

Peta Dinamika Dakwah dalam Mobilitas Muslim Indonesia di Abad ke-20

Dawam Multazamy Rohmatulloh

Dosen Fakultas Dakwah IAI Sunan Giri (INSURI) Ponorogo

E-mail: dmnusantara@gmail.com

Abstract

This paper explores how Indonesian Muslim experience mobility in their life, particularly in Islamic da'wa aspect. Departs of theories of social mobility, this paper maps where, why, and how they manage that mobility, horizontally in geographical position or vertically in social identity. Among the earlier generation, in which Indonesia was under Dutch colonial government, that mobility was undoubtedly related to the existing colonialization influence. Mostly in this period, the mobility's are in education, religion, economy, and military background. While in the later generation, post-1945, the mobility of Indonesia Muslim is going wider and higher. Though the background of their mobility is still not far from education, religion, and economy field, the reasons why do they mobile are more various. Nevertheless, both in "old" and "new" era, the mobility of Indonesian Muslim made a significant impact on spreading the teaching of Islam (da'wa) to where they migrated.

Keywords: *mobility, Indonesian muslim, da'wa activity*

Abstrak

Makalah ini mengeksplorasi bagaimana Muslim Indonesia mengalami mobilitas dalam kehidupan mereka, khususnya dari sisi dakwah agama Islam. Berangkat dari teori mobilitas sosial, makalah ini memetakan di mana, mengapa, dan bagaimana mereka mengelola mobilitas itu, secara horizontal dalam posisi geografis atau secara vertikal dalam identitas sosial. Di antara generasi terdahulu, di mana Indonesia berada di bawah pemerintahan kolonial Belanda, mobilitas itu tentu saja terkait dengan pengaruh kolonialisasi yang ada. Sebagian besar pada periode ini, mobilitas berada di bidang pendidikan, agama, ekonomi, dan militer. Sementara di generasi selanjutnya, paska-1945, mobilitas Muslim Indonesia semakin meluas. Meskipun latar belakang mobilitas mereka masih tidak jauh dari bidang pendidikan, agama, dan ekonomi, alasan mengapa mereka bergerak lebih beragam. Namun demikian, baik di era "lama" dan "baru", mobilitas Muslim Indonesia membuat dampak yang signifikan pada penyebaran ajaran Islam (dakwah) ke tempat mereka bermigrasi.

Kata kunci: *mobilitas, muslim Indonesia, aktivitas dakwah*

Pendahuluan

Sebagai salah satu komunitas muslim terbesar di dunia, umat Islam Indonesia mengalami banyak dinamika yang menarik, termasuk mobilitas. Mobilitas orang adalah perpindahan tempat tinggal dari satu tempat ke tempat lain dan dilakukan dalam periode tertentu. Dalam topik ini, ada beberapa istilah yang dikenal yaitu mobilitas, migrasi,

perpindahan, dan lain sebagainya, berdasarkan jarak geografis antara tempat asal dan tempat tujuan, durasi perjalanan yang ditempuh, dan juga tujuan untuk melakukannya.

Pola-pola mereka dalam melakukan mobilitas juga bervariasi, seperti seluler atau migrasi dari pedesaan ke daerah perkotaan - yang juga disebut urbanisasi. Ini juga termasuk orang-orang yang bermigrasi berdasarkan durasi, apakah itu permanen atau tidak di tempat yang dikunjungi. Salah satunya adalah pola komuter yang merupakan mobilitas tidak permanen, di mana orang-orang pergi ke dan kembali dari daerah yang dituju dalam beberapa hari atau bahkan jam. Istilah itu biasanya disebut sebagai sirkulasi. Goldberg (1969) sebagaimana dikutip oleh Zelinsky (1971: 226) menjelaskan bahwa pola ini menunjukkan berbagai macam perpindahan, yang biasanya bersifat jangka pendek, berulang, atau siklis, tetapi semua memiliki kesamaan dengan tidak adanya niat yang dinyatakan secara permanen atau perubahan jangka panjang di tempat tinggal. Dalam konteks ini, termasuk juga seseorang yang bepergian pada akhir pekan atau perjalanan musiman oleh siswa; liburan panjang semester atau akhir pekan; perjalanan belanja; kunjungan rumah sakit dan tempat ibadah; ziarah keagamaan; melakukan perjalanan ke kegiatan profesional dan bisnis; perjalanan oleh pemerintah dan eksekutif bisnis, salesman, atlet, pekerja pertanian migran, dan sejenisnya; kunjungan sosial; dan bahkan perjalanan yang tampaknya tanpa tujuan atau dengan tujuan bersenang-senang. Mobilitas semacam ini juga dapat digunakan untuk mengidentifikasi mobilitas banyak muslim di Indonesia.

Jika di satu sisi, komuter adalah mobilitas tidak permanen yang pelakunya tidak memiliki niat untuk menetap di tempat tujuan, maka di sisi lain, mobilitas permanen atau yang kadang-kadang disebut sebagai migrasi adalah perpindahan orang dari satu tempat ke tempat kedua, dengan rencana untuk tinggal menetap di sana (Susilowati, 1990). Secara rinci, Mantra (1978) memberikan batasan bahwa migrasi adalah ketika orang meninggalkan tempat tinggal aslinya lebih dari setahun.

Terhadap mobilitas sebagai salah satu fenomena sosial ini, beberapa ahli teori yakin bahwa ia tidak terlepas dari posisinya sebagai akibat dari beberapa sebab. Sorokin (1941) sebagaimana dikutip oleh Mastuki (2016: 28), berpendapat bahwa mobilitas masyarakat disebabkan oleh beberapa aspek yang disebut sebagai sirkulasi sosial, yaitu 1) kekuatan militer, 2) lembaga keagamaan, 3) lembaga pendidikan, 4) organisasi politik, 5) kelompok ekonomi, dan 6) komunitas berbasis keterampilan. Selain itu,

terdapat juga teori lain yang ditawarkan oleh para ahli sosial, khususnya dari madzhab Neo-Ravenstein, seperti *Push and Pull Theory* (Teori Pendorong dan Penarik) dari Everett S. Lee.

Teori Everett S Lee ini memberikan pandangan yang lebih komprehensif tentang faktor pendorong di daerah asal dan faktor penarik di tempat tujuan. Dengan memodifikasi hukum dasar migrasi dari E G Revenstein (1885) dengan cara yang lebih bertarget, Lee berpendapat bahwa ada empat faktor yang menyebabkan orang membuat keputusan untuk bermigrasi (Munir, 1981: 120), yaitu:

1. Faktor-faktor yang terdapat di wilayah asal (*origin*). Faktor-faktor dari daerah asal ini disebut juga sebagai faktor pendorong (*push factors*), antara lain bencana alam, gagal panen, terbatasnya lapangan pekerjaan, gangguan keamanan, kurangnya fasilitas pendidikan, dan sebagainya.
2. Faktor-faktor yang ada di daerah tujuan (*destination*). Faktor-faktor di daerah tujuan yang disebut sebagai faktor penarik (*pull factors*) ini, termasuk di antaranya adalah ketersediaan pekerjaan, upah yang tinggi, sarana pendidikan yang memadai, layanan kesehatan, hiburan, dan lain sebagainya.
3. Kendala yang menghambat. Faktor ini terletak di antara daerah asal dan tujuan, disebut juga sebagai hambatan atau rintangan (*obstacle factors*). Ini termasuk hal teknis seperti jauhnya jarak, terbatasnya jenis transportasi, dan mahal biaya transportasi. Hal ini juga menyiratkan arti bahwa jarak yang tidak terlalu jauh dan keberadaan moda transportasi yang beragam serta terjangkau dapat mendorong peningkatan mobilitas penduduk secara signifikan dibandingkan kondisi sebaliknya.
4. Faktor pribadi. Faktor-faktor yang ditemukan pada seseorang secara individual (*personal factors*). Faktor ini berkaitan dengan hal-hal yang mempengaruhi keinginan seseorang untuk berpindah atau tidak. Contoh dari faktor-faktor individu ini termasuk usia, jenis kelamin, dan tingkat pendidikan.

Teori-teori yang disebutkan di atas, dalam konteks mobilitas Muslim Indonesia, juga dapat berguna untuk memetakan siapa, mengapa, dan bagaimana Muslim Indonesia melakukan mobilitas, seperti yang akan dibahas dalam ulasan berikut ini.

Mobilitas Muslim Indonesia Sebelum 1945: Didorong oleh Kolonialisme, Ditarik oleh Haji dan Pesantren

Pada paruh awal abad ke-20, ketika Indonesia masih berada di bawah kekuasaan pemerintah kolonial Hindia Belanda, tidak sedikit di antara umat Islam Indonesia yang mampu menjalankan mobilitas penting. Mereka melakukan perjalanan, seperti berangkat belajar di pesantren (dan lembaga pendidikan lainnya), ziarah haji ke tanah suci Mekkah, serta kebutuhan lain di luar aspek pendidikan dan keagamaan.

Mobilitas jarak jauh untuk melakukan haji tentu merupakan masalah yang dapat menjadi perhatian khusus. Kita dapat membayangkan bagaimana beratnya Muslim Indonesia melakukan perjalanan yang sangat jauh dari kepulauan Nusantara ke Tanah Hijaz, karena pada saat itu satu-satunya moda transportasi yang mungkin digunakan adalah melalui jalur laut. Dengan menggunakan kapal layar yang dikelola oleh perusahaan angkutan swasta, perjalanan itu berlangsung hingga lima bulan karena hanya mengandalkan tiupan angin laut. Baru pada akhir abad ke-19, ketika teknologi kapal uap digunakan, durasi perjalanan bisa lebih cepat (Madjid, 2008: 2). Lamanya perjalanan dan ditambah dengan kurangnya teknologi transportasi berarti perjalanan haji di masa lalu sangat sulit untuk dilakukan. Namun demikian, kesulitan perjalanan yang harus ditempuh nyatanya tidak menjadi faktor penghambat yang membuat masyarakat enggan memenuhi ritual Islam kelima, yang ditandai dengan semakin meningkatnya jumlah peziarah haji dari tahun ke tahun.

Putuhena (2007) dengan merujuk pada catatan dari arsip pemerintahan kolonial, menemukan informasi tentang jumlah peziarah haji pada awal abad ke-20 sebagai berikut:

Tahun	Jumlah Peziarah
1900 / 1901	7421
1901 / 1902	6092
1902 / 1903	5679
1903 / 1904	9481
1908 / 1909	10300
1911 / 1912	18353
1913 / 1914	28427

Tabel 1: Jumlah Peziarah Haji Tahun 1900 – 1914

Banyaknya peziarah menunjukkan bahwa menjalankan ziarah haji adalah salah satu saluran terpenting dalam menjalankan mobilitas. Dalam ziarah haji, seperti dicatat oleh Hurgronje (1994: 164), ada beberapa alasan untuk menjadi faktor pendorong, yaitu:

1. Melakukan perintah agama. Alasan normatif ini adalah alasan utama dan paling dapat diterima, di antaranya didasarkan pada argumen dalam Al Qur'an dan Hadis.
2. Keinginan untuk memperluas pengetahuan agama. Di antara para peziarah yang pergi haji ini, memang ada beberapa yang bertujuan untuk mempelajari ilmu agama di Tanah Suci.
3. Status sosial. Di masyarakat, orang-orang yang telah melakukan ziarah haji akan mendapatkan gelar Haji. Selain itu, orang tersebut juga akan mendapat apresiasi yang tinggi (lebih dihormati) di masyarakat. Oleh karena itu, tidak sedikit para peziarah yang bertujuan untuk motif ini. Bahkan ada asumsi di masyarakat bahwa orang-orang yang telah melakukan ziarah haji adalah Muslim yang lebih saleh atau baik [*hoe verder van Mekka, hoe beter moslim*], seperti yang dilaporkan oleh Eisenberger (1928: 2). Dengan kata lain, meskipun relatif terbatas dalam domain sosial, pengalaman haji dapat menentukan tingkat Islam seseorang.
4. Kekecewaan / kebosanan dalam hidup di negara yang masih dijajah dan ingin melanjutkan hidup di Mekkah. Alasan ini adalah alasan yang juga dapat difahami, mengingat bahwa pada waktu itu adalah masa kolonial di mana semua hal yang berkaitan dengan pemerintahan cenderung menekan masyarakat pribumi. Karena itu, di antara masyarakat ada yang ingin melakukan ziarah haji sebagai jalan pelarian dari kondisi di tanah air dan ingin tinggal di Mekah hingga akhir hidup mereka.

Di antara empat alasan utama tersebut, alasan kedua dan keempat dapat menjadi jawaban atas fakta yang kemudian ditemukan oleh Hurgronje di *Indische Staatsblad* (lembar arsip negara) di mana ia menemukan kesimpulan bahwa jumlah peziarah haji yang kembali ke tanah air selalu jauh lebih sedikit jika dibandingkan ketika kelompok itu pergi (Gobee dan Adriaanse, 1993: 1398).

Di bidang lain, mobilitas yang dilakukan dengan tujuan belajar di pesantren atau lembaga pendidikan lainnya juga semakin besar. Karya Menteri Agama Republik

Indonesia dalam lima kabinet mulai dari era Orde Lama hingga Orde Baru, Kiai Saifuddin Zuhri, dalam mencatat pengalaman pribadinya atau ketika meninjau biografi orang lain selama studi di pesantren merupakan sumber penting. Salah satunya adalah kisah perjalanan Kiai Wahab Hasbullah, yang pindah dari satu pesantren ke pesantren lain sebagai berikut: Pesantren Langitan Tuban, Pesantren Mojosari Nganjuk, Pesantren Cepaka, Pesantren Tawangsari, Surabaya, kemudian ke Pesantren Kademangan di Bangkalan Madura di bawah bimbingan dari Syaikhuna Kholil, kemudian ke Pesantren Tebuireng di bawah asuhan Kiai Hasyim Asy'ari, dan juga ke Mekkah untuk belajar dari banyak ulama terkenal dari Nusantara yang membuka pengajian di Haramain seperti Syekh Mahfudh Termas, Syekh Muhtarom Banyumas, Syekh Ahmad Khotib Minangkabau, Syekh Bakir Yogyakarta, Sheikh Asy 'ari Bawean, dan Sheikh Abdul Hamid Kudus (Zuhri: 1972).

Pola belajar santri yang aktif ini mencerminkan mobilitas dinamis umat Islam Indonesia di jalur pendidikan, karena kebanyakan dari mereka tidak hanya belajar di satu pesantren atau satu tokoh. Seperti dalam kisah Kiai Wahab Hasbullah di atas, atau juga kisah Kiai Saifuddin Zuhri sendiri yang diulas dalam bukunya *Berangkat dari Pesantren dan Guruku Orang-Orang Pesantren*, tercermin bagaimana perjalanan santri dari daerah asal ke daerah tujuan, yaitu tempat di mana pondok pesantren yang mereka tuju berada.

Moda transportasi yang mereka gunakan tidak terbatas hanya satu atau dua, tetapi mereka juga mencoba menggunakan moda transportasi apa pun yang dapat digunakan. Santri dari Pulau Madura misalnya, bahkan sampai mendapat perhatian khusus dari pemerintah kolonial dan peneliti di kemudian hari. Pemerintah kolonial, terutama mereka yang mengelola layanan kereta api, dalam sebuah laporan tahun 1904 menyatakan bahwa keberadaan kereta api itu digunakan dengan sangat baik oleh orang yang disebut *kleine mensen* (penduduk pribumi):

“Santri, para cendekiawan dan mahasiswa Muslim Hindia - untuk waktu yang lama dicurigai oleh pemerintah kolonial sebagai elemen subversif dari masyarakat pribumi, pemimpin potensial dari kerusuhan - memang, ditemukan oleh laporan konduktor untuk menjadi salah satu segmen penduduk pribumi di Hindia yang menggunakan kereta api dan tram secara radikal lebih dari yang lain.”

Dengan menggunakan kereta api, siswa Madura dapat memanfaatkan bagasi gratis hingga lebih dari 50 kg. Mereka membawa tas pakaian dan makanan, bahkan ayam atau kambing, sebagai bekal mereka untuk belajar di pesantren. Oleh para sarjana, mereka bahkan disebut *de echte zwerver* (pelancong sejati), karena mobilitas mereka yang luar biasa (Mrazek, 2002: 10-11 sebagaimana dikutip oleh Baso, 2013: 196).

Kecenderungan mobilitas Muslim Indonesia ke lembaga pendidikan memang berkembang lebih cepat pada masa pasca-1900-an, ketika pemerintah kolonial memberlakukan kebijakan *Etische Politiek* (politik etis) pada tahun 1901. Dengan kebijakan ini, akses yang lebih terbuka membuat orang dapat menikmati pendidikan, meskipun terbatas, terutama karena pada saat yang sama pemerintah juga masih menerapkan *ordonantie wildescholen* dan *ordonantie goeroe* (peraturan sekolah liar dan peraturan guru) untuk menekan institusi pendidikan pesantren. Meski begitu, banyak santri yang masih mencoba untuk belajar di pesantren, misalnya di Pesantren Tegalsari di Ponorogo, di mana didapati ada lonjakan jumlah orang yang tinggal di desa perdikan Tegalsari (Rohmatulloh, 2015: 96). Lonjakan penduduk di lingkungan setempat tidak lain adalah karena keberadaan lembaga pesantren dan desa perdikan yang merupakan faktor dalam menarik (*pull factors*) mobilitas masyarakat. Hal yang sama terjadi di pesantren lainnya, seperti Pesantren Gontor di Ponorogo, Pesantren Tebuireng di Jombang, Pesantren Lirboyo di Kediri, Pesantren Mambaul Ulum di Surakarta, Pesantren Maslakul Huda Kajen di Pati, dan sebagainya, yang mana desa tersebut mengalami peningkatan populasi karena keberadaan pesantren di sana.

Di sisi lain, kondisi negara yang masih di bawah kekuasaan kolonial adalah kekuatan pendorong (*push factors*) yang kuat. Situasi yang tidak nyaman di daerah asal, misalnya karena tekanan dari otoritas lokal yang bekerja sama dengan pemerintah kolonial, atau tekanan militer pada pribumi yang menolak pemerintah, tentu menyebabkan mobilitas dengan tujuan apa pun menjadi lebih sering dan masuk akal untuk dilaksanakan.

Yang menarik adalah bahwa mobilitas Muslim ini juga membawa pengaruh di bidang dakwah atau penyebaran agama dan pengetahuan agama Islam, seperti kisah para peziarah haji yang belajar di Mekkah dan kemudian menyebarkannya ketika kembali ke tanah air mereka, juga cerita dari Ustadz Mursyid, salah satu guru dari Kiai Saifuddin Zuhri (Baso, 2013: 185), atau dakwah melalui praktik melestarikan tradisi

Syi'ir seperti Ujud-ujudan, Jamjanen, dll di Tegalsari (Rohmatulloh, 2018). Artinya, mobilitas umat Islam Indonesia tidak dapat dipisahkan dari semangat religius dan pengetahuan agama yang tinggi dari para pelaku.

Mobilitas Muslim Indonesia Setelah 1945: Pendidikan Tinggi Islam sebagai *Melting Pot*

Ketika Indonesia merdeka pada tahun 1945, mobilitas umat Islam Indonesia semakin meningkat. Tidak hanya secara horizontal, tetapi juga terjadi secara vertikal di mana banyak Muslim dapat meningkatkan status sosial mereka. Contoh sederhana adalah bahwa kelompok masyarakat yang pada masa kolonial tidak dapat mengakses pendidikan, pada masa Indonesia merdeka dapat memperolehnya. Salah satu faktor penting dalam mobilitas Muslim Indonesia setelah 1945 adalah karena adanya akses yang lebih luas di bidang pendidikan.

Dalam laporan Kompas (1995), pada tahun 1950-an banyak keluarga Muslim yang sebelumnya sangat tertarik di bidang ekonomi, di mana pada saat tersebut banyak dari mereka memilih untuk mengirim anak-anak mereka ke sekolah menengah. Meskipun diduga bahwa salah satu alasan untuk mobilitas ini tidak hanya dimotivasi oleh pendidikan, melainkan juga status ekonomi dan sosial - karena diharapkan setelah lulus sekolah, anak-anak ini bisa menjadi pekerja profesional atau pegawai negeri, tetapi ini tetap menjadi bukti bahwa minat masyarakat Muslim Indonesia terhadap pendidikan semakin kuat dan mendorong terjadinya mobilitas.

Keberadaan pendidikan tinggi di universitas juga merupakan salah satu faktor penarik yang paling penting. Mastuki (2016: 61) menyatakan bahwa setelah ditetapkannya PTAIN di Yogyakarta pada tahun 1951, kemudian IAIN di Yogyakarta dan Jakarta pada tahun 1960, lembaga pendidikan tinggi ini telah berhasil menarik banyak calon mahasiswa yang merupakan alumni PGAN, SGHAI, PHIN, MA, Muallimin / Muallimat, SMA, dan SP IAIN dari berbagai daerah di Indonesia.

Data pendaftar yang masih tercatat di arsip IAIN Yogyakarta, misalnya, menunjukkan pendaftar Fakultas Syariah tahun 1960 sebanyak 334 orang dan Fakultas Tarbiyah 61 orang. Jumlah yang konsisten dan bahkan terus meningkat ini juga menunjukkan akses terbukanya perempuan Muslim ke jenjang pendidikan tinggi,

misalnya adalah dari 689 pendaftar di Fakultas Tarbiyah pada tahun 1965, 128 di antaranya adalah perempuan (Mastuki, 2016: 62).

Meskipun ketersediaan data tentang jumlah dan profil mahasiswa IAIN sangat terbatas, namun, sebagaimana yang Zamakhsyari Dhofier temukan dalam survei pada profil siswa PGAN / PHIN, yang mana lembaga ini merupakan pengumpulan (*feeder*) utama IAIN, diperoleh data bahwa latar belakang siswa di sana kebanyakan baru berasal dari lapisan elit dari masyarakat pedesaan (Dhofier, 2000: 92). Perkembangan lebih lanjut terjadi ketika pada tahun 1970-an IAIN yang telah didirikan di 13 kota besar dan 104 fakultas di kota kabupaten menerima semakin banyak siswa. Peningkatan yang signifikan dalam jumlah mahasiswa ini juga didukung oleh ragam latar belakang yang lebih luas dari mahasiswa pendaftar di lembaga ini. Jika pada periode awal IAIN hanya menarik minat anak-anak dari keluarga elit pedesaan, pada periode ini semakin banyak anak-anak dari keluarga menengah ke bawah, termasuk dari keluarga komunitas santri, belajar di IAIN (Mastuki, 2016: 184) .

Keberadaan IAIN untuk Muslim Indonesia adalah fenomena yang menarik, yang disebut oleh Mastuki (2016: 321) sebagai *melting pot* kaum santri, atau menurut Ihsan Ali Fauzi sebagai satu-satunya pilihan lembaga pendidikan tinggi Islam yang dapat dipilih oleh mereka, bahkan disebut sebagai "penawaran terbaik yang bisa Anda dapatkan". Keistimewaan IAIN di mata masyarakat Muslim Indonesia juga lebih besar jika kita menghitung juga mobilitas sosial yang lebih luas dari para civitas akademika IAIN - di mana mereka bisa mendapatkan kesempatan untuk belajar di universitas terkemuka di luar negeri seperti Universitas Al-Azhar di Mesir dan, khususnya, Universitas McGill di Kanada. Beberapa nama yang paling penting untuk disebut seperti tentu saja Nurcholis Madjid, Harun Nasution, Mukti Ali, dan Zakiah Daradjat layak disebutkan, karena berangkat dari pengalaman bermobilitas mereka di luar negeri membuat mereka mampu menjadi penggerak penting dari arah IAIN di masa depan. Secara keseluruhan, ini adalah faktor penarik (*pull factors*) yang cukup kuat bagi mobilitas Muslim Indonesia untuk mengakses pendidikan tinggi di IAIN.

Di sisi lain, keberadaan IAIN yang notabene merupakan penyedia layanan pendidikan tinggi dan diselenggarakan oleh pemerintah, dalam hal ini Departemen atau Kementerian Agama, tidak menghilangkan eksistensi lembaga pendidikan agama yang telah ada sebelumnya. Pengembangan IAIN, bersama dengan universitas swasta lainnya

seperti IAI, STAI dan lain-lain dari kategori tersebut, telah menjadi mitra yang memperkuat keberadaan lembaga pesantren yang telah menjadi bagian penting dari dinamika mobilitas sosial umat Islam Indonesia.

Penutup

Mobilitas sosial yang dibagi menjadi horizontal dalam perspektif geografis dan vertikal dalam kaca mata sosial, berlaku juga untuk dinamika mobilitas komunitas Muslim di Indonesia, khususnya di bidang dakwah. Kesulitan selama perjalanan yang dihadapi oleh umat Islam Indonesia telah terbukti semata sebagai penghalang atau faktor penghambat (*obstacle factors*) yang hanya mengganggu, tanpa benar-benar mampu mencegahnya, karena pada kenyataannya faktor dorongan (*push factors*), faktor penarik (*pull factors*), serta motivasi individu (*personal factors*) lebih kuat untuk mewujudkan mobilitas. Di masa lalu, mobilitas untuk mendapatkan pengetahuan agama Islam dan / atau menyebarkanluaskannya itu tercermin dalam kisah perjalanan ziarah haji dan perjalanan santri. Dalam beberapa dekade terakhir, kisah ini semakin berkembang dengan keberadaan lembaga pendidikan tinggi yang mampu meningkatkan mobilitas komunitas Muslim Indonesia.

Referensi

- Baso, A. (2013). *Pesantren Studies 2a*. Jakarta: Pustaka Afid.
- Dhofier, Z. (2000). "Refleksi atas Visi dan Misi IAIN" dalam Hidayat, K. & Prasetyo, H. (Editor). *Problem & Prospek IAIN: Antologi Pendidikan Islam*. Jakarta: Departemen Agama RI.
- Eisenberger, J. (1928). *Indie en de Bedevaart naar Mekka*. Leiden: M. Dubbeldeman.
- Gobee, E. & Adriaanse, C. (1993). *Nasihat-Nasihat C. Snouck Hurgronje semasa Kepegawaiannya Kepada Pemerintah Hindia Belanda 1889-1936 Seri VIII*. Jakarta: INIS.
- Hurgronje, C. (1994). *Kumpulan Karangan Snouck Hurgronje IX*. Jakarta: INIS.
- Kompas, "Muhammadiyah, Kelas Menengah, dan Demokratisasi" (5 Juli 1995).
- Mrazek, R. (2002). *Engineers of Happy Land: Technology and Nationalism in a Colony*. Princeton: Princeton University Press.
- Madjid, M. (2008). *Berhaji di Masa Kolonial*. Jakarta: CV. Sejahtera.

- Mantra, I. (1978). "Mobilitas Penduduk pada Masyarakat Padi Sawah: Kasus Dukuh Kadirejo dan Piring". *Prisma*, 8(9). Jakarta: LP3ES.
- Mastuki. (2016). *Kebangkitan Santri Cendekia: Jejak Historis, Basis Sosial, dan Persebarannya*. Tangerang Selatan: Pustaka Compass.
- Munir, R. (1981). *Migrasi: Dikutip dari Buku Dasar-Dasar Demografi*. Jakarta: Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Putuhena, M. (2007). *Historiografi Haji Indonesia*. Yogyakarta: LKiS.
- Rohmatulloh, D. (2015). *Dinamika Tegalsari: Santri dan Keturunan Kiai Pesantren Tegalsari Ponorogo Abad XIX-XX*. Jakarta: STAINU Press.
- Rohmatulloh, D. (2018). "Local Muslim Heritage: Pelestarian Warisan Budaya Pesantren di Tegalsari Ponorogo". *PROCEEDINGS: Annual Conference for Muslim Scholars, (Series 1)*, 232-239. Retrieved from <http://proceedings.kopertais4.or.id/index.php/ancoms/article/view/125>
- Sorokin, P. A. (1941). *Social and Cultural Dynamics Vol 4*. New York: American Book Co.
- Susilowati, M. (1990). *Diktat Pengantar Geografi*. Manado: Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial dan Studi Kependudukan dan Ilmu Pendidikan.
- Zelinsky, W. (1971). "The Hypothesis of the Mobility Transition". *Geographical Review*, 61(2), 219-249. doi:10.2307/213996
- Zuhri, S. (1972). *Almaghfur-lah KH Abdul Wahab Chasbullah, Bapak dan Pendiri Nahdlatul Ulama*. Jakarta: Penerbit Yamunu.