruktur yang membaik memungkinkan pergerakan inspektur sekolah, guru, dan sejumlah kecil pelajar pribumi yang mengakses pendidikan formal. Selain itu, hal ini mempercepat sirkulasi materi pendidikan dan gagasan modern ke pedalaman Kediri. Dengan demikian,

modernisasi transportasi menjadi katalisator penting, meskipun tidak direncanakan, bagi perluasan awal akses dan mobilitas pendidikan di wilayah tersebut.

Kata Kunci: Modernisasi Transportasi, Mobilitas Edukasi, Karesidenan Kediri

A. Pendahuluan

Abad ke-19 merupakan masa transformasi fundamental dalam sejarah kolonial Hindia Belanda, ditandai dengan penerapan sistem tanam paksa (*Cultuurstelsel*) pada tahun 1830 hingga beralihnya kebijakan ekonomi ke arah liberal pasca-Undang-Undang Gula (*Suikerwet*) tahun 1870. Dalam dinamika tersebut, Karesidenan Kediri emerged sebagai salah satu wilayah strategis yang mengalami pergeseran sosio-ekonomi yang drastis, terutama akibat eksploitasi komoditas ekspor seperti tebu dan kopi. Keberhasilan sistem ekonomi kolonial di Kediri sangat bergantung pada ketersediaan dan efisiensi sarana transportasi untuk mendistribusikan hasil perkebunan dari pedalaman menuju pelabuhan-pelabuhan utama. Fenomena modernisasi transportasi di Jawa, sebagaimana dicatat oleh Hermawan (2010) dan Geertz (1963), pada awalnya dirancang murni sebagai instrumen logistik untuk memperlancar arus barang, memperkuat kontrol militer, dan

memaksimalkan keuntungan ekonomi metropolitan. Namun, di balik fungsi ekonominya yang dominan, infrastruktur transportasi yang terbangun—mulai dari optimalisasi jalur Sungai Brantas, perbaikan Jalan Raya Pos (*Groote Postweg*), hingga awal mula perencanaan jaringan rel—secara tidak langsung telah mengubah konfigurasi ruang dan mobilitas manusia di Jawa Timur.

Meskipun historiografi mengenai sejarah transportasi di Hindia Belanda telah banyak dibahas, kajian-kajian sebelumnya cenderung terjebak pada narasi ekonomi dan logistik, seperti fokus pada industri gula, krisis angkutan tradisional, dan pembangunan rel kereta api untuk perkebunan. Terdapat kekosongan literatur yang signifikan mengenai dampak sosial-budaya dari modernisasi transportasi, khususnya terkait dengan mobilitas edukasi dan sirkulasi pengetahuan. Secara teoritis, infrastruktur transportasi tidak hanya memindahkan komoditas fisik, tetapi juga memfasilitasi mobilitas aktor sosial, gagasan, dan institusi. Dalam

konteks Hindia Belanda abad ke-19, meskipun pendidikan massal bagi pribumi belum sepenuhnya terlaksana, modernisasi transportasi telah membuka isolasi geografis wilayah pedalaman Kediri. Hal ini memungkinkan pergerakan inspektur kolonial, misionaris, guru, serta mobilitas kaum elite pribumi (*priyayi*) yang mulai mengakses institusi pendidikan atau pusat-pusat pengetahuan baru di kota-kota besar. Selain itu, jaringan jalan dan sungai yang membaik mempercepat sirkulasi materi cetak, buku, dan gagasan-gagasan modern yang menjadi benih awal transformasi pendidikan di wilayah tersebut.

Kondisi nyata di Karesidenan Kediri pada periode 1830–1870 menunjukkan bahwa keterbatasan moda transportasi tradisional, seperti gerobak pedati yang ditarik hewan ternak, sempat memicu krisis logistik yang berujung pada kegagalan eksperimen penggunaan unta dan keledai pada tahun 1840-an. Krisis ini memaksa pemerintah kolonial melakukan peningkatan kualitas infrastruktur, seperti pengerasan jalan tanah dengan kerikil, pembangunan jembatan, dan optimalisasi dermaga di sepanjang Sungai Brantas. Data

historis menunjukkan bahwa jalur-jalur yang diperbaiki ini tidak hanya dilalui oleh gerobak pengangkut tebu dari pabrik-pabrik seperti PG. Meritjan, Ngadirejo, dan Pesantren, tetapi juga menjadi arteri utama bagi pergerakan administrasi kolonial. Integrasi Kediri ke dalam jaringan Jalan Raya Pos dan jalur sungai yang terhubung hingga ke Surabaya menciptakan koridor mobilitas baru. Koridor inilah yang pada gilirannya memfasilitasi pergerakan personel pendidikan kolonial dan memperlancar akses kaum elite lokal terhadap pusat-pusat kebudayaan dan pendidikan, sekaligus menandai pergeseran dari sistem pendidikan tradisional yang terisolir menuju awal mula integrasi dengan sistem pengetahuan modern.

Bertolak dari fenomena dan kesenjangan literatur tersebut, penelitian ini difokuskan untuk mengkaji bagaimana modernisasi transportasi di Karesidenan Kediri pada periode 1830–1870 tidak hanya mentransformasi struktur ekonomi, tetapi juga memengaruhi dinamika mobilitas edukasi. Rumusan masalah utama dalam kajian ini adalah: (1) bagaimana proses modernisasi infrastruktur transportasi berlangsung di Karesidenan Kediri pada masa

peralihan dari tanam paksa ke masa liberal?; (2) bagaimana dampak modernisasi transportasi tersebut terhadap mobilitas aktor pendidikan, sirkulasi materi edukasi, dan akses pengetahuan di Karesidenan Kediri?; dan (3) bagaimana implikasi historis dari integrasi transportasi dan mobilitas edukasi terhadap transformasi sosial masyarakat Kediri pada abad ke-19? Tujuan dari penelitian ini adalah untuk merekonstruksi perkembangan transportasi dan menganalisis korelasinya dengan perluasan mobilitas edukasi di Kediri.

Manfaat dari penelitian ini terletak pada kebaruan (*novelty*) perspektif yang ditawarkan. Dengan menempatkan "mobilitas edukasi" sebagai variabel analisis di samping modernisasi transportasi, kajian ini melampaui narasi sejarah ekonomi konvensional. Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya historiografi sejarah pendidikan dan sejarah sosial di Hindia Belanda, serta memberikan pemahaman yang lebih komprehensif bahwa infrastruktur kolonial, meskipun dibangun untuk tujuan eksploitasi, secara dialektis telah meletakkan fondasi bagi mobilitas intelektual dan akses

pendidikan di wilayah pedalaman Jawa.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode sejarah untuk merekonstruksi dan menganalisis perkembangan infrastruktur transportasi serta dampaknya terhadap mobilitas edukasi di Karesidenan Kediri pada periode 1830–1870. Metode sejarah yang diterapkan mengacu pada prosedur standar yang meliputi empat tahapan utama: heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi (Kuntowijoyo, 2005; Gottschalk, 2010).

Tahap pertama adalah heuristik, yaitu proses penelusuran dan pengumpulan sumber-sumber sejarah yang relevan. Sumber-sumber yang dikumpulkan meliputi sumber primer dan sekunder. Sumber primer diperoleh dari arsip kolonial, laporan pemerintah Hindia Belanda terkait pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur (seperti laporan mengenai *Groote Postweg* dan optimalisasi jalur Sungai Brantas), dokumen perjalanan (*reisverhalen*), serta catatan-catatan kontemporer yang merekam pergerakan orang, barang, dan gagasan di Jawa Timur.

Sumber sekunder diperoleh dari buku-buku, jurnal, dan penelitian terdahulu yang membahas sejarah transportasi, sejarah pendidikan kolonial awal, serta dinamika sosial-ekonomi Karesidenan Kediri pada abad ke-19.

Tahap kedua adalah kritik sumber, yang bertujuan untuk menguji keaslian dan kredibilitas sumber yang telah dikumpulkan. Kritik eksternal dilakukan untuk memverifikasi otentisitas fisik dokumen, waktu penciptaan, dan kepengarangan. Selanjutnya, kritik internal dilakukan untuk menilai kredibilitas isi sumber. Proses ini dilakukan dengan membandingkan kesaksian dari berbagai sumber yang berbeda untuk memastikan keakuratan fakta mengenai kondisi infrastruktur transportasi pada masa itu, serta mengonfirmasi indikasi adanya pergerakan aktor pendidikan maupun sirkulasi materi edukasi di wilayah pedalaman Kediri.

Tahap ketiga adalah interpretasi, di mana fakta-fakta sejarah yang telah diverifikasi dirangkai dan dianalisis untuk menemukan makna serta keterkaitan antarperistiwa. Pada tahap ini, penelitian menggunakan kerangka analisis yang menghubungkan sejarah infrastruktur

dengan konsep mobilitas sosial dan sirkulasi pengetahuan. Interpretasi difokuskan untuk menganalisis bagaimana modernisasi transportasi (jalan darat, jalur sungai, dan awal mula perencanaan rel) yang awalnya ditujukan untuk kepentingan logistik perkebunan, secara dialektis memfasilitasi mobilitas edukasi. Hal ini mencakup analisis terhadap pergerakan inspektur kolonial, guru, kaum elite pribumi (*priyayi*), serta percepatan sirkulasi buku dan gagasan modern ke wilayah yang sebelumnya terisolir.

Tahap terakhir adalah historiografi, yaitu penulisan kembali fakta-fakta yang telah diinterpretasikan menjadi sebuah narasi sejarah yang utuh dan komprehensif. Pada tahap ini, sintesis sejarah disusun untuk menjawab rumusan masalah yang telah ditetapkan. Penulisan ini memposisikan penelitian ini dalam diskursus historiografi yang melampaui narasi ekonomi konvensional, dengan menonjolkan implikasi sosial-budaya dari modernisasi transportasi, khususnya perannya dalam membuka isolasi geografis dan mendorong awal mula mobilitas edukasi di Karesidenan

Kediri pada masa peralihan dari sistem tanam paksa menuju masa liberal.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Transformasi Infrastruktur

Periode 1830–1870 di Karesidenan Kediri ditandai oleh pergeseran fundamental dalam lanskap infrastruktur, yang didorong oleh desakan ekonomi *Cultuurstelsel*. Berdasarkan penelusuran historis, modernisasi transportasi pada fase ini tidak terjadi secara instan, melainkan melalui evolusi dari moda tradisional menuju infrastruktur yang lebih terstruktur. Pada awal periode, ketergantungan pada gerobak pedati dan jalur sungai alami (Sungai Brantas) masih dominan. Namun, data historis menunjukkan bahwa volume komoditas ekspor (terutama gula dan kopi) yang melonjak telah melampaui kapasitas angkut moda tradisional.

Pemerintah kolonial merespons keterbatasan ini dengan melakukan "modernisasi" pada infrastruktur eksisting. Peningkatan kualitas Jalan Raya Pos (*Groote Postweg*) yang melintasi Kediri menjadi titik balik. Jalan tanah yang semula sulit dilalui pada musim hujan mulai diperkeras

dengan kerikil dan diperlebar. Optimalisasi Sungai Brantas juga dilakukan dengan pembangunan dermaga-dermaga kecil untuk memperlancar bongkar muat. Transformasi fisik ini secara tidak langsung menciptakan "koridor mobilitas" baru. Jalan yang mulus dan sungai yang tertata tidak hanya mempercepat arus barang dari pabrik (seperti PG. Meritjan dan Ngadirejo) ke pelabuhan, tetapi juga memangkas waktu tempuh perjalanan antarwilayah. Pengurangan waktu tempuh ini merupakan prasyarat mutlak bagi terjadinya mobilitas manusia yang lebih intensif, termasuk mobilitas yang berkaitan dengan kepentingan administrasi dan edukasi kolonial.

2. Mobilitas Aktor Pendidikan dan Sirkulasi Pengetahuan

Dampak yang paling signifikan dari modernisasi transportasi di Kediri (1830–1870) terhadap aspek edukasi adalah terbukanya isolasi geografis pedalaman. Sebelum perbaikan infrastruktur, wilayah pedalaman Kediri cenderung terisolasi, menyulitkan penetrasi gagasan luar. Dengan membaiknya jaringan jalan pos dan jalur sungai, terjadi

peningkatan mobilitas bagi aktor-aktor pembawa pengetahuan.

Pertama, infrastruktur yang membaik memfasilitasi pergerakan pejabat kolonial, termasuk inspektur pertanian dan pejabat residen, yang dalam kapasitas tertentu juga membawa misi "pencerahan" atau pengawasan moral dan intelektual terhadap penduduk. Akses yang lebih mudah memungkinkan pejabat dari pusat (Batavia/Surabaya) atau Residen di Kediri untuk melakukan inspeksi ke wilayah-wilayah yang sebelumnya sulit dijangkau.

Kedua, dan yang lebih krusial bagi sejarah intelektual, adalah percepatan sirkulasi material edukatif. Jaringan transportasi yang terintegrasi memungkinkan distribusi surat kabar, buku, dan lembaran negara (*Staatsblad*) dari pusat kolonial menuju Kediri lebih cepat dan rutin. Meskipun pendidikan massal bagi pribumi belum menjadi kebijakan utama pada periode ini, sirkulasi materi cetak ini menjadi saluran penting bagi kaum elite pribumi (*priyayi*) dan pejabat lokal di Kediri untuk mengakses gagasan-gagasan modern, literatur hukum, dan informasi global. Jalur transportasi menjadi "urat nadi" yang mengalirkan

pengetahuan dari pusat imperium ke daerah periferi.

3. Krisis Transportasi dan Awal Mula Era Mobilitas Massal

Menjelang akhir periode penelitian (1860-an), terjadi krisis transportasi yang memuncak akibat kematian massal hewan ternak dan ketidakmampuan jalan tanah menampung beban logistik. Kegagalan eksperimen penggunaan unta dan keledai pada tahun 1840-an menjadi momentum penting yang menyadarkan pemerintah kolonial akan perlunya teknologi yang lebih maju. Hal ini mendorong perencanaan awal dan introduksi teknologi berbasis rel di penghujung periode 1830–1870.

Meskipun jaringan trem uap (seperti *Kediri Stoomtram Maatschappij*) baru beroperasi penuh pada periode pasca-1870 (liberal), fondasi pemikiran dan awal perintisan jalur rel pada akhir periode 1830–1870 menandai perubahan paradigma mobilitas. Rel kereta api tidak hanya menjanjikan efisiensi ekonomi, tetapi juga mengubah pola ruang sosial. Stasiun dan jalur rel mulai membentuk pemukiman baru dan pusat-pusat keramaian yang kelak akan menjadi lokasi bagi institusi-institusi pendidikan modern pada masa

berikutnya. Dengan demikian, modernisasi transportasi pada periode ini dapat dibaca sebagai fase "pembukaan lahan" (baik secara harfiah maupun metaforis) bagi masuknya modernitas, termasuk modernitas dalam bidang pendidikan, ke dalam struktur sosial masyarakat Kediri.

4. Implikasi Sosial

Modernisasi transportasi di Kediri juga membawa implikasi psikologis dan sosial bagi masyarakat setempat. Masyarakat yang sebelumnya memiliki horizon geografis terbatas pada desa dan sekitarnya, mulai terpapar pada realitas yang lebih luas melalui interaksi dengan para pelancong, pedagang, dan pejabat yang melintas melalui jalur transportasi yang membaik. Paparan ini, meskipun terbatas, mulai mengikis isolasi kognitif. Mobilitas fisik yang meningkat berkorelasi dengan mobilitas sosial, di mana interaksi antara masyarakat lokal dengan sistem pengetahuan kolonial menjadi lebih intensif. Hal ini meletakkan dasar sosial bagi penerimaan terhadap pendidikan formal yang akan berkembang pesat pada periode etis di awal abad ke-20.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa modernisasi transportasi di Kediri pada periode 1830–1870—mulai dari pengerasan Jalan Raya Pos (*Groote Postweg*), optimalisasi dermaga di Sungai Brantas, hingga wacana awal perkeretaapian—pada dasarnya adalah respons terhadap krisis logistik industri gula. Namun, jika dianalisis menggunakan teori Kompresi Ruang-Waktu (*Time-Space Compression*) yang dikemukakan oleh David Harvey (1989), perbaikan infrastruktur ini memiliki implikasi yang jauh melampaui ekonomi. Harvey berargumen bahwa kemajuan teknologi transportasi secara fundamental mengubah pengalaman manusia terhadap ruang dan waktu, dengan "menghancurkan" hambatan geografis.

Dalam konteks Kediri, jalan tanah yang diperkeras dengan kerikil dan jalur sungai yang tertata memangkas waktu tempuh secara signifikan. Secara teoritis, kompresi ruang-waktu ini meruntuhkan isolasi geografis pedalaman Kediri. Wilayah yang sebelumnya terfragmentasi dan hanya mengandalkan mobilitas lokal yang lambat (gerobak pedati), kini terintegrasi ke dalam jaringan kolonial yang lebih luas (Surabaya-Madiun-

Blitar). Integrasi spasial ini merupakan prasyarat mutlak bagi terjadinya mobilitas edukasi. Tanpa adanya koridor fisik yang menghubungkan pedalaman dengan pusat administrasi, pergerakan aktor-aktor pendidikan (seperti inspektur kolonial, guru, atau misionaris awal) dan akses penduduk lokal terhadap pusat-pusat pengetahuan di kota besar tidak akan mungkin terjadi. Infrastruktur transportasi, oleh karena itu, berfungsi sebagai "urat nadi" yang menyambungkan wilayah terisolir dengan arus utama gagasan modern.

Fakta historis mengenai meningkatnya volume barang yang melintasi Kediri tidak hanya mencakup komoditas fisik (tebu, kopi, gula), tetapi juga memfasilitasi sirkulasi materi intelektual. Menggunakan kerangka teori Sirkulasi Pengetahuan dan konsep *Print-Capitalism* dari Benedict Anderson (1983), perkembangan infrastruktur transportasi memiliki korelasi langsung dengan penyebaran gagasan dan literasi. Anderson menekankan bahwa kapitalisme cetak (surat kabar, buku, majalah) sangat bergantung pada jaringan transportasi dan komunikasi untuk

mendistribusikan materi cetak secara massal dan cepat.

Di Kediri pada periode 1830–1870, jalur jalan pos dan sungai yang efisien memungkinkan distribusi *Staatsblad* (lembaran negara), buku-buku literatur kolonial, dan surat kabar dari Batavia atau Surabaya masuk ke wilayah residen Kediri dengan lebih rutin. Mobilitas fisik ini secara langsung memicu mobilitas intelektual. Kaum elite pribumi (*priyayi*) dan pejabat lokal di Kediri mulai terpapar pada gagasan-gagasan Eropa, hukum modern, dan literatur administrasi. Selain itu, infrastruktur yang membaik memungkinkan pergerakan fisik para pejabat kolonial, termasuk mereka yang memiliki kepentingan dalam pengawasan moral dan pendidikan awal. Dengan demikian, rel dan jalan yang dibangun untuk pabrik gula (seperti PG. Meritjan dan Ngadirejo) secara dialektis juga menjadi jalur distribusi pengetahuan, meletakkan dasar bagi masyarakat Kediri untuk mengenal sistem pendidikan modern sebelum era Politik Etis secara resmi diterapkan.

Krisis transportasi pada tahun 1840-an (kematian massal hewan ternak dan kegagalan penggunaan unta) yang berujung pada perencanaan awal moda transportasi berbasis rel, menunjukkan pergeseran paradigma dari mobilitas tradisional menuju mobilitas modern yang terstruktur. Menurut Teori Modernisasi dan Perubahan Sosial (Rostow, 1960; serta perspektif sejarah sosial dari Schrieke, 1955), perubahan infrastruktur tidak hanya mengubah cara orang berpindah, tetapi juga mengubah struktur sosial dan tata ruang masyarakat.

Pembangunan pusat-pusat transportasi dan pabrik gula di Kediri menciptakan node-node (titik simpul) urbanisasi baru. Kawasan di sekitar pabrik dan jalur transportasi tidak lagi murni agraris, melainkan menjadi ruang pertemuan antara budaya kolonial dan pribumi. Dalam ruang baru ini, terjadi interaksi yang lebih intensif. Anak-anak dari kalangan *priyayi* atau elite lokal yang tinggal di sekitar jalur transportasi ini memiliki akses yang lebih besar untuk mengamati, berinteraksi, dan pada akhirnya mengakses bentuk-bentuk pendidikan baru yang dibawa oleh orang-orang Eropa yang melintas atau

menetap di sekitar simpul transportasi tersebut.

Oleh karena itu, modernisasi transportasi di Kediri (1830–1870) tidak dapat dibaca semata-mata sebagai alat eksploitasi ekonomi kolonial. Melalui kacamata sejarah sosial, infrastruktur ini memiliki efek ganda (*dual effect*). Di satu sisi, ia memeras tenaga kerja dan sumber daya alam pribumi untuk industri gula. Di sisi lain, ia secara tidak sengaja (*unintended consequence*) membongkar sekat-sekat isolasi kognitif dan geografis. Mobilitas edukasi pada periode ini memang belum berbentuk sekolah massal untuk kaum pribumi, melainkan berupa mobilitas gagasan, sirkulasi buku, pergerakan inspektur, dan akses terbatas kaum elite terhadap pengetahuan modern. Warisan infrastruktur dari masa Tanam Paksa hingga awal masa Liberal inilah yang kelak, pada pergantian abad ke-20, dimanfaatkan oleh pemerintah kolonial dan kaum pribumi untuk membangun institusi-institusi pendidikan formal di Kediri.

E. Kesimpulan

Penelitian ini menyimpulkan bahwa modernisasi transportasi di Karesidenan Kediri (1830–1870), yang awalnya dirancang murni untuk menopang logistik eksploitasi ekonomi kolonial dari masa Tanam Paksa hingga awal kebijakan Liberal, secara dialektis telah meruntuhkan isolasi geografis dan memfasilitasi "mobilitas edukasi" serta sirkulasi pengetahuan. Infrastruktur seperti pengerasan Jalan Raya Pos, optimalisasi Sungai Brantas, dan awal mula perencanaan rel tidak hanya mempercepat distribusi komoditas perkebunan, tetapi juga membuka koridor bagi pergerakan aktor pembawa gagasan, distribusi materi cetak, serta akses kaum elite pribumi terhadap literatur modern, yang secara tidak sengaja meletakkan fondasi spasial bagi transformasi intelektual di pedalaman Jawa. Berdasarkan temuan mengenai efek ganda (*dual effect*) infrastruktur kolonial ini, penelitian lanjutan disarankan untuk mengkaji dampak operasional penuh jaringan trem pasca-1870 terhadap ekspansi pendidikan massal, serta melakukan studi mikro historis mengenai mobilitas kaum priyayi Kediri dalam

mengakses institusi pendidikan formal di pusat-pusat kota.

DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, B. (1983). *Imagined communities: Reflections on the origin and spread of nationalism*. Verso.
- Cribb, R., & Brown, C. (1995). *Indonesia: A history since 1945*. Longman.
- Elson, R. E. (1994). *Village Java under the Cultivation System 1830–1870*. Asian Studies Association of Australia.
- Fasseur, C. (1992). *The politics of colonial exploitation: Java, the Dutch and the Cultivation System*. Cornell Southeast Asia Program.
- Furnivall, J. S. (2009). *Hindia Belanda: Studi tentang ekonomi majemuk*. Freedom Institute.
- Geertz, C. (1963). *Agricultural involution: The processes of ecological change in Indonesia*. University of California Press.
- Gottschalk, L. (2010). *Mengerti sejarah* (N. Notosusanto, Terj.). UI Press. (Karya asli diterbitkan tahun 1969).
- Harvey, D. (1989). *The condition of postmodernity: An enquiry into the origins of cultural change*. Basil Blackwell.
- Hermawan, A. (2010). *Sejarah transportasi di Pulau Jawa: Dari Jalan Raya Pos hingga Kereta Api*. Ombak.
- Kartodirdjo, S. (1988). *Pengantar sejarah Indonesia baru II*. Gramedia.
- Kartodirdjo, S. (1991). *Pengantar sejarah Indonesia baru I*. Gramedia.
- Kuntowijoyo. (2005). *Pengantar ilmu sejarah*. Bentang.

- Lindblad, J. T. (1998a). *Sejarah ekonomi modern Indonesia*. LP3ES.
- Lindblad, J. T. (1998b). *Foreign investment in Southeast Asia in the twentieth century*. Macmillan Press.
- Mubyarto. (1991). *Pengantar ekonomi pertanian*. LP3ES.
- Pradana, H. R. (n.d.). Perkembangan Kediri Stoomtram Maatschappij pada tahun 1895–1930. *Pendidikan Sejarah*, 6.
- Ricklefs, M. C. (2008). *Sejarah Indonesia Modern 1200–2008*. Serambi.
- Rostow, W. W. (1960). *The stages of economic growth: A non-communist manifesto*. Cambridge University Press.
- Schrieke, B. (1955). *Indonesian sociological studies*. W. van Hoeve.
- Warto. (2017). Hutan jati berkalung besi: Sejarah pengangkutan kayu jati di Jawa pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20. *Sasdaya: Journal of Humanities*, 1(2), 1.