

BAB III

PEREKONOMIAN MASYARAKAT AFDELING PARIAMAN

SEBELUM DAN SESUDAH ADANYA

TRANSPORTASI KERETA API

A. Sejarah Pembangunan Rel Kereta Api Lubuk Alung-Pariaman

Jalur Kereta Api Lubuk Alung Pariaman Merupakan Salah Satu Jalur perkeretaapian di Sumatera Barat. Jalur tidak berdiri sendiri, melainkan terhubung dengan jaringan utama *Staatsspoorwegen* Sumatera Barat. Lubuk Alung yang terletak di antara Padang-Panjang ditambah rutenya ke arah timur tepatnya Pariaman. Integrasi ini memungkinkan angkutan barang dan penumpang dari Pariaman pelabuhan Padang maupun stasiun lainnya berjalan lebih efisien. Dengan koneksi ke jalur utama, jalur ini juga membuka peluang untuk pengembangan ekonomi lebih luas, termasuk sektor perdagangan dan jasa transportasi.

Selain alasan ekonomi, Belanda membangun jalur kereta api ke Pariaman juga sebagai sarana memperkuat kontrol kolonial atas wilayah strategis tersebut. Pariaman merupakan pelabuhan penting di pantai barat Sumatera yang menjadi pintu keluar masuk hasil perkebunan dan sumber daya alam dari pedalaman. Dengan adanya jalur kereta api, pemerintah kolonial dapat mempermudah pengawasan distribusi barang, mempercepat mobilitas pegawai administrasi, dan memastikan bahwa aliran komoditas tetap berada di bawah kendali Belanda.

Pembangunan jalur kereta api menjadi instrumen untuk menanamkan dominasi kolonial di wilayah pedalaman. Dengan koneksi transportasi yang efisien, Belanda

dapat mengintegrasikan Afdeling Pariaman ke dalam jaringan ekonomi dan administratif Hindia Belanda, sehingga memperkuat otoritas mereka atas penduduk lokal. Infrastruktur ini juga memudahkan pasokan logistik militer dan administrasi, menunjukkan bahwa jalur kereta api bukan sekadar proyek ekonomi, tetapi bagian dari strategi kolonial untuk menguasai wilayah dan sumber daya secara menyeluruh.

Pembangunan jalur kereta api menuju Lubuk Alung-Pariaman didasarkan pada undang-undang (Staatsblad) tahun 1907 Nomor 16, yang memberikan kewenangan dan pendanaan bagi pembangunan jalur kereta api dari jaringan *Staatsspoorwegen* (SS)¹ Sumatera Barat ke Pariaman. Setelah dilakukan studi teknis untuk menentukan titik awal yang paling efisien, pembangunan fisik jalur sepanjang sekitar 21 kilometer dari Lubuk Alung ke Pariaman dimulai pada tahun 1907. Jalur ini selesai dan resmi dibuka untuk umum pada 9 Desember 1908, yang menandai terintegrasinya Afdeling Pariaman ke dalam jaringan transportasi modern Hindia Belanda². Dapat dilihat bahwa, pembangun rel kereta api dengan segala infrastruktur penunjangnya dapat selesai dalam satu tahun, merupakan bukti keseriusan pemerintah kolonial dalam membangun proyek ini.

¹ Jalur kereta api di Sumatera Barat—yang menghubungkan Padang (Emmahaven/Teluk Bayur), Padang Panjang, Solok, Muara Kalaban, hingga Sawahlunto dibangun dan dikelola langsung oleh *Staatsspoorwegen*, yaitu perusahaan kereta api milik pemerintah kolonial Belanda. Jaringan ini berbeda dari jalur milik perusahaan swasta karena pendanaan, perencanaan, dan pengelolaannya sepenuhnya berada di bawah negara, terutama untuk mendukung pengangkutan batu bara Ombilin dan kepentingan ekonomi kolonial.

² B. L. M. C. Perquin, *Nederlandsch Indische staatsspoor- en tramwegen* ('s-Gravenhage: Bureau Industria) 1921, hal 53

Gambar 3.1 Stasiun Pariaman Tahun 1908



Sumber dari Website Dhelper.nl

Gambar tersebut menunjukkan Stasiun Pariaman tahun 1908, sebuah infrastruktur kunci yang dibangun Belanda untuk mengintegrasikan wilayah Pariaman ke dalam jaringan ekonomi dan administratif kolonial. Ini membuktikan keberhasilan pemerintah kolonial dalam mengintegrasikan wilayah jajahnya.

Pembangunan jalur kereta api Lubuk Alung-Pariaman melibatkan proses teknis yang kompleks, termasuk survei medan, pengukuran tanah, dan perencanaan jalur agar sesuai dengan kontur wilayah. Kondisi geografis Sumatera Barat yang berbukit dan memiliki banyak sungai menuntut penggunaan jembatan, timbunan, dan penyesuaian tikungan rel untuk memastikan keamanan dan kestabilan jalur³. Seluruh pekerjaan konstruksi dilakukan dengan kombinasi tenaga kerja lokal dan teknisi Belanda, yang mengawasi pemasangan rel, pembangunan stasiun, dan infrastruktur pendukung.

Selain tantangan teknis, proyek ini memerlukan manajemen logistik yang rapi.

Material konstruksi seperti rel, bantalan kayu, batu untuk timbunan, dan peralatan

³ Pieter Anthonie Lith, *Nederlandsch Oost-Indië beschreven en afgebeeld voor het Nederlandsche volk* (Den Haag: [Koninklijke Bibliotheek, Nationale bibliotheek van Nederland], 1893), hal 183

mekanis diangkut dari pelabuhan dan titik distribusi ke lokasi pembangunan. Koordinasi transportasi dan penyimpanan bahan menjadi krusial agar pekerjaan tetap berjalan lancar dan tidak mengalami keterlambatan akibat kekurangan material atau peralatan.

Rel gigi dan lokomotif gunung diimpor dari Eropa⁴. Mengingat medan Sumatera Barat yang sangat curam, terutama di wilayah Lembah Anai, pemerintah kolonial harus menerapkan teknologi rel gigi khusus (*tandrad*). Seluruh materi teknis ini, termasuk unit lokomotif penggeraknya, tidak diproduksi di dalam negeri melainkan dipesan khusus dari pabrik-pabrik manufaktur logam ternama di Jerman dan Belanda untuk memastikan keamanan operasional di jalur ekstrem tersebut. Meskipun sumber daya alam Indonesia melimpah, keterbatasan teknologi, ketiadaan infrastruktur industri logam, serta belum adanya tenaga ahli pribumi di bidang teknik mesin perkeretaapian membuat pemerintah kolonial sepenuhnya bergantung pada pusat industri di Eropa untuk menjamin keamanan operasional di jalur-jalur ekstrem tersebut. Pengadaan dari produsen berpengalaman seperti di Amsterdam dan Jerman menjadi jaminan mutlak agar kereta mampu mencapai perbukitan terjal tanpa risiko kegagalan teknis yang fatal.

Bahan bantalan rel menggunakan kayu keras hutan lokal⁵. Berbeda dengan komponen rel besi yang didatangkan dari luar negeri, material pendukung konstruksi sepenuhnya mengandalkan potensi sumber daya alam di pedalaman Sumatera Barat. Kayu keras yang ditebang dari hutan setempat dipilih karena ketahanannya yang tinggi dalam menopang jalur rel serta efisiensi biaya logistik karena ketersediaannya yang melimpah di sekitar lokasi proyek.

Pelabuhan Emmahaven menjadi pintu masuk utama material berat⁶.

⁴ SA Reitsma, *ibid* hal 15-16

⁵ SA Reitsma, *ibid* hal 10

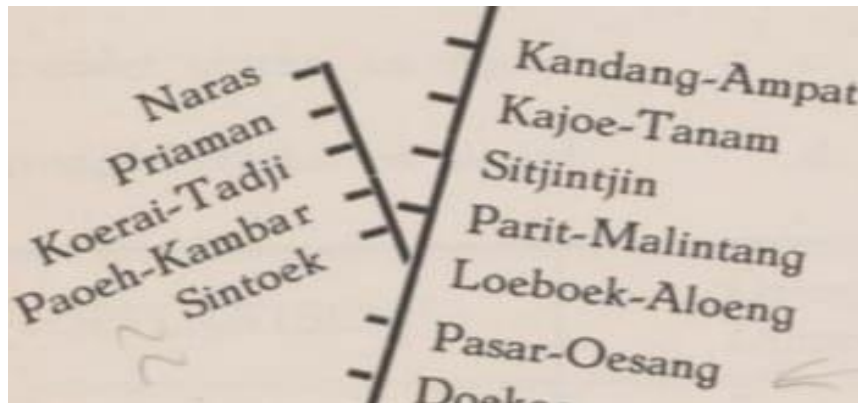
⁶ SA Reitsma, *ibid* hal 21

Infrastruktur pelabuhan yang kini dikenal sebagai Teluk Bayur ini berfungsi sebagai gerbang vital bagi seluruh logistik pembangunan kereta api. Reitsma mencatat bahwa bentangan besi jembatan, rel baja, hingga unit lokomotif yang dikapalkan dari Belanda dan Jerman dibongkar di pelabuhan ini sebelum akhirnya didistribusikan menuju lokasi-lokasi pembangunan di wilayah pedalaman Sumatera.

Selama proses pembangunan, pengawasan administratif juga diterapkan secara ketat. Setiap tahap, mulai dari persiapan lahan hingga pemasangan rel terakhir, dicatat dalam laporan harian untuk memastikan kesesuaian dengan rencana teknis dan anggaran yang telah ditetapkan. Pendekatan ini membantu meminimalkan kesalahan, mempercepat proses konstruksi, dan menjaga standar keamanan sesuai regulasi *Staatsspoorwegen* Sumatera Barat.

Jalur kereta api Lubuk Alung–Pariaman ternyata belum cukup untuk memenuhi ambisi pemerintah kolonial Belanda dalam mengembangkan jaringan transportasi yang efisien dan strategis di Sumatera Barat. Untuk memperluas pengaruh administratif dan meningkatkan konektivitas perdagangan, pemerintah memutuskan untuk menambah jalur dari Pariaman ke Sungai Limau. Perpanjangan jalur ini tidak hanya berfungsi sebagai penghubung wilayah pedalaman dengan pelabuhan, tetapi juga menjadi sarana untuk memperkuat kontrol kolonial atas distribusi komoditas, mobilitas pegawai administrasi, dan pengawasan logistik militer. Dengan adanya jalur tambahan ini, pemerintah kolonial dapat lebih leluasa mengintegrasikan Afdeling Pariaman ke dalam jaringan transportasi modern Hindia Belanda, sekaligus mewujudkan visi jangka panjang mereka untuk menjadikan kereta api sebagai instrumen utama penguasaan ekonomi dan wilayah.

Gambar 3.2 Jalur Kereta Api jalur Kereta Api Lubuk Alung-Pariaman



Gambar dari Website Dhelper.nl

Gambar di atas terkait dengan rute kereta api yang menghubungkan Stasiun Lubuk Alung Naras Melewati *Paoeh Kamar* (Pauh Kamar), *koerai tadji* (Kurai Taji), *Priaman* (Pariaman), Hingga Naras yang Semuanya Terletak di Afdelling Pariaman.

Pada 31 Desember 1911, jalur kereta api Pariaman-Sungai Limau diresmikan oleh pengelola perkeretaapian Sumatera's Westkust. Peresmian ini menandai selesainya pembangunan jalur sepanjang sekitar 15 kilometer yang menghubungkan stasiun Pariaman dengan stasiun Sungai Limau⁷. Adapun Sungai Limau merupakan kawasan yang masih berada di bawah administratif pemerintahan Afdeling Pariaman.

Jalur kereta api Pariaman-Sungai Limau ini dibangun untuk memperlancar pengangkutan komoditas perkebunan dan hasil hutan dari daerah pedalaman ke pelabuhan, sekaligus meningkatkan efisiensi logistik dan mendukung kepentingan ekonomi kolonial Belanda di wilayah tersebut. Selain itu, jalur ini juga memudahkan mobilitas pejabat dan tenaga kerja serta memperkuat kontrol administratif Belanda atas daerah Afdeling Pariaman.

Pemerintah kolonial mengalokasikan anggaran sebesar f 413.000 untuk

⁷ Feestelijke opening der lijn Pariaman-Soengei Limau," *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 5 Januari 1911, edisi Siang, hal 8

pembangunan jalur dari Stasiun Lubuk Alung-Pariaman. Biaya pembangunan ditetapkan sebesar 50.650⁸ gulden per kilometer⁹, dengan perhitungan yang telah mempertimbangkan kondisi tanah, ketersediaan bahan bangunan, serta upah tenaga kerja di sepanjang rute. Perencanaan anggaran dilakukan secara cermat agar seluruh tahapan pembangunan dapat terlaksana dengan baik. Berdasarkan studi sebelumnya, besaran biaya tersebut dinilai sesuai untuk pembangunan jalur kereta api di wilayah dengan kondisi geografis serupa dan kemudian dijadikan sebagai patokan yang dapat diandalkan..

Biaya operasi tahunan 17.380 gulden, proyek ini diperkirakan untung 22.290 gulden atau 3,92% dari modal awal. Keuntungan ini menunjukkan jalur kereta api dapat mandiri tanpa terus menerus disubsidi. Angka pengembalian investasi sebesar 3,92%¹⁰ tergolong baik untuk proyek infrastruktur pemerintah.¹¹ Selain untung langsung, jalur ini juga akan mendatangkan lebih banyak penumpang dan barang ke jalur utama. Keberhasilan ini sangat bergantung pada pengelolaan operasional yang efisien di masa depan.

⁸ Pemerintah kolonial mengalokasikan anggaran sebesar f 413.000 untuk pembangunan jalur dari Stasiun Lubuk Alung hingga Stasiun Pariaman, dengan biaya pembangunan 50.650 gulden per kilometer. Jika dikonversikan menggunakan pendekatan standar emas, di mana 1 gulden Hindia Belanda setara sekitar Rp650.000-Rp700.000 saat ini, total anggaran proyek ini diperkirakan setara dengan sekitar Rp268-290 miliar, sedangkan biaya per kilometer mencapai sekitar Rp33-35 miliar. Besaran ini menunjukkan bahwa pembangunan jalur kereta api memerlukan investasi besar, mencerminkan pentingnya jalur tersebut bagi kelancaran distribusi komoditas dan kepentingan ekonomi kolonial di wilayah Sumatera Barat.

⁹ *De Standaard*. "Diterbitkan oleh H. de Hoogh en Co". 9 September 1907. sumber Dhelper, nl

¹⁰ Jika diasumsikan 1 gulden Hindia Belanda setara dengan Rp 600.000 hingga Rp 700.000 (sebagai konversi daya beli modern yang disesuaikan inflasi jangka panjang hingga 2026), maka biaya operasi tahunan 17.380 gulden bernilai sekitar Rp 10,43 miliar hingga Rp 12,17 miliar, keuntungan sementara proyek 22.290 gulden (atau 3,92% dari modal awal) setara dengan Rp 13,37 miliar hingga Rp 15,60 miliar. Penjelasan teks tetap sama: proyek jalur kereta api ini diperkirakan untung bersih Rp 2,94–3,43 miliar per tahun (22.290 - 17.380 gulden), menunjukkan ketergantungan finansial tanpa subsidi berkelanjutan, dengan ROI 3,92% yang solid untuk infrastruktur pemerintah era 1908 seperti dilaporkan *The Engineer* (12 September 1908), serta manfaat tambahan berupa peningkatan penumpang dan barang jika operasional efisien di masa depan nilai ini membantu kelangsungan hidup proyek ekonomi karena skala modernnya sangat besar.

¹¹ *Weekblad gewijd aan de techniek en de economie van openbare werken en nijverheid*, *The Engineer*, vol. 23, no. 37 (12 September 1908): 16

B. Perekonomian Masyarakat Pariaman Sebelum Adanya Rel Kereta Api

Pariaman merupakan wilayah keresidenan di pesisir barat Sumatera yang memiliki akses geografis strategis karena berhadapan langsung dengan Samudra Hindia. Kondisi alam tersebut membentuk pola adaptasi masyarakat yang menjadikan sektor maritim sebagai basis utama penghidupan, terutama melalui aktivitas perdagangan lintas samudra. Dengan demikian, corak perekonomian masyarakat Pariaman secara fundamental bertumpu pada orientasi kelautan yang mengintegrasikan sumber daya alam pesisir dengan jaringan pasar global. Berikut akan dijelaskan corak perekonomian masyarakat Pariaman sebelum adanya transportasi kereta api:

1. Pariaman Sebagai Pelabuhan Maritim

Laporan J.I. Van Basel pada 13 April 1761 mencatat bahwa antara tahun 1685 hingga 1759, stabilitas Pariaman terus diguncang oleh persaingan antara monopoli VOC dan penetrasi pedagang Inggris¹². Lada diposisikan sebagai pilar utama ekonomi yang memicu ketegangan diplomatik dan militer. Pada tahun 1685–1686, Inggris mencoba mengamankan akses langsung di Pariaman, Ulakan, dan Koto Tangah dengan menawarkan harga yang lebih kompetitif, yang kemudian memaksa Belanda memperkuat garnisun mereka demi melindungi sistem monopoli Kompeni¹³.

VOC menerapkan kebijakan ekonomi *merkantilisme* yang bertujuan menciptakan ketergantungan mutlak wilayah jajahan terhadap pusat¹⁴. Langkah ini berdampak langsung pada kebijakan tanaman kapas, ketika penduduk di Sapuluah Banda (Kawasan Pesisir Selatan dari Air Haji hingga Indrapura) beralih menanam kapas yang *dianggap* lebih menguntungkan, pemerintah kolonial segera melakukan

¹² J.I. van Basel, "Bijdragen tot de geschiedenis van Sumatera's Westkust," *Tijdschrift voor Neerland's Indië* 9, no. 2 (1847): 88.

¹³ *ibid.*, 42

¹⁴ Erna S. Widodo, "Ideologi Utama Dalam Ekonomi Politik Global Antara Merkantilisme Dan Liberalisme," *Majalah Manajemen Dan Bisnis Ganesha* 1, no. 1 (2017): 1-12.

intervensi dengan menekan produksi kapas tersebut agar masyarakat dipaksa kembali menanam lada¹⁵.

Belanda menjadikan garam sebagai instrumen kontrol politik. Pada tahun 1702 dan 1734, VOC melakukan aksi militer dengan menghancurkan seluruh fasilitas pembuatan garam (*zoutkokerijen*) dari Koto Tangah hingga Pariaman. Tindakan represif ini menciptakan kelangkaan buatan yang memaksa penduduk bergantung pada garam impor Belanda.¹⁶ Strategi ini secara sengaja diarahkan guna menyasar penduduk di pedalaman Sumatera yang tidak memiliki akses ke laut, sehingga mereka terpaksa bergantung sepenuhnya pada pasokan garam monopoli yang didistribusikan melalui Pelabuhan Pariaman. Kapal-kapal pedagang yang berada di bawah pengawasan otoritas Belanda mengangkut hasil produksi ini untuk menjamin ketersediaan stok garam di pasar-pasar domestik, yang pada masa itu menjadi salah satu sumber pendapatan penting bagi kas negara melalui sistem monopoli

Emas merupakan komoditas yang sangat diproteksi oleh VOC. Berdasarkan resolusi tahun 1749, seluruh emas harus diserahkan ke Padang dengan nilai 17,5 *rijksdaalder* per *reaal*¹⁷. Kegagalan teknis penambangan mandiri di Salido, VOC lebih memilih strategi sebagai "toko besar" yang menukarkan barang kebutuhan pokok dengan emas milik pedagang gunung melalui pelabuhan Pariaman¹⁸. Di sisi lain, Belanda sengaja menghambat industri kapas lokal bukan hanya untuk mengamankan stok lada, tetapi juga untuk melindungi pasar kain (*lijnwaaden*) impor asal India yang mereka monopoli.¹⁰ Meski sempat mencoba komersialisasi kapok secara massal pada 1747, biaya logistik yang tinggi membuat VOC mengembalikan fokus ekonomi

¹⁵ Basel, *op.cit*, hal 47

¹⁶ Java-bode, artikel, edisi 236, 6 Oktober 1871 (Batavia: Bruining,).

¹⁷ Basel, *op.cit*, 88

¹⁸ Basel, *op.cit*, 81

Pariaman pada lada dan emas sebagai komoditas paling menguntungkan.¹¹

Metode pendistribusian barang sebelum tahun 1908 sangat bergantung jalur laut. Barang-barang dari Pariaman didistribusikan melalui jalur laut menggunakan kapal uap, salah satunya kapal Maha Vajikühis, yang berlayar dari Padang dan singgah di berbagai pelabuhan termasuk Pariaman sebelum melanjutkan perjalanan ke tujuan akhir seperti Penang dan Singapura¹⁹. Sistem pelayaran ini memungkinkan komoditas dari Pariaman, baik hasil bumi maupun barang impor, untuk dikumpulkan di pelabuhan dan dikirim secara efisien ke pasar regional maupun internasional.

Memasuki abad ke-19, peran Pariaman bertransformasi menjadi pelabuhan persinggahn bagi hasil bumi pedalaman Sumatera Tengah. Meskipun kemajuan teknologi kapal uap berbahan besi mulai menantang infrastruktur Pariaman yang dangkal dan bersedimen tinggi, pelabuhan ini tetap menjadi simpul distribusi yang vital. Misalnya Laporan *Sumatera-Courant* mencatat kapal-kapal seperti *Sotta Mander* mengangkut komoditas seperti pinang, rotan, lada hitam, perak olahan, hingga minuman *genever* menuju Pondicherry, India²⁰. Peran ini semakin dipertegas melalui laporan berita kapal (*scheepsberichten*) di Pelabuhan Emmahaven pada awal abad ke-20, seperti yang terlihat pada kedatangan kapal uap *SS Matahari* rute Singapura-Penang yang menyinggahi Pariaman pada tahun 1899. Integrasi sistematis antar transportasi mulai terbentuk secara kuat pada periode ini, di mana jadwal keberangkatan kapal-kapal pesisir tersebut diatur secara ketat untuk menunggu kedatangan kereta api dari Stasiun Padang pukul 07.10 pagi dan 04.00 sore²¹.

Pelabuhan Pariaman terletak pada fungsinya sebagai penghubung (*link*) antara

¹⁹ *Sumatera-courant: nieuws- en advertentieblad*, iklan, edisi 47, 18 April 1891 (Padang: Zadelhoff & Fabritius, 1891)

²⁰ *Sumatera-Courant: Nieuws- en Advertentieblad*, no. 34, 23 Agustus 1862

²¹ *Scheepsberichten Van Emmahaven*,” *Sumatera-courant: nieuws- en advertentieblad*, 24 Januari 1899, No. 32, Th. 40.

komoditas pedalaman dengan pasar internasional. Meskipun Emmahaven (Teluk Bayur) telah beroperasi sebagai pelabuhan samudera, Pariaman tetap menjadi urat nadi bagi pengumpulan hasil bumi lokal. Walaupun sebelum adanya jadwal kereta api di Pariaman, Afdeling ini tetap menjadi titik tumpu ekonomi yang memastikan aliran barang dari sektor agraris dapat terserap ke dalam sistem perdagangan global secara efisien. Dengan demikian, pelabuhan ini bukan sekadar pemberhentian fisik, melainkan pusat integrasi logistik yang menjaga stabilitas ekonomi masyarakat di sepanjang pesisir.

Pedagang lokal dan firma seperti *Puren & Co.*, bersama saudagar Muslim seperti Said Maritan dan Said Huetie, turut mendominasi pengiriman komoditas non-lada seperti gambir, fuli (bunga pala), pala, dan damar putih²². Pinang dan gambir diekspor sebagai bahan stimulan dan industri penyamakan kulit, sementara pala dan fuli menjadi rempah premium untuk pasar medis dan kuliner di Eropa²³. Walaupun bukan daerah produsen utama bagi komoditas tersebut, infrastruktur pelabuhan dan jaringan perantara menjadikan Pariaman sebagai titik transit strategis yang menghubungkan daerah produsen di pedalaman dengan jalur pelayaran internasional, yang pada akhirnya mendorong mobilitas sosial dan interaksi budaya yang luas di wilayah tersebut.

2. Mobilisasi Barang Yang Lambat

Pedati memegang peranan penting dalam perekonomian dan kehidupan masyarakat Pariaman, terutama dalam distribusi barang di sepanjang pesisir dan pedalaman. Sebelum adanya jalur kereta api, banyak pedagang dan penduduk lokal

²² *ibid*

²³ Amin, Sulaeman, dan Megawati, "Tinjauan Pustaka: Potensi Minyak Atsiri Biji Pala," *Sains: Jurnal Sains Indonesia* 1, no. 6 (2025): 1385.

menggantungkan penghasilan mereka pada kegiatan transportasi menggunakan pedati, termasuk angkutan barang, pengiriman komoditas, dan jasa bagi para pelancong.²⁴ Keberadaan pedati menciptakan ekosistem ekonomi yang hidup di titik-titik pemberhentian atau terminal tradisional. Selain mengangkut hasil bumi seperti kelapa dan rempah-rempah dari pedalaman menuju pelabuhan Pariaman, arus balik pedati juga membawa barang-barang manufaktur dan garam ke wilayah daratan. Hal ini memicu tumbuhnya pasar-pasar di sepanjang rute perjalanan.

Selain mendapatkan upah angkut, masyarakat juga memperoleh keuntungan tambahan dari penjualan pakan ternak yang digunakan oleh hewan penarik pedati, hingga menyediakan makanan dan minuman ringan untuk para penumpang yang bepergian²⁵. Dengan cara ini, pedati menjadi pusat mata pencaharian bagi banyak keluarga, menciptakan jaringan ekonomi lokal yang menyokong perdagangan komoditas dari pelabuhan ke pedalaman dan sebaliknya.

Ketergantungan hanya pada pedati menyebabkan biaya logistik menjadi mahal. Proses pengangkutan berbagai komoditas hasil bumi dari desa-desa menuju gudang pelabuhan terhambat oleh lambatnya tenaga hewan dan buruknya infrastruktur jalan²⁶. Pedati hanya mampu membawa muatan dalam jumlah sedikit, sehingga pengumpulan stok untuk kargo kapal uap memakan waktu yang sangat lama. Selama perjalanan yang lamban di atas pedati terbuka, barang dagangan sering kali terpapar udara lembap yang berisiko merusak kualitas ekspornya. Hal inilah yang menyebabkan selisih harga antara petani dan eksportir begitu besar, sehingga keuntungan terbesar tidak pernah sampai ke tangan masyarakat lokal. Pentingnya pedati terlihat dari

²⁴*Het vaderland*, artikel, edisi 84, 10 April 1902 ('s-Gravenhage: M. Nijhoff & C.A. van Reyn, 1902).

²⁵ *ibid*

²⁶ *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië*, Vijfde Volgreeks, Vierde Deel, vol. 38 ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1889), hal 394

kekhawatiran masyarakat setempat terhadap pembangunan jalur kereta api di pesisir, karena mereka menyadari bahwa kehadiran kereta akan mengurangi permintaan terhadap jasa pedati, yang secara langsung maupun tidak langsung akan mengurangi pendapatan mereka, sekaligus mengubah struktur ekonomi tradisional yang telah berlangsung selama puluhan tahun di Pariaman.

3. Keterbatasan Perekonomian Kopra

Perkebunan kelapa rakyat tumbuh luas di seluruh wilayah Pariaman. Pohon-pohon kelapa membentang dari garis pesisir hingga ke pedalaman, menjadi tumpuan hidup utama bagi sebagian besar masyarakat setempat. Meskipun lahan kelapa melimpah, kepemilikannya yang tersebar dalam skala kecil membuat hasil panen hanya cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Kelapa-kelapa ini umumnya tidak dijual dalam bentuk buah segar, melainkan diolah secara tradisional menjadi kopra untuk meningkatkan daya simpan sebelum dipasarkan. Namun, karena keterbatasan modal, masyarakat hanya mampu menggunakan teknik pengeringan sederhana yang sering kali menghasilkan kopra dengan kualitas yang tidak stabil.

Komoditas kopra menjadi tulang punggung ekonomi namun sulit memperkaya. Sebagai barang dagangan utama, kopra harus menempuh jalur distribusi maritim tradisional yang sangat bergantung pada fluktuasi harga di pasar regional. Berdasarkan laporan *Sumatera-Courant* (1899), pemasaran kopra masih terkungkung pada sistem perdagangan lama yang belum terorganisir dengan baik²⁷. Masyarakat terjebak dalam pola produksi subsistem, di mana keuntungan dari penjualan habis hanya untuk menutupi biaya hidup tanpa sisa modal untuk ekspansi usaha. Kondisi ini diperparah oleh kuatnya posisi tawar pedagang pengumpul yang sering kali

²⁷ *Sumatera-Courant: Nieuws- en Advertentieblad*, edisi 92, 7 April 1899 (Padang: Zadelhoff & Fabritius, 1899).

menentukan harga secara sepihak di pelabuhan.

Industri minyak kelapa hanya menjadi kegiatan ekonomi rumah tangga. Pemanfaatan kelapa lebih lanjut dilakukan melalui usaha pemerasan minyak dengan teknologi sederhana di tingkat pedesaan²⁸. Aktivitas ini mencerminkan kemandirian ekonomi masyarakat dalam memenuhi kebutuhan lokal, namun tidak memiliki skala industri yang mampu bersaing secara global.. Pendapatan dari minyak kelapa ini hanya berfungsi sebagai penghasilan tambahan dan bukan sebagai sumber kekayaan massal. Karena dilakukan tanpa dukungan mesin modern atau sistem distribusi yang luas. Ketidakhadiran pabrik pengolahan besar di tingkat lokal membuat nilai tambah dari komoditas ini lebih banyak dinikmati oleh pihak luar.

Kopra memiliki nilai strategis dalam sistem perdagangan kolonial. Meskipun bernilai tinggi sebagai bahan baku industri pangan di pasar internasional, posisi strategis kopra lebih banyak menguntungkan otoritas Belanda dan perusahaan ekspor besar. Masyarakat Pariaman hanya berperan sebagai penyedia bahan mentah dalam rantai pasok global yang dikuasai oleh modal asing. Ketidakmampuan masyarakat untuk mengakses pasar internasional secara langsung atau membangun fasilitas pengolahan skala besar memastikan bahwa kekayaan alam yang melimpah ini tetap tidak mampu melahirkan kelas pengusaha kaya dari kalangan pribumi.

C. Perekonomian Masyarakat Pariaman Setelah Adanya Transportasi Kereta Api

Kereta api mengubah cara beekonomi masyarakat Afdeling Pariaman. kereta api menjadi solusi atas keterbatasan alamiah Pelabuhan Pariaman yang selama ini menghambat kemajuan daerah. Sebelum tahun 1908, aktivitas perdagangan terjebak

²⁸ De *ava-bode*. Batavia: Bruinin-cultuur ter Sumatera's Westkust," Sumatera-Bode: Geïllustreerd nieuws- en advertentieblad, 22 September 1910 (Padang: Sumatera-Bode, 1910)

dalam pelabuhan yang dangkal dan berombak besar memaksa kapal-kapal modern bersandar di tengah laut, yang mengakibatkan biaya logistik membengkak akibat proses bongkar muat tambahan yang berisiko tinggi.

Transformasi besar terjadi ketika rel kereta api mulai menghubungkan jantung produksi rakyat langsung ke jaringan distribusi yang lebih efisien, memangkas biaya angkut secara drastis. Efisiensi ini tidak hanya mempercepat arus barang, tetapi secara langsung meningkatkan margin keuntungan petani dan pelaku usaha lokal, sehingga memicu gelombang kesejahteraan nyata yang tercermin dari meningkatnya daya beli, modernisasi hunian, hingga kemandirian masyarakat dalam membiayai institusi sosial dan pendidikan di Pariaman.

Secara garis besar, dampak dari perubahan ini dapat dikelompokkan ke dalam poin-poin utama berikut:

1. Pergeseran dari Perdagangan Maritim ke Jalur Darat (Rel)

Kebijakan sentralisasi perdagangan oleh pemerintah kolonial Belanda juga mempercepat marginalisasi ekonomi Pariaman. Otoritas kolonial secara sengaja memusatkan seluruh aktivitas ekspor, birokrasi, gudang logistik, hingga perusahaan dagang besar di Padang. Sistem pajak dan regulasi perdagangan yang ketat memaksa para pedagang lokal untuk mengikuti jalur resmi yang bermuara di Emmahaven ²⁹. Tekanan ini membuat masyarakat Pariaman tidak memiliki pilihan selain beralih ke transportasi kereta api, mengingat skala perdagangan dunia saat itu telah berubah menjadi industri berbasis mesin dan rel yang tidak lagi mendukung pelabuhan tradisional berukuran kecil.

²⁹ Colombijn, Freek. "Patches of Padang: The history of an Indonesian town in the twentieth century and the use of urban space." (*No Title*) (1994), hal 65

Perbedaan status hukum pelabuhan memicu ketertinggalan ekonomi Pariaman dibandingkan dengan Teluk Bayur. Berdasarkan Ordonansi tahun 1873 dan 1882, Padang ditetapkan sebagai pelabuhan Impor dan Ekspor Umum, sehingga memiliki kewenangan penuh dalam melayani aktivitas perdagangan internasional secara langsung. Status tersebut membuka peluang masuknya kapal-kapal asing, modal besar, serta jaringan dagang global yang mendorong pertumbuhan ekonomi pesat di Teluk Bayur. Sebaliknya, Pariaman hanya berstatus sebagai pelabuhan Impor Terbatas dan Ekspor Umum, yang membatasi kegiatan impor luar negeri dan mewajibkan penggunaan perantara kapal-kapal pribumi³⁰. Pembatasan ini menghambat arus barang, modal, dan teknologi ke Pariaman. Akibatnya, kesenjangan regulasi tersebut menjadikan Teluk Bayur berkembang sebagai pusat logistik dan perdagangan utama, sementara Pariaman berfungsi sebagai pelabuhan pengumpul hasil bumi masyarakat tanpa nilai tambah ekonomi yang signifikan.

Pada akhir abad ke-19, pemerintah kolonial Belanda mengalihkan fokus pembangunan infrastruktur maritim ke Pelabuhan Emmahaven (Teluk Bayur) yang memiliki teluk alami lebih tenang dan perairan yang lebih dalam, sehingga ideal untuk kapal-kapal berukuran besar. Pergeseran ini sejalan dengan perubahan pola perdagangan global yang menuntut efisiensi, kecepatan distribusi, dan kapasitas angkut yang tinggi. Pariaman, yang sebelumnya berjaya dalam sistem perdagangan bebas dengan kapal-kapal yang lego jangkar di lepas pantai, mengalami kemunduran karena keterbatasan fasilitas pelabuhan dan kondisi geografis yang kurang mendukung. Selain itu, absennya investasi kolonial dalam pembangunan dermaga modern di Pariaman memperlemah posisinya dalam jaringan perdagangan regional. Akibatnya, Pariaman

³⁰ Johannes Adriaan Kok, *De scheepvaartbescherming in Nederland en in Nederlandsch-Indië* (Leiden: Leidsche Uitgeversmaatschappij, 1931), hal 96–98.

tersisih dari arus utama ekonomi kolonial dan perannya berangsur-angsur bergeser menjadi pelabuhan pendukung semata.

Pekerjaan pendayung perahu bongkar muat atau penyampian menjadi profesi pertama yang terdampak. Pariaman memiliki perairan yang dangkal³¹. diperlukan armada perahu kecil untuk mengangkut barang dari besar di tengah laut menuju daratan, namun kehadiran kereta api memindahkan titik pengumpulan komoditas langsung ke Padang melalui darat sehingga jasa perantara angkut udara ini kehilangan fungsinya. Efisiensi bongkar muat di pelabuhan modern Emmahaven yang terhubung langsung dengan rel tidak lagi memerlukan tenaga manual dari para penyampian lokal yang sebelumnya menjadi tulang punggung logistik di pesisir Pariaman.

Sektor pergudangan tradisional di pesisir Pariaman juga mengalami kebangkrutan sistemik akibat perubahan rute ini³². Dahulu, para pengusaha lokal membangun gudang-gudang penyimpanan sebagai titik transit komoditas ekspor, tetapi kebijakan sentralisasi kolonial membuat barang-barang dari wilayah pedalaman langsung dikirim menuju gudang pusat di Padang melalui jalur rel. Hilangnya fungsi penyimpanan di pelabuhan lokal ini memicu penutupan gudang-gudang kecil, yang secara otomatis menghapus mata pencaharian bagi para pemilik modal lokal serta buruh angkut gudang yang menggantungkan hidup pada aktivitas pelabuhan.

Pengelola jasa transportasi darat berbasis hewan mulai kehilangan pasar secara drastis seiring operasionalnya kereta api³³. Sebelum tahun 1908, transportasi hasil bumi dari pedalaman menuju Pariaman sangat bergantung pada pedati yang ditarik kerbau

³¹ Christine Dobbin, *The Rise of Islam in a Changing Peasant Economy: Central Sumatera, 1784–1847* (London: Routledge, 2016), hal 41-43

³² Koloniaal Verslag van 1909: III. Sumatera's Westkust ('s-Gravenhage: Algemeene Landsdrukkerij, 1909), 42-45

³³ Gusti Asnan, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera* (Jakarta: Penerbit Ombak), 2007, hal 184-185

atau kuda untuk menempuh jalur darat yang sulit, namun kereta api menawarkan kapasitas angkut yang jauh lebih besar dan murah. Akibatnya, para pemilik ternak dan pengelola jasa angkutan tradisional tidak lagi mendapatkan kontrak angkutan logistik utama karena efisiensi waktu yang ditawarkan oleh teknologi kereta api membuat transportasi tradisional dianggap tidak lagi ekonomis.

Secara keseluruhan, kehadiran kereta api memiliki dampak yang transformatif bagi masyarakat Pariaman. Stasiun Pariaman yang dibangun pada tahun 1908 mempercepat dan mempermurah distribusi hasil bumi ke pelabuhan utama di Padang, sekaligus mendorong mobilitas penduduk. Pembangunan ini bukanlah sebuah proyek yang dilindungi, melainkan bagian dari perluasan jaringan strategis *Staatsspoorwegen di Sumatera Barat* untuk mengakses daerah-daerah produktif, yang kemudian memaksa masyarakat lokal untuk beradaptasi dengan struktur ekonomi baru yang lebih modern namun meminggirkan kearifan logistik tradisional.

2. Mobilisasi Barang Lebih Cepat

Kereta api hadir untuk meningkatkan efisiensi logistik secara signifikan. Transportasi ini menawarkan tarif angkutan yang lebih rendah, yakni sekitar 18–20 sen per pikul, sehingga dapat menekan biaya produksi dan distribusi. Selain itu, waktu tempuh yang sebelumnya memakan waktu sehari-hari diperkirakan dapat dipangkas menjadi hanya setengah hari. Pada era kolonial Belanda, satu pikul umumnya setara dengan sekitar 60 hingga 62,5 kilogram, sehingga kebijakan transportasi berbasis rel ini memiliki dampak langsung terhadap dinamika perdagangan dan ekonomi wilayah Pariaman.

Pada jadwal kereta api yang dikeluarkan oleh penerbit Volharding, dijelaskan rute Naras menuju Padang dan wilayah lainya dalam tabel sebagai berikut:

Gambar 3.3 Jadwal keberangkatan kereta api Naras-Padang

Naras — Loeboek Aloeng									
Trein No.	80	24	82	84	26	86	88	90	92
Naras	v.m.	v.m.	v.m.	v.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.	n.m.
Apar	6.13	7.47	10.29	1.16	2.56	4.36	6.16	7.56	9.36
Priaman	5.40	6.27	8.06	10.48	1.35	3.15	4.55	6.35	8.15
Tjimpaoeh	*	door	*	door	*	door	*	door	*
K. Tadjil	5.59	6.33	8.16	10.58	1.58	3.38	5.18	6.58	8.38
S. Laban	6.17	6.51	8.34	11.16	2.29	4.09	5.89	7.69	9.49
P. Kambar	6.17	6.51	8.34	11.16	2.29	4.09	5.89	7.69	9.49
Sintoek	6.41	7.06	8.49	11.31	2.51	4.31	6.11	7.91	9.71
L. Aloeng	6.41	7.06	8.49	11.31	2.51	4.31	6.11	7.91	9.71
Mocaro	n.m.	n.m.	—	—	—	—	—	—	—
S. Loento	1.58	1.58	—	—	—	—	—	—	—
Limbanang	2.10	2.10	4.26	7.05	—	—	—	—	—
Fort de Kock	11.22	11.22	1.23	4.03	—	7.08	—	—	—
P. Pandjang	9.43	9.43	11.44	2.21	—	5.42	—	—	—
Poeloe Ajer	9.12	8.16	11.09	1.42	3.40	—	6.20	—	—
Emmahaven	9.30	8.27	11.27	1.53	4.35	—	—	—	—
Padang	8.45	8.01	10.45	1.25	3.26	—	6.06	—	—

Sumber website Dhelper.nl

Gambar 3.3 menampilkan Jadwal keberangkatan kereta api Naras-Padang yang diterbitkan oleh Volharding, berisi rincian rute dan waktu operasional kereta api di wilayah tersebut

Gambar 3.4 Keterangan Jadwal Kereta Api

LEGENDA.	
KETERANGAN	
A	= aankomst (datang).
V	= vertrek (berangkat).
v. m.	= voormiddag (pagi).
n. m.	= namiddag (sore).
+	= facultatieve goederentrein met gelegenheid tot reizigersvervoer in de 2e klasse. (trein barang ² yang disediakan pembawaan penumpang kelas 2).
*	= Stopplaats.
door	= doorrit (tidak berenti).

Sumber dari Website Dhelper.nl

Gambar 3.4 berisi penjelasan istilah atau simbol (seperti waktu kedatangan dan keberangkatan) yang digunakan untuk membaca jadwal perjalanan kereta api pada

masa tersebut agar mudah dipahami oleh pengguna jasa

Berdasarkan analisis terhadap jadwal perjalanan kereta api Naras-Lubuk Alung pada masa kolonial, terlihat bahwa sistem transportasi rel saat itu telah dirancang untuk memberikan kemudahan mobilitas yang signifikan bagi masyarakat dan barang. Frekuensi perjalanan yang mencapai tujuh kali dalam sehari (lihat pada gambar) dengan operasional dari pagi (06.13) hingga sore (18.15), menunjukkan tingkat aksesibilitas yang tinggi. Jadwal yang teratur dan berjarak waktu beberapa jam ini memungkinkan penduduk untuk merencanakan perjalanan dengan fleksibel, baik untuk keperluan sosial, administratif, maupun ekonomi, tanpa harus bergantung pada waktu tertentu saja. Dengan demikian, kereta api berfungsi sebagai tulang punggung mobilitas harian yang dapat diandalkan.

Pengangkutan barang dari Pariaman ke Padang melalui jalur laut memerlukan biaya yang relatif tinggi, yakni tidak kurang dari 25 sen per pikol³⁴, dengan waktu tempuh pulang pergi yang dapat mencapai beberapa hari. Lamanya perjalanan ini dipengaruhi oleh kondisi cuaca, keterbatasan sarana angkut, serta ketergantungan pada jadwal kapal yang tidak menentu. Sementara itu, alternatif transportasi darat melalui jalur konvensional justru menimbulkan beban yang lebih besar bagi para pedagang dan produsen. Biaya angkut mencapai sekitar 60 sen per pikol, dengan waktu perjalanan pulang pergi hingga satu minggu untuk menempuh jarak sekitar 47,5 kilometer. Kondisi tersebut menyebabkan distribusi hasil bumi menjadi tidak efisien dan menurunkan daya saing komoditas dari Pariaman di pasar regional.

³⁴ Pikul adalah satuan berat standar pada masa Hindia Belanda yang secara resmi ditetapkan setara dengan 61,76 kilogram (sering dibulatkan menjadi 62 kg). Istilah ini diambil dari beban maksimal yang sanggup dibawa oleh satu orang pria dengan cara memikul menggunakan tongkat di bahu. Satuan ini sangat penting dalam sejarah ekonomi kolonial karena digunakan untuk menakar hasil panen rakyat, seperti kopi dan lada, sebelum akhirnya diekspor ke pasar dunia.

Dari perspektif logistik dan pengangkutan barang, kemudahan juga ditopang oleh adanya layanan kereta barang opsional yang mengakomodasi penumpang kelas dua. Keterangan ini mengindikasikan sebuah sistem transportasi yang efisien dan multifungsi, di mana satu rangkaian kereta dapat mengangkut komoditas (seperti hasil pertanian atau kebutuhan pokok) sekaligus manusia secara bersamaan. Pola ini sangat menguntungkan untuk wilayah agraris, karena memfasilitasi distribusi hasil bumi dari pedalaman (seperti Naras di Pariaman) ke pusat distribusi atau pasar yang lebih besar di sepanjang jalur, termasuk Lubuk Alung. Integrasi antara angkutan barang dan manusia ini mengurangi biaya operasional dan meningkatkan frekuensi pengiriman.

Struktur rute dengan beberapa titik pemberhentian tetap (seperti Pariaman, S. Laban, dan Sintok) serta titik-titik yang hanya dilalui menciptakan hierarki³⁵ layanan yang terpadu. Hal ini memungkinkan kemudahan akses bagi masyarakat di permukiman yang berbeda-beda, desa yang menjadi stasiun pemberhentian mendapat akses penuh, sementara permukiman di sekitarnya tetap terhubung melalui stasiun terdekat. Pola seperti ini mengoptimalkan cakupan pelayanan tanpa harus mengorbankan efisiensi waktu perjalanan untuk jarak yang lebih jauh. Akibatnya, terbentuk sebuah koridor mobilitas linier yang menyatukan berbagai titik permukiman menjadi satu wilayah ekonomi yang terintegrasi.

Akses transportasi yang terjadwal dan beroperasi secara rutin berperan penting dalam mempercepat pertukaran informasi antardaerah, memperluas jangkauan pasar tenaga kerja, serta mendorong sirkulasi barang dan jasa yang lebih dinamis. Kehadiran

³⁵ Dalam konteks rute kereta api tersebut, istilah “hierarki” mengacu pada adanya tingkatan atau prioritas dalam layanan pemberhentian sepanjang jalur. Beberapa titik, seperti Pariaman, S. Laban, dan Sintok, merupakan stasiun utama yang selalu dilayani setiap kereta karena penting secara ekonomi atau administratif, sementara titik-titik lain hanya dilalui atau disinggahi sebagian kereta sesuai kebutuhan. Dengan pengaturan ini, tercipta hierarki layanan yang terpadu, di mana pemberhentian diatur berdasarkan kepentingan stasiun namun tetap memastikan semua lokasi di sepanjang rute terhubung secara efektif.

sarana transportasi yang andal memungkinkan masyarakat bergerak dengan lebih mudah dan efisien, baik untuk keperluan ekonomi, sosial, maupun administratif. Masyarakat tidak lagi terbatas pada wilayah tempat tinggalnya dalam memenuhi kebutuhan hidup atau memasarkan hasil produksi pertanian dan perkebunan. Kondisi ini membuka peluang munculnya aktivitas ekonomi baru serta memperkuat hubungan antarwilayah. Dengan kata lain, keberadaan layanan kereta api yang padat dan teratur telah menjadi sarana integrasi regional yang efektif, sekaligus menjadi fondasi penting bagi perkembangan sosial-ekonomi di wilayah Sumatera Barat pada era tersebut.

3. Peningkatan Harga Komoditas Kopra

Pariaman dikenal sebagai salah satu daerah yang kaya akan produksi kelapa, khususnya kopra, yang menjadi komoditas unggulan dan sumber pendapatan utama masyarakatnya. Sejak awal abad ke-20, kopra dari Pariaman telah berkembang menjadi salah satu komoditas ekspor penting Hindia Belanda, digunakan sebagai bahan baku lemak untuk industri margarin dan produk pangan di Eropa. Keberhasilan ini tidak hanya berdampak pada perekonomian kolonial, tetapi juga langsung meningkatkan kesejahteraan petani lokal, karena sebagian besar kebun kelapa dikelola secara tradisional oleh masyarakat pribumi.

Jalur kereta api Lubuk Alung-Pariaman secara signifikan meningkatkan harga komoditas kopra di Pariaman karena memperlancar distribusi dan mengurangi biaya transportasi bagi petani lokal. Sebagaimana dilaporkan oleh *De Sumaterabode*, pemerintah pada masa itu bahkan mendorong kontrak produksi kelapa selama 25 tahun dengan satu perusahaan, yang memaksa harga kopra ditetapkan lebih tinggi daripada sebelumnya. Meskipun ada kontroversi di kalangan masyarakat pribumi terkait pengikatan produksi ini, jalur kereta api memungkinkan proses pengeringan dan

pengemasan kopra dilakukan lebih efisien di Pariaman, sehingga kualitas produk meningkat dan nilai jualnya naik. Infrastruktur transportasi ini juga membuka peluang bagi penduduk lokal untuk tetap memperoleh nafkah dari hasil kebun mereka, serta memudahkan akses ke bank kredit dan lembaga keuangan lokal, sehingga petani tetap memiliki kendali atas perdagangan kopra³⁶. Dengan kata lain, kehadiran kereta api tidak hanya mempercepat mobilitas barang, tetapi juga memperkuat posisi ekonomi masyarakat dalam rantai distribusi, mendorong kenaikan harga.

Secara teoritis, hubungan antara penekanan biaya distribusi dan peningkatan keuntungan produsen dijelaskan terutama oleh Hukum Penawaran (*Law of Supply*). Hukum ini menyatakan bahwa, dengan asumsi faktor lain tetap (*ceteris paribus*), penurunan biaya produksi (di mana biaya distribusi adalah salah satu komponennya) akan meningkatkan jumlah barang yang bersedia ditawarkan produsen pada setiap tingkat harga. Inti mekanismenya terletak pada margin keuntungan (*profit margin*)³⁷. Ketika biaya per unit turun, selisih antara harga jual dan biaya produksi melebar, sehingga keuntungan per unit meningkat. Ini memberi insentif bagi produsen untuk memperbanyak penawaran.

Teori pendukung lainnya adalah Teori Biaya Transaksi (*Transaction Cost Theory*) yang dikembangkan oleh Oliver Williamson, merujuk pada karya Ronald Coase. Teori ini berfokus pada biaya untuk melaksanakan suatu transaksi pertukaran ekonomi, termasuk biaya koordinasi, informasi, dan distribusi³⁸. Dengan menekan biaya transaksi dalam hal ini biaya distribusi efisiensi keseluruhan sistem ekonomi atau

³⁶ Algemeen Handelsblad, "Cultuurnieuws," edisi pagi, 1914 (Amsterdam: P. den Hengst en Zoon), hal. 5

³⁷ Roy'an, Muhammad Faiz, and Fatchur Rohman. "Pengaruh Biaya Produksi dan Biaya Distribusi Terhadap Harga Jual Pada UKM Gendis Meubel." *Jurnal Rekognisi Akuntansi* 5, no. 2 (2021): 78-89.

³⁸ Murdiansyah, Isnani, and Ratna Wijayanti Daniar Paramita. "Analisis Biaya Transaksi Usaha pada Pelayanan Publik (Studi Kasus Usaha di Kota Malang)." *Koordinasi Perguruan Tinggi Swasta (KOPERTIS) Wilayah VII* 7, no. 2 (2014): 55-60.

rantai pasok meningkat. Pengurangan "gesekan" dalam distribusi ini memungkinkan produsen mengalokasikan sumber daya yang dihemat untuk aktivitas yang lebih produktif, sehingga pada akhirnya meningkatkan laba (profit) tanpa harus selalu menaikkan harga jual.

Saat kereta api sudah hadir, produsen kopra akan memperoleh keuntungan berupa kemudahan dan efisiensi dalam pengangkutan hasil kopra ke pasar yang lebih luas dan jauh. Biaya distribusi menjadi lebih murah dan waktu pengiriman lebih cepat dibandingkan transportasi tradisional seperti pedati dan perahu, sehingga kopra dapat dipasarkan dalam jumlah lebih besar dan kondisi lebih baik. Kehadiran kereta api juga membuka akses ke pusat-pusat perdagangan dan pelabuhan besar, meningkatkan peluang penjualan, memperluas jaringan dagang, serta mendorong peningkatan pendapatan dan kesejahteraan produsen kopra.

Berdasarkan data ekspor melalui Pelabuhan Emmahaven yang mencapai 260.000 pikul per tahun, kontribusi wilayah Pariaman diperkirakan berada pada kisaran 15.000 pikul per bulan. Dengan harga pasar rata-rata sebesar 12 gulden per pikul atau setara dengan nilai komoditas premium saat ini total nilai produksi bulanan wilayah tersebut secara riil diprediksi mencapai 180.000 gulden³⁹. jika kita asumsikan dari data historis bahwa 12 gulden pada awal abad ke-20 (sekitar 1900–1920) diperkirakan setara dengan sekitar Rp1.500.000–Rp2.000.000 saat ini, misalnya Rp1.800.000 sebagai titik tengah, maka nilai 12 gulden per pikul (± 62 kg) itu berarti harga per kilogramnya sekitar $\text{Rp}1.800.000 \div 62 \approx \text{Rp}29.000/\text{kg}$ dalam nilai sekarang. Ini hanya perkiraan kasar berdasar konversi daya beli dan logam mulia pada periode tersebut dan bukan angka resmi ekonomi, tetapi memberi gambaran bahwa nilai historisnya cukup besar.

Harga kopra di Indonesia pada tahun 2025–2026 berdasarkan harga pasar

³⁹ Bestuurstaak,” *Sumatera Bode & Tjaja Sumatera* (Padang), 1921.

menunjukkan bahwa kopra sekarang diperdagangkan umumnya dalam kisaran sekitar Rp19.600 sampai sekitar Rp23.000 per kg di beberapa wilayah seperti Halmahera Utara dan Manado, bahkan ada laporan sampai sekitar Rp21.000–Rp23.000 per kg di Sulawesi Utara, tergantung jenis dan lokasi pasar. Adapun data harga kopra di Indonesia secara umum menunjukkan bahwa harga eceran kopra di Indonesia saat ini berada dalam rentang sekitar Rp11.800 – Rp22.975 per kilogram, yang mencerminkan harga pasar nasional yang bisa dijadikan gambaran.

Secara sederhana, petani kelapa di zaman dulu jauh lebih makmur daripada petani sekarang. Jika kita hitung dengan nilai uang saat ini, harga kopra di awal tahun 1900-an mencapai sekitar Rp29.000 per kilo, sedangkan harga paling tinggi di tahun 2026 ini hanya berkisar di angka Rp23.000 per kilo. Kesejahteraan masyarakat Pariaman saat itu semakin meningkat karena adanya jalur kereta api yang membuat ongkos kirim barang menjadi jauh lebih murah dan cepat sampai ke pelabuhan. Selisih harga yang besar ini membuktikan bahwa dulu kopra adalah "harta karun" yang nilainya sangat mahal, sehingga hasil jualan petani bisa digunakan untuk membeli lebih banyak kebutuhan hidup dibandingkan dengan hasil panen yang diterima petani di masa sekarang.

Pada awal abad kedua puluh, kopra bahan baku pembuat lemak untuk industri margarin telah berkembang menjadi komoditas ekspor bernilai tertinggi ketiga dari Hindia Belanda, setelah gula dan tembakau. Posisi strategis ini menjadikannya salah satu pilar penting dalam perekonomian ekspor kolonial pada masa itu. Skala produksinya sangat besar, dengan catatan menunjukkan bahwa hanya wilayah Pantai Timur Sumatera saja telah mengekspor 11 juta kilogram kopra pada 1914, sementara total produksi di Pulau Jawa saat itu diperkirakan mencapai 85 juta kilogram per tahun. Industri ini tidak lagi berskala kecil, melainkan telah menjadi bagian dari mata rantai

komoditas global yang vital, terutama untuk memenuhi permintaan industri pangan di Eropa⁴⁰.

Keuntungan ekonomi dari komoditas kopra pada umumnya mengalir langsung ke kantong rakyat. Berbeda dengan pola distribusi keuntungan pada beberapa komoditas perkebunan besar lainnya yang dikuasai oleh modal Eropa, seperti tebu dan tembakau, struktur kepemilikan budidaya kelapa untuk produksi kopra lebih banyak berbentuk kebun rakyat berskala kecil hingga menengah. Kelapa ditanam, dipelihara, dan dipanen oleh masyarakat lokal dengan sistem pengelolaan yang relatif mandiri. Selain itu, proses pengolahan kopra—mulai dari pemecahan buah, pengeringan daging kelapa, hingga penjualan—juga dilakukan langsung oleh penduduk pribumi atau pedagang lokal. Kondisi ini membuat rantai produksi dan distribusi kopra lebih pendek dan tidak sepenuhnya bergantung pada perusahaan besar kolonial. Akibatnya, sebagian besar keuntungan finansial dari komoditas ini dapat dinikmati secara langsung oleh masyarakat setempat. Pola tersebut menciptakan dinamika ekonomi kolonial yang tidak biasa, karena kemakmuran relatif lebih merata di tingkat lokal dan berkontribusi pada peningkatan kesejahteraan rumah tangga, alih-alih hanya terakumulasi pada segelintir pengusaha atau perusahaan besar.

Dampak ekonomi dari perdagangan kelapa dan kopra terlihat secara nyata dalam transformasi lanskap sosial dan fisik di berbagai daerah. Salah satu contohnya dapat diamati di wilayah sepanjang jalur antara Pariaman dan Lubuk Basung, di mana tingkat kemakmuran masyarakat mengalami peningkatan yang signifikan. Kemajuan tersebut tercermin dari perubahan kondisi permukiman, khususnya munculnya rumah-rumah kayu berkualitas baik yang dibangun dengan material lebih kuat dan desain yang lebih

⁴⁰ J. R. C. Gonggrijp, "Cocosaanplantingen," *West-Indië, landbouwkundig tijdschrift voor Suriname en Curaçao* 2, no. 3 (September 1917): 83.

rapi dibandingkan hunian sebelumnya. Selain itu, rumah-rumah tersebut dilengkapi dengan perabotan yang memadai, mencerminkan meningkatnya daya beli dan standar hidup masyarakat. Kepemilikan barang-barang modern seperti sepeda dan sepeda motor juga menjadi indikator penting dari perubahan ekonomi tersebut, karena benda-benda ini sebelumnya hanya dapat diakses oleh kalangan tertentu⁴¹. Transformasi visual ini tidak hanya menunjukkan peningkatan kesejahteraan material, tetapi juga menandakan perubahan pola hidup, mobilitas, dan aspirasi sosial masyarakat. Dengan demikian, komoditas pertanian seperti kelapa dan kopra terbukti mampu menjadi motor penggerak ekonomi lokal yang mendorong perubahan struktural dalam kehidupan masyarakat pedesaan.

Ekonomi Pariaman berubah dari kebutuhan dasar ke arah perdagangan. Kehadiran transportasi kereta api memicu masyarakat untuk tidak lagi sekadar bercocok tanam demi makan sendiri, melainkan mulai memproduksi barang untuk dijual ke pasar luar negeri. Jalur kereta ini mempercepat pengiriman hasil bumi, sehingga memicu munculnya pasar-pasar ramai di sekitar stasiun. Selain itu, banyak gudang penyimpanan dibangun di area tersebut untuk menampung komoditas sebelum dikirim, yang akhirnya mengubah wajah ekonomi Pariaman menjadi lebih modern dan terbuka.

4. Munculnya Kelas Menengah Baru

Pembangunan infrastruktur kereta api di Pariaman pada tahun 1908 menjadi pendorong utama terjadinya perubahan sosial dan keagamaan. Kehadiran jalur transportasi ini berhasil menghubungkan kesuksesan ekonomi para pedagang kopra dengan gerakan pembaruan Islam di wilayah tersebut. Berkat keuntungan besar dari perdagangan kopra yang didistribusikan melalui kereta api, para saudagar kaya seperti Mangan, Abdul Madjid Latif, dan Mhd. Nur mampu membiayai berbagai kegiatan

⁴¹ Gonggrijp, *ibid*

Kaum Muda di Surau Paninjauan, sebuah pusat pendidikan modern yang didirikan oleh Adnan Tuanku Itam Ketek⁴². Lebih dari sekadar sarana angkutan barang, kereta api berperan sebagai saluran ide yang mempercepat masuknya pemikiran Islam modernis. Hal ini juga memperkuat hubungan komunikasi antara Adnan dengan tokoh-tokoh pembaru lainnya, sehingga gagasan mengenai kemajuan dapat tersebar luas di kalangan masyarakat Pariaman yang mulai bersikap terbuka terhadap perubahan zaman.

Berdirinya Muhammadiyah di Kurai Taji pada 29 Oktober 1929 menandai transformasi besar⁴³. Gerakan ini menjadi wadah bagi tokoh seperti Adnan Tuanku Itam Ketek untuk menyebarkan pendidikan modern dan pemurnian ajaran Islam di Pariaman. Kehadirannya menggeser dominasi guru tarekat, beralih dari ketaatan personal kepada sosok syekh menuju ketaatan pada teks Al-Quran dan Sunnah secara langsung. Akibatnya, praktik tradisional seperti tawasul, zikir tertentu, dan kenduri kematian mulai ditinggalkan karena dianggap tidak sejalan dengan prinsip pemurnian akidah yang diusung oleh kelompok Kaum Muda. Akibatnya, praktik tradisional seperti tawasul, zikir tertentu, dan kenduri kematian mulai ditinggalkan karena dianggap tidak sejalan dengan prinsip pemurnian akidah yang diusung oleh kelompok Kaum Muda.

Berdasarkan artikel Fikrul Hanif Sufyan (2023), aksesibilitas kereta api tidak hanya memicu keuntungan besar bagi para saudagar kopra yang menjadi penyokong dana utama Surau Paninjauan, tetapi juga mempermudah Tuanku Itam Ketek beserta murid-muridnya untuk menjalin komunikasi dan jaringan intelektual dengan tokoh-tokoh pembaru Islam di daerah lain seperti Padang Panjang dan Sungayang. Infrastruktur transportasi massal ini meruntuhkan hambatan geografis, sehingga ide-ide

⁴² Fikrul Hanif Sufyan dan Zusneli Zubir, "Accessibility and Modernization: Modern Islam Surau In Nagari Kurai Taji Pariaman 1912-1930," *Criksetra: Jurnal Pendidikan Sejarah* 12, no. 1 (Februari 2023): 69-80.

⁴³ *ibid*

Islam modernis dan sistem pendidikan formal dapat masuk lebih cepat ke wilayah tersebut, yang pada akhirnya mempercepat proses transformasi sosial-keagamaan dari sistem tradisional menuju modernitas.

Muhammadiyah mempelopori sistem pendidikan modern di Afdeeling Pariaman. Kehadiran gerakan ini menjadi jawaban atas diskriminasi sistem pendidikan kolonial yang membedakan kualitas antara *Hollandsch-Inlandsche*⁴⁴. *School* (HIS) bagi kaum elit dengan *Maleische School* (Sekolah Melayu) bagi rakyat biasa. Ketimpangan ini semakin nyata ketika pemerintah menurunkan status HIS menjadi *schakelschool* (sekolah pelestarian), sebuah kebijakan yang dipandang sebagai penurunan mutu pendidikan bagi pribumi. Pembatasan akses terhadap bahasa Belanda dikritik secara luas karena bahasa tersebut merupakan "jembatan" intelektual dan komunikasi yang vital antara rakyat dengan penguasa. Di sisi lain, muncul kekhawatiran dari tokoh-tokoh pendidikan konservatif seperti Nicolaas Graafland yang berpendapat bahwa pendidikan modern justru akan menjauhkan anak-anak negeri dari akar agraris mereka. Namun, Muhammadiyah melalui model sekolah formalnya berhasil mematahkan argumen tersebut

Muhamadiyah mempunyai kemandirian dana mereka yang luar biasa. Setiap bulannya, mereka mampu mengumpulkan dan mengeluarkan uang sebesar 250 Gulden untuk biaya operasional⁴⁵. Sebagai gambaran, uang 250 Gulden saat itu nilainya sangat besar, setara dengan harga 150 gram emas murni. Jika kita rupiahkan dengan harga emas sekarang, jumlahnya bisa mencapai Rp200 juta lebih setiap bulannya. Dana sebesar ini menunjukkan bahwa para donatur di sana, yang rata-rata adalah pedagang dan pemilik tanah, memiliki kekayaan yang sangat stabil.

⁴⁴ *Overzicht van de Inlandsche en Maleisch-Chineesche Pers*, 1933, no. 11 ((Weltevreden: Landsdrukkerij/Volkslectuur, 1933))

⁴⁵ Ijaja Soematra Weezen, "Soematra Bode, 1 dan 4 April 1930, hal 93

Munculnya panti asuhan dengan dana besar di Kurai Taji ini menjadi bukti kuat bahwa kehadiran kereta api membawa keberuntungan ekonomi bagi warga sekitar. Kurai Taji memiliki stasiun sendiri, para pedagang lokal menjadi lebih mudah mengirim barang dan mencari keuntungan. Kekayaan yang mereka dapatkan dari hasil dagang inilah yang kemudian "disumbangkan kembali" untuk membangun masyarakat. Jadi, kereta api tidak hanya membawa barang dan penumpang, tetapi secara tidak langsung juga membantu terciptanya kesejahteraan sosial yang jauh lebih baik di Pariaman.

