

Membina Kembali Kronologi Jalan Penarikan: Satu Laluan Perdagangan Kuno Rentas Semenanjung Tanah Melayu

(Reconstructing the Chronology of the Penarikan Route:
 An Ancient Trade Route Across the Malay Peninsula)

Mior Zainal Abidin Mior Ahmad Ariffin, Mazlan Mohd Tahir*, Noraziah Mohammad & Zabidi Hamzah

*Jabatan Seni Bina dan Alam Bina, Fakulti Kejuruteraan dan Alam Bina,
 Universiti Kebangsaan Malaysia, 43600 Bangi Selangor, Malaysia*

*Corresponding author: mazlanmt@ukm.edu.my

*Received 5 September 2025, Received in revised form 13 January 2026
 Accepted 13 February 2026, Available online 30 May 2026*

ABSTRACT

Jalan Penarikan is an ancient 300 yards land route in the Malay Peninsula connecting the Muar river and Pahang river which serves as a vital cross peninsula trade corridor. Despite its importance in easing the movement of trade, culture and military, studies of this historical route are extremely limited due to the lack of cartographic and textual content of its existence. This study aims to reconstruct Jalan Penarikan's historical importance and its usage in chronological order through critical analysis of ancient cartography, western and local manuscripts, archeological records, and oral studies. Sources of information are from Ptolemaic maps from the 1st century, manuscripts and maps by Eredia, as well as local writing by Buyong Adil and Norazuan. European cartographers Ptolemy and Eredia have documented Jalan Penarikan's existence in their maps while narratives by local authors strengthen its socio-politics and regional economic impacts. Findings of this study shows that this overland route has existed since at least the 1st century and continues to the late 18th century AD, providing maritime route across the Malay Peninsula until the introduction of modern land transport. Jalan Penarikan plays a vital role in the history of the Malay Peninsula in accommodating the movement of ancient commodities especially gold and tin among others, and in facilitating the spread of culture and religion. The study also contributes to the historiography of Southeast Asia by combining multiple sources of information into a coherent narrative and in the effort to restore Jalan Penarikan's heritage while becoming a historical benchmark to local authority in developing local heritage tourism.

Keywords: Jalan Penarikan; The Malay Peninsula; maritime route; ancient cartography; cross peninsula route

ABSTRAK

Jalan Penarikan, sebuah laluan darat sepanjang 300 ela di Semenanjung Tanah Melayu, secara sejarah menghubungkan Sungai Muar dan Sungai Pahang serta berfungsi sebagai koridor perdagangan rentas semenanjung yang penting. Walaupun peranannya dalam memudahkan perdagangan, budaya, dan pergerakan ketenteraan antara bandar pelabuhan kuno, laluan ini masih kurang dikaji akibat bukti kartogra i dan dokumentari yang tidak tersusun dan agak sukar didapati. Kajian ini membina semula kronologi dan kepentingan sejarah Jalan Penarikan melalui tinjauan kritis terhadap kartogra i klasik, manuskrip Eropah dan tempatan, rekod arkeologi, serta sejarah lisan daripada temubual. Sumber rujukan merangkumi peta Ptolemy abad pertama, catatan Portugis Eredia, dan karya sarjana tempatan seperti Buyong Adil dan Norazuan Md. Hashim. Ahli-ahli kartogra i Eropah, terutamanya Ptolemy dan Eredia, telah mendokumentasikan kewujudannya, manakala naratif tempatan menekankan kepentingan sosiopolitik dan ekonomi serantau. Dapatan kajian yang menunjukkan penggunaan berterusan laluan ini dari abad pertama hingga ke-19, menyokong perdagangan pedalaman dan maritim sebelum digantikan oleh infrastruktur kolonial. Jalan Penarikan memainkan peranan penting dalam sejarah Semenanjung Tanah Melayu, memudahkan perdagangan emas, timah, dan komoditi lain, serta menjadi saluran

penyebaran budaya dan agama. Kajian ini menyumbang kepada historiografi Asia Tenggara dengan menyatukan pelbagai sumber menjadi naratif koheren dan memperjuangkan pemeliharaan warisan yang terabai ini sekaligus menjadi panduan atau sukatan kepada pihak berpentingan dalam memajukan industri pelancongan sejarah tempatan.

Kata kunci: Jalan Penarikan; Semenanjung Tanah Melayu; perdagangan sungai; kartografi kuno; laluan merentas semenanjung

PENGENALAN

Semenanjung Tanah Melayu telah lama terkenal sebagai tempat yang strategik yang menyambungkan rangkaian perdagangan timur dan barat sejak zaman kuno lagi (Wheatley 1961a). Antara jalan perdagangan bersejarah yang terkenal ialah 'Jalan Penarikan' yang merupakan jalan air singkat melibatkan laluan darat sejauh 300 ela (274.32 meter) yang menyambungkan Sungai Muar dan Sungai Pahang. Laluan ini menyumbang kepada pengangkutan barangan dagangan dan pengangkutan laut seperti kapal diantara pelabuhan kuno iaitu pelabuhan Muar dan Pekan (Mior Zainal Abidin 2018). Laluan pengangkutan ini adalah salah satu contoh penggunaan laluan singkat yang digunakan pada zaman dahulu untuk merentas Semenanjung Tanah Melayu. Ia juga bertujuan untuk mengelak laluan sepanjang pantai yang jauh dan merbahaya (Jacq-Hergoualc'h 2002).

Kepentingan laluan adalah kerana perannya dalam memudahkan laluan dan pengangkutan komoditi yang bernilai tinggi terutama emas dari kawasan pedalaman semenanjung. Komoditi berharga inilah yang menarik minat para pedagang dari Rom dan China. (Andaya 2006). Seperti laluan sungai yang lain, Jalan Penarikan bukan sahaja digunakan bagi tujuan ekonomi, tetapi juga bertindak sebagai koridor budaya dan politik (Reid 1995).

Walaupun terkenal, penulisan tentang Jalan Penarikan ini masih berselerak. Kebanyakan penulisan dan data adalah daripada penulisan dan catatan asing seperti pada pemetaan Ptolemy yang dilakarkan pada abad pertama dan pemetaan penjajah Portugis pada abad ke 17 (Mills 1997 ; Suarez 1999a). Lakaran kartografi tempatan adalah amat sukar ditemui. Sumber penulisan asli seperti manuskrip pula adalah terhad. Ketidakadaan ini mewujudkan satu jurang yang dalam di kalangan penulisan sejarah silam Asia Tenggara dan seringkali diabaikan (Suarez 1999a).

Penulisan tempatan seperti Buyong Adil (Adil 1972) dan Norazuan Md. Hashim (Norazuan Md. Hashim 2010) menekankan kepentingan sosio-politik dan ketenteraan dalam penggunaan Jalan Penarikan. Ini termasuklah penggunaannya oleh Sultan Mahmud ketika berundur dari Melaka pada tahun 1511. Namun begitu, sumber-sumber ini tidak pernah disatukan untuk menghasilkan satu kronologi yang boleh disahkan sebagai bukti kewujudan Jalan Penarikan ini.

Kajian ini bertujuan mengisi jurang kosong naratif sejarah dengan menyatukan sumber-sumber kartografi, penulisan manuskrip dan arkeologi yang terpisah ke dalam satu rangka sejarah yang lebih intensif. Melalui pembinaan semula ini, kertas kerja ini berhasrat menjejaki evolusi, kegunaan dan kemerosotan akhir Jalan Penarikan, sekaligus menyumbang kepada pemahaman lebih mendalam tentang infrastruktur perdagangan pra-penjajahan di Semenanjung Tanah Melayu.

OBJEKTIF

Tujuan kajian ini ialah untuk menyelidiki perkembangan sejarah serta kepentingan Jalan Penarikan dalam aspek pra-penjajahan di Semenanjung Tanah Melayu. Objektif kajian ini adalah seperti berikut:

1. Menganalisa rekod sejarah dan pemetaan yang mencatatkan keberadaan dan penggunaan Jalan Penarikan daripada sumber asing dan tempatan.
2. Menilai peranan faktor sosio-politik, ekonomi dan budaya yang menyumbang kepada kewujudan Jalan Penarikan dari aspek perdagangan dan pergerakan rentas semenanjung.
3. Menyatukan penulisan sejarah yang berselerak merangkumi pemetaan kuno, manuskrip penjajah, penyampaian lisan dan penemuan arkeologi bertujuan untuk membina semula kronologi yang terperinci.
4. Mengkaji aspek-aspek yang menyumbang kepada kemerosotan Jalan Penarikan, terutamanya berkaitan perubahan infrastruktur kolonial dan corak perdagangan yang berubah.

METODOLOGI

Kajian ini menggunakan pendekatan metodologi pelbagai sudut untuk membina semula naratif sejarah dan evolusi penggunaan Jalan Penarikan. Reka bentuk kajian ini melibatkan tiga faktor utama iaitu analisis arkib terhadap bahan kartografi kuno, kajian literasi melibatkan sumber primer dan sekunder, serta terjemahan fakta terhadap penemuan arkeologi dan catatan sejarah bertulis.

KRITERIA PEMILIHAN SUMBER

Sumber utama dipilih berlandaskan kaitan kepada perdagangan dan navigasi di Semenanjung Tanah Melayu. Keutamaan pertama, diberikan kepada bahan daripada abad pertama ke abad ke-19 Masihi. Carian ini merangkumi arkib kolonial, pemetaan kuno dan manuskrip sejarah Melayu. Keutamaan kedua, melibatkan carian kertas kerja yang disenaraikan sebagai ‘peer-reviewed’ jurnal, monograf, dan kandungan sejarah nasional berkaitan jaringan maritim Asia Tenggara, laluan perdagangan dan sistem pengangkutan.

ANALISA KARTOGRAFI

Analisa pemetaan ini dimulakan dengan mengkaji peta yang dilakarkan oleh Ptolemy didalam ‘Geographike Hyphegesis’ (Abad ke-2), menjurus kepada peta portugis (abad ke-17) khususnya yang dilukis oleh Manuel Godinho de Eredia (Wheatley 1961a). Perbandingan pemetaan dilakukan untuk menjejak bagaimana hubungan sistem aliran Sungai Muar dan Sungai Pahang berkait dengan Jalan Penarikan beserta jarak masa kegemilangannya.

KAJIAN LITERASI SISTEMATIK

Kajian literasi dilaksanakan dengan teliti dan sistematik. Sumber-sumber yang digunakan merangkumi pelbagai tradisi lisan dan akademik seperti berikut:

1. Pensejarahan Kolonial awal abad ke-20 (cth, Braddell 1936)
2. Kajian Spatial dan Ekonomi pertengahan abad (cth. Wheatley 1955–1961)
3. Penyelidikan Sejarah dan Arkeologi Kontemporari (cth, Norazuan Md. Hashim 2010; Muhamad 2012).
4. Analisis kandungan digunakan untuk mengenal pasti ulangan fakta mengenai peranan ekonomi, politik, dan ketenteraan di Jalan Penarikan dalam pelbagai fakta sejarah. Kaedah ini membolehkan triangulasi antara rekod kartografi Barat, naratif tempatan, dan bukti arkeologi.

TERJEMAHAN FAKTA

Terjemahan fakta menyatukan bahan arkeologi dan catatan sejarah dengan bentuk sosio-politik kerajaan Melayu sebelum penjajahan. Cara ini membantu memahami fungsi, makna dan perubahan Jalan Penarikan yang mungkin tidak tercatat dengan jelas dalam dokumen sejarah.

VERIFIKASI DAN ANALISIS KERANGKA

Ketepatan dan kesahan data ditentukan dengan menilai sumber secara kritikal, termasuk asal sumber, tahap boleh dipercayai dan kecenderungannya. Pendekatan penyelidikan menggunakan kaedah geografi sejarah menurut Wheatley, dengan menganalisis faktor ruang dan waktu untuk memahami kepentingan Jalan Penarikan di Asia Tenggara sebelum era moden (Wheatley 1961a).

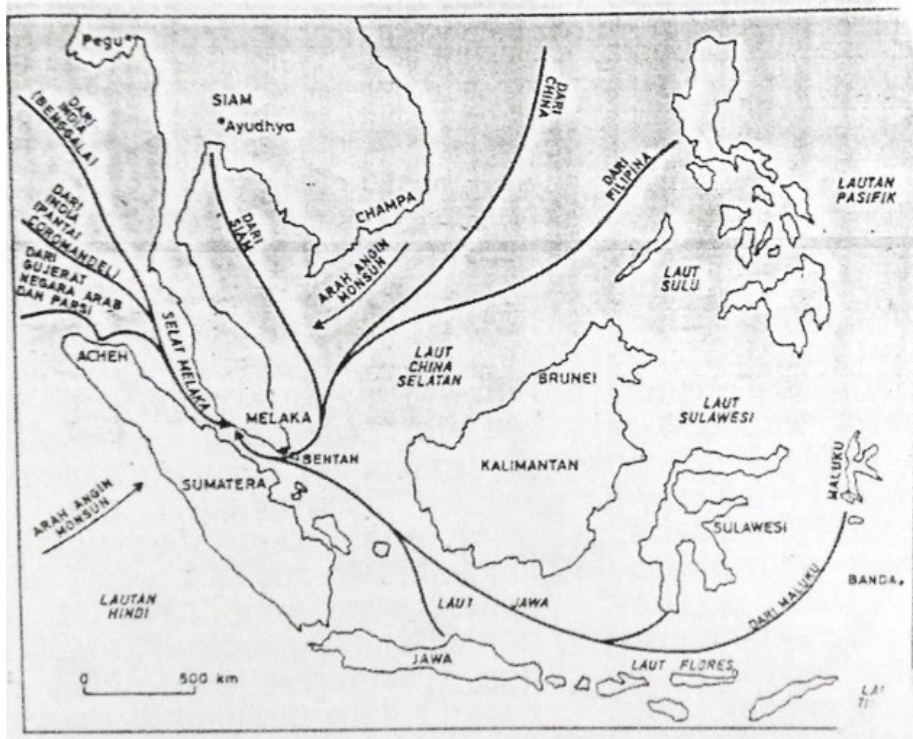
BUKTI TERHADAP PENGETAHUAN AWAL ORANG EROPAH BERKAITAN SEMENANJUNG TANAH MELAYU

Kepentingan Semenanjung Tanah Melayu dalam rangkaian perdagangan antara-benua telah dicatatkan dengan baik. Penglibatan kuasa Barat bermula sejak zaman pemerintahan Rom, disamping hubungan dagang mereka dengan India pada Era Kristian (Muzzi 2002). Bukti arkeologi mencadangkan bahawa pedagang Rom ini telah menubuhkan penempatan di Madura seawal tahun 45 Masihi. Sementara itu, para pedagang dari India juga telah berada di Rom. Ini membuktikan bahawa kekuatan perdagangan ‘Indo-mediteranean’ berkemungkinan besar telah berada di Asia Tenggara pada ketika itu (Ray 1994). Analisa Braddell seperti yang di ulas oleh Muzzi (Muzzi 2002), menekankan bahawa lakaran pemetaan Ptolemy pada abad ke-2 Masihi adalah dikenal sebagai karya sistematik yang terawal mendokumentasikan Semenanjung Tanah Melayu. Ini mempunyai kaitan rapat dengan catatan Empayar Funan pada jarak masa yang sama. Lakaran pemetaan geografi Ptolemy khususnya catatan beliau mengenai tiga sistem aliran sungai iaitu Palandas (ulu Sungai Pahang/Jelai), Khrysoanas (Sungai Muar), dan Attabas (Sungai Pahang) menunjukkan pengetahuan yang mendalam tentang sistem sungai di Semenanjung Tanah Melayu (Wheatley 1961c). Mills (Godinho de Eredia et al. 1997) pula mencatatkan bahawa apabila Ptolemy membuang toponomi khusus seperti Melaka (ditubuhkan pada 1411), ianya mewujudkan kefahaman yang lebih jelas kepada pemeta Eropah yang terkemudian darinya.

Suarez pula telah selanjutnya membuktikan bahawa kedudukan strategik Semenanjung Tanah Melayu ini berjaya mengembangkan perdagangan Asia Tenggara (Suarez 1999a). Manakala analisis Kerajaan Funan (abad pertama ke abad ke-6 masihi) pula menjurus kepada peranannya sebagai perantaraan perdagangan. Kerajaan awal ini memanfaatkan lokasi Delta Mekong untuk memudahkan transit darat melalui Segenting Kra dan perubahan laluan maritim sekitar Semenanjung Tanah Melayu (Hall 1985). Penyelidikan Hanafi menyokong fakta ini dengan membentangkan bagaimana angin monson

(rajab 1) mewujudkan tempat-tempat berteduh dan berlabuh sepanjang semenanjung sekaligus mewujudkan pertukaran kebudayaan dan ekonomi setempat (Hanafi 2007b). Manakala kajian geologi-sejarah Norazuan Md. Hashim (Norazuan Md. Hashim 2010) pula mencatatkan bahawa Semenanjung Tanah Melayu merupakan lembah alluvium yang subur. Ini menyumbang kepada lebih

pertanian yang membantu mengembangkan aktiviti perdagangan di sini. Beliau juga turut mencatatkan enam laluan rentas semenanjung yang lain (Jadual 1). Laluan-laluan ini membuktikan bahawa sudah terdapat sistem laluan perdagangan yang sistematik Semenanjung Tanah Melayu antaranya ialah sistem Sungai Muar-Pahang yang dikata terpenting dan sulit.



RAJAH 1. Menunjukkan aliran angin monsun dan perjalanan maritim.
 Sumber: Hanafi (2007a)

JADUAL 1. Menunjukkan senarai laluan rentas semenanjung. Ruang yang digelapkan adalah laluan Jalan Penarikan.

No.	Nama	Sungai	Jarak(km)
1	Kedah-Patani	Sungai Muda, Sungai Patani	240
2	Perak-Patani	Sungai Patani, Sungai Perak	360
3	Kelantan- Melaka	Sungai Kelantan, Tembeling, Pahang, Bera-Serting, Muar	600
4	Bernam- Pahang	Sungai Bernam, Tembeling, Pahang	350
5	Semberong	Sungai Semberong, Endau	160
6	Pahang- Melaka	Sungai Pahang, Bera-Serting, Muar	400

Sumber: Norazuan Md. Hashim (2010)

Analisis perbandingan ini menunjukkan fungsi yang khusus untuk setiap laluan. Laluan Koridor Pahang-Melaka sejauh 400 kilometer (laluan 6) menawarkan kelebihan yang unik untuk penyaluran komoditi yang khusus. Miksic pula menyatakan bahawa laluan sungai sebegini bukan sahaja menyediakan aktiviti ekonomi, malah juga berfungsi sebagai hub teknologi dan pertukaran budaya antara daerah (Miksic 2013). Penemuan Norazuan pula adalah amat penting dalam membuktikan faktor alam sekitar termasuk kesuburan tanah dan ketersediaan air. Ini menjurus kepada corak penempatan dan pertanian lestari juga kesejahteraan perkembangan ekonomi setempat. (Boomgaard 2007).

MANUSKRIP BERKAITAN LALUAN PERDAGANGAN SUNGAI MUAR-PEKAN

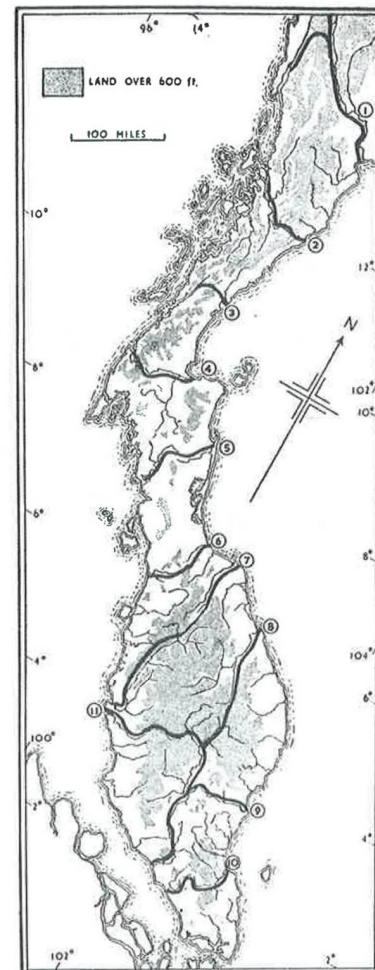
Bukti terawal yang dicatatkan mengenai laluan perdagangan merentas semenanjung adalah daripada lakaran pemetaan geografi Ptolemy sekitar tahun 100 Masihi, kemudiannya dikaji oleh pemeta-pemeta selepasnya dalam karya abad ke-13 yang dikenali sebagai *Geographike Hyphegesis* (Panduan Geografi) (Suarez 1999a). Peninggalan peta ini menyokong kelebihan strategik sistem sungai Muar-Pekan, di mana kapal dan jong boleh menyeberangi Semenanjung Tanah Melayu dengan mengemudi ke hulu sepanjang Sungai Muar atau Sungai Pahang, dan kemudiannya hanya memerlukan pengangkutan darat singkat sejauh 300 elu antara Sungai Jempol dan Sungai Serting. Kajian Mills mengenai peta abad ke-16 oleh Diego Homem juga menyokong pengetahuan Eropah laluan sungai ke pedalaman ini adalah alternatif yang lebih selamat berbanding laluan laut (Godinho de Eredia et al. 1997).

Kedudukan geografi Semenanjung Tanah Melayu yang terletak di tengah-tengah rangkaian perdagangan Asia ditekankan oleh analisis Wheatley, yang menegaskan kedudukannya yang penting di tengah-tengah pasaran India dan China. (Wheatley 1955). Lokasi ini memerlukan sistem pengangkutan darat seperti Jalan Penarikan bagi memendekkan tempoh perjalanan sekaligus menjamin keselamatan. Kajian arkeologi terkini oleh Jacq-Hergoualc'h menunjukkan bagaimana laluan merentas semenanjung ini membentuk sebahagian daripada rangkaian pengangkutan yang menghubungkan Teluk Bengal dengan Laut China Selatan, sekali gus juga mengurangkan tempoh pelayaran semasa musim monsun yang menguntungkan (Jacq-Hergoualc'h 2002).

Karya Braddell pula mencatatkan emas sebagai daya tarikan utama bagi pedagang India ke Semenanjung Tanah Melayu, dengan komoditi lain seperti kayu wangi (kayu cendana dan gaharu), rempah perubatan, dan produk marin (Braddell 1936). Evolusi perdagangan ini berterusan

sepanjang abad ke-17, seperti yang disokong oleh catatan Eredia tentang operasi perlombongan emas di Patani dan Pahang (Wheatley 1961a). Kepentingan ekonomi sumber mineral ini disokong lagi oleh kajian metalurgi Miksic, yang menunjukkan teknik perlombongan emas yang canggih telah digunakan di kawasan tinggi pedalaman semenanjung seawal abad ke-5 Masihi (Miksic 2013).

Sistem perdagangan sungai ini (rajah 2) membuktikan sistem pertukaran yang kompleks di mana barang bernilai tinggi dari pedalaman sampai ke pantai. Seperti yang dinyatakan oleh Mior Zainal Abidin, pengangkutan di Jalan Penarikan berfungsi sebagai titik transit yang terkawal, dengan komuniti setempat menyediakan perkhidmatan penting termasuk pengangkutan kapal dan penyediaan bekalan dengan bayaran (Mior Zainal Abidin 2018). Penemuan ini selaras dengan kajian Andaya (Barbara Watson Andaya 1982) terhadap ekonomi pengangkutan tradisional Melayu yang mengetengahkan hubungan simbiotik antara pedagang sungai dengan penduduk pedalaman.



RAJAH 2. Menunjukkan peta yang melakarkan laluan-laluan sungai rentas semenanjung (Mills 1930).

Melalui kajian sejarah lisan yang di buat oleh Norazuan Md. Hashim (Norazuan Md. Hashim 2010) di ambil daripada seorang penduduk tempatan iaitu Tuan Haji Reduan mendedahkan bahawa laluan Jalan Penarikan ini amat penting dalam perkembangan sosio-politik tempatan. Pemilihan Sri Menanti sebagai pusat pentadbiran Negeri Sembilan ketika dahulu menunjukkan kepentingan strategik dalam peranan mentadbir koridor perdagangan ini selain Kuala Pilah yang merupakan pusat komersial kedua selepas Jalan Penarikan. Kajian perbandingan Reid mengenai pengangkutan di Asia Tenggara juga mencadangkan bahawa laluan pengangkutan seperti ini selalunya berkembang menjadi pusat ekonomi dan politik akibat peranan mereka mengawal laluan barangan dagangan (Reid 1995).

Aspek ketenteraan yang menggunakan laluan ini terbukti melalui penggunaannya dalam sejarah, termasuk penaklukan Portugis ke atas Melaka pada 1511 (Mior Zainal Abidin 2018). Fungsi strategik ini selanjutnya dijelaskan oleh Wade (Wade 2010) dalam analisisnya tentang peperangan pra-penjajahan Melayu yang menekankan kepentingan sistem laluan sungai dalam peralihan tentera dan logistik peperangan.

Selain fungsi ekonomi dan ketenteraannya, laluan Muar-Pekan ini juga digunakan sebagai saluran untuk peralihan budaya dan teknologi. Interaksi yang kerap antara pedagang asing dan penduduk tempatan memudahkan penyebaran agama, seni, dan pengetahuan teknikal. Menurut kajian Hall mengenai corak penyebaran budaya di Asia Tenggara mencatatkan koridor perdagangan sebegini mempercepatkan lagi penyebaran agama Hindu-Buddha dan Islam ke seluruh semenanjung (Hall 1985).

Operasi Jalan Penarikan yang bertahan hampir dua milenium hingga kemerosotannya pada awal abad ke-19 menunjukkan keupayaannya untuk menyesuaikan diri dengan peralihan teknologi dan keadaan politik. Seperti yang di catatakan oleh Borschberg, laluan ini mengekalkan keperluannya melalui zaman pemerintahan Srivijaya, Majapahit dan Kesultanan Melayu Melaka sebelum ianya digantikan dengan infrastruktur pengangkutan yang dibina British (Borschberg 2010a).

LATAR BELAKANG SEJARAH JALAN PENARIKAN

Sistem laluan sungai Muar dan Pahang ini membentuk jaringan koridor rentas semenanjung yang amat penting menghubungkan pelabuhan kuno Muar dan Pekan. Jalan Penarikan menyediakan sambungan laluan darat kritikal antara sungai ini (Wheatley 1961a). Kepentingan sejarah laluan pengangkutan ini dijelaskan oleh pembetulan kartografi Eredia pada abad ke-17 terhadap pemetaan

Ptolemy, di mana beliau melakarkan dengan tepat laluan darat sempit sejauh 300 ela antara dua sungai dan menamakannya sebagai 'Panarican Portage' atau pusat mengangkut barangan dengan kaedah menarik menggunakan kerbau atau gajah (Wheatley 1955). Kartografi terperinci oleh peneroka Portugis ini mewakili satu titik penting dalam pemahaman pemeta Eropah tentang geografi Semenanjung Tanah Melayu (Godinho de Eredia et al. 1997).

Kajian terbaru tentang geo-arkeologi oleh Derbyshire dalam sedimentasi Sungai Muar dan Pahang mencadangkan bahawa lokasi pengangkutan ini ditentukan secara geologi dan wujud di tempat yang jarang berlaku di mana dua sungai yang berselisih dan hampir bertemu akibat aktiviti tektonik dan hakisan (Derbyshire 1976). Kejadian semulajadi ini merupakan kelebihan yang digunakan secara efektif oleh pedagang awal tempatan menjadikan Jalan Penarikan sebagai koridor pengangkutan yang amat masyhur di Asia Tenggara dan juga dunia.

MEKANISME OPERASI DAN PENGETAHUAN TEMPATAN

Operasi praktikal Jalan Penarikan dicatatkan secara terperinci oleh penulis kolonial dan sejarah lisan tempatan. Mills mencatatkan toponim nama tempat 'Jempole' sebagai laluan perantara yang berpaya antara Sungai Serting dan Sungai Muar (Godinho de Eredia et al. 1997). Beliau juga menyatakan bahawa agak mudah untuk perahu ditarik atas daratan sejauh $2\frac{3}{4}$ kabel (500 meter). Pemerhatian ini juga disokong oleh penulisan terperinci oleh Buyong Adil yang mencatatkan lokasi yang tepat di mana kapal dan jong diangkut ke atas daratan untuk melalui laluan antara dua sungai dalam perjalanan dari pahang ke Melaka (Adil 1972 ; Norhalim Hj. Ibrahim 1999).

Norazuan Md. Hashim pula menyatakan bahawa terdapat kumpulan pekerja berkemahiran yang membuat kerja menarik kapal (Norazuan Md. Hashim 2010). Kenyataan ini selar dengan dapatan kajian Junker tentang pembangunan khidmat pengangkutan barangan yang lain di Asia Tenggara dimana Junker berpendapat adanya corak pekerjaan sekitar titik pengangkutan tempatan (Junker 1999).

KEPENTINGAN BUDAYA DAN POLITIK

Selain fungsi ekonomi, Jalan penarikan juga berperanan dan perubahan dan peralihan budaya dan politik Semenanjung Tanah Melayu. Kajian Hanafi menekankan bahawa 'londar siam' iaitu terusan yang digali oleh orang Siam, membuktikan signifikannya terhadap hubungan Melayu-Siam dalam menyebarkan pengaruh budaya,

agama dan ketenteraan (Hanafi 2007b). Jarak masa kegunaan laluan ini disahkan oleh bukti arkeologi yang mencadangkan penggunaannya sejak 500-600 tahun lalu sekaligus menjadikannya laluan darat tertua yang diketahui seumpamanya di rantau ini (Kamaruddin Zakaria 2007 ; Muhamad).

Kajian perbandingan oleh Bulbeck mengenai sistem pengangkutan yang serupa di Sumatra dan Semenanjung Tanah Melayu mencatatkan bahawa Jalan Penarikan adalah sebahagian daripada rangkaian lebih luas laluan merentas semenanjung. Ianya memudahkan bukan sahaja perdagangan tetapi juga pergerakan budaya dan juga manusia (Bulbeck 2004). Jaringan ini memainkan peranan penting dalam penyebaran agama Hindu, Buddha dan Islam merentas Asia Tenggara (Hall 1985).

PENYESUAIAN TEKNOLOGI DAN ALAM SEKITAR

Kemashuran Jalan Penarikan selama berabad-abad memerlukan adaptasi kepada keadaan alam sekitar tempatan. Catatan sejarah menyebut penggunaan gajah dan kerbau untuk menarik kapal melintasi kawasan darat, menunjukkan amalan penternakan haiwan khas untuk menyokong laluan perdagangan tersebut (Mior Zainal Abidin 2018). Kajian arkeologi terkini oleh Boomgaard membuktikan bagaimana hubungan manusia dengan alam sekitar membentuk landskap kebudayaan di koridor perdagangan di Asia Tenggara (Boomgaard 2007).

Keadaan bermusim aliran sungai juga memerlukan masa yang tepat untuk operasi pemindahan barang, komuniti tempatan membangunkan pengetahuan hidrologi yang terperinci untuk mengoptimalkan aktiviti pengangkutan darat. Seperti yang dicatatkan oleh Adil, laluan ini mewakili aspek penting dalam memahami

kelestarian alam sekitar di mana ianya telah diabaikan oleh penjajah barat (Adil 1972 ; Kathirithamby-Wells 2005).

BUKTI PERISTIWA KEGUNAAN JALAN PENARIKAN

Catatan sejarah menjelaskan peranan Jalan Penarikan dalam sejarah sosial-politik dan ekonomi Semenanjung Tanah Melayu. Ianya berfungsi sebagai laluan penting untuk pengangkutan, perdagangan, dan pertukaran budaya selama beberapa abad. Kepentingan strategiknya jelas dalam catatan penaklukan Portugis ke atas Melaka pada 1511, apabila Sultan Mahmud Shah dan rombongannya menggunakan laluan ini untuk melarikan diri ke Pahang. Ini menunjukkan bahawa nilainya sebagai laluan tentera dan politik bagi kerabat diraja. Bentuk penggunaan diraja ini berterusan sehingga abad kesembilan belas, seperti yang dicatatkan oleh perjalanan Sultan Ali pada 1863 dari Kampung Umbai ke Pekan, menunjukkan kepentingan berterusan laluan ini dalam politik kuasa serantau (Adil 1971). Penulisan kolonial Eropah dari abad kesembilan belas pula memberikan penjelasan mengenai mekanisme operasi laluan ini dan cabaran logistiknya. Ekspedisi Charles Gray pada 1827, yang direkodkan oleh Buyong Adil, memberi pandangan mengenai proses kompleks melintasi Jalan Penarikan, mencatatkan koordinasi antara navigasi sungai dan pengangkutan darat, serta peranan penting yang dimainkan oleh komuniti tempatan dalam memudahkan peralihan ini. Catatan pegawai British, Mr. Daly (1875), memberikan pemahaman tentang keadaan fizikal untuk melalui laluan ini, terutamanya kepayahan selama tiga jam melawan arus melalui saluran air yang cetek di Sungai Jempol, ini memerlukan bantuan empat belas penduduk kampung berdekatan untuk melalui pengangkutan darat (Adil 1972).



RAJAH 3. Menunjukkan peta Semenanjung Tanah Melayu bersama lakaran kedudukan Sungai Muar dan Sungai Pahang

Kajian arkeologi terkini telah memberi pemahaman kita mengenai penggunaan dan perkembangan sejarah Jalan Penarikan. Penggalian oleh Kamaruddin Zakaria dan Mohamad Muda Bahadin di sepanjang Sungai Jempol dan Sungai Serting menemui bukti material termasuk artifak dari abad ke-15 hingga ke-17, sisa struktur dermaga, dan pelbagai barangan perdagangan membuktikan kepentingan laluan ini (Kamaruddin Zakaria 2007). Penemuan ini disokong dengan penyelidikan Norhalim Ibrahim dan Jamaludin Samsudin pada 1999 di Negeri Sembilan, yang menunjukkan bagaimana Jalan Penarikan diadaptasikan ke dalam rangkaian perdagangan yang lebih luas, menghubungkan Selat Melaka dengan Laut China Selatan (Norhalim Hj. Ibrahim 1999).

Kemashuran sejarah laluan ini melebihi fungsi ekonominya sebagai koridor perdagangan. Penyelidikan etnografi Norazuan Md. Hashim menunjukkan peranannya yang penting dalam penyebaran pengaruh Islam oleh pedagang dari Pasai dan Arab pada abad ke-11, serta fungsinya sebagai saluran pertukaran budaya antara para pedagang dikawasan pantai dan pedalaman. Laluan ini (rajab 3) memainkan peranan penting dalam kegemilangan

politik semasa zaman Srivijaya dan ajapahit, berfungsi sebagai laluan penting antara kerajaan di rantau ini (Norazuan Md. Hashim 2010). Rahilah pula mencatatkan bahawa Jalan Penarikan juga digunakan oleh kaum Minangkabau dalam penghijrahan mereka dari Sumatera ke Ulu Pahang (Rahilah Omar 2008).

Analisa Borschberg tentang peperangan Portugis-Belanda pada abad ke-16 dan 17 masihi menyediakan fakta berharga mengenai Jalan Penarikan yang berkait kegunaan ketenteraan pada awal era penjajahan. Peristiwa Santa Catarina yang berlaku pada tahun 1603 di mana tentera Belanda telah menangkap dan mengambil kapal Portugis, membuatkan kebergantungan tentera Portugis terhadap kegunaan Jalan Penarikan. Pihak tentera Portugis telah menggunakan laluan bersejarah ini sebagai laluan alternatif bagi mengelak laluan laut yang dikuasai oleh tentera Belanda. Pada ketika ini, peningkatan penggunaan laluan Jalan Penarikan oleh Portugis dan juga pembangunan infrastruktur dan kepelbagaian barangan yang dipindahkan selain emas telah menarik pedagang luar ke rantau ini (Borschberg 2010b).



Fig: 112 Insular Southeast Asia, Jodocus Hondius, 1606. (34.5 x 47.5 cm)

RAJAH 4. Pemetaan lakaran Jodocus Hondius bertarikh 1606 yang menunjukkan dengan jelas kawasan yang kini negeri Johor kelihatan terpisah dengan Semenanjung Tanah Melayu
 Sumber: Suarez (1999a)

Akhirnya, kemerosotan Jalan Penarikan pada awal abad ke-19 dikatakan kerana pembinaan landasan kereta api oleh British. Ini menandakan berakhirnya satu era dalam sejarah pengangkutan Semenanjung Tanah Melayu. Namun begitu, Muhamad menekankan bahawa laluan ini kekal dalam toponimi tempatan kerana adanya ingatan sejarah lisan dan tinggalan arkeologi. Bukti-bukti ini juga menunjukkan Jalan Penarikan bukan sahaja sekadar laluan tempatan, malah merupakan ruang untuk berinteraksi dan memainkan peranan yang mendalam dalam perkembangan sejarah serantau. Dalam penyelidikan Profesor Rosli Saludin pula, beliau menegaskan bahawa pergerakan Sultan Mahmud Shah ke Istana Sri Menanti melalui Sungai Muar selepas penaklukan Portugis ke atas Melaka pada 1511 adalah keputusan strategik. Perjalanan ini bukan sekadar mundur, tetapi satu perancangan ketenteraan yang terperinci, di mana tentera Sultan menjalani latihan semula dan penyediaan semula senjata untuk melancarkan serangan balas terhadap Portugis. Pemilihan Sri Menanti sebagai pangkalan telah ditentukan, memanfaatkan keselamatan pedalaman dan kedekatannya dengan rangkaian sungai utama, termasuk Jalan Penarikan, yang membolehkan logistik dan komunikasi dengan kerajaan Melayu lain. Bukti sejarah ini menunjukkan bahawa jarak masa susunan semula ini melibatkan pengukuhan bilangan tentera, senjata, dan taktik untuk kembali melawan tentera laut Portugis. Penemuan Prof. Saludin ini, disokong oleh sejarah lisan dan tinggalan arkeologi di Negeri Sembilan, membuktikan kelebihan strategi peperangan Melayu. Peristiwa ini menunjukkan bagaimana kepimpinan Melayu menggunakan kelebihan geografi dan ketenteraan untuk bertindak balas terhadap pencerobohan Portugis sekaligus mengekalkan kedaulatan Melayu di pedalaman selepas kejatuhan kubu pantai. Fakta ini menguatkan lagi kefahaman tentang strategi peperangan pada awal abad ke-16 dan kepentingan laluan sungai seperti Sungai Muar dan Jalan Penarikan dalam membentuk pertahanan Semenanjung Tanah Melayu (Saludin 2019).

BUKTI KARTOGRAFI JALAN PENARIKAN: ANALISIS KRITIKAL

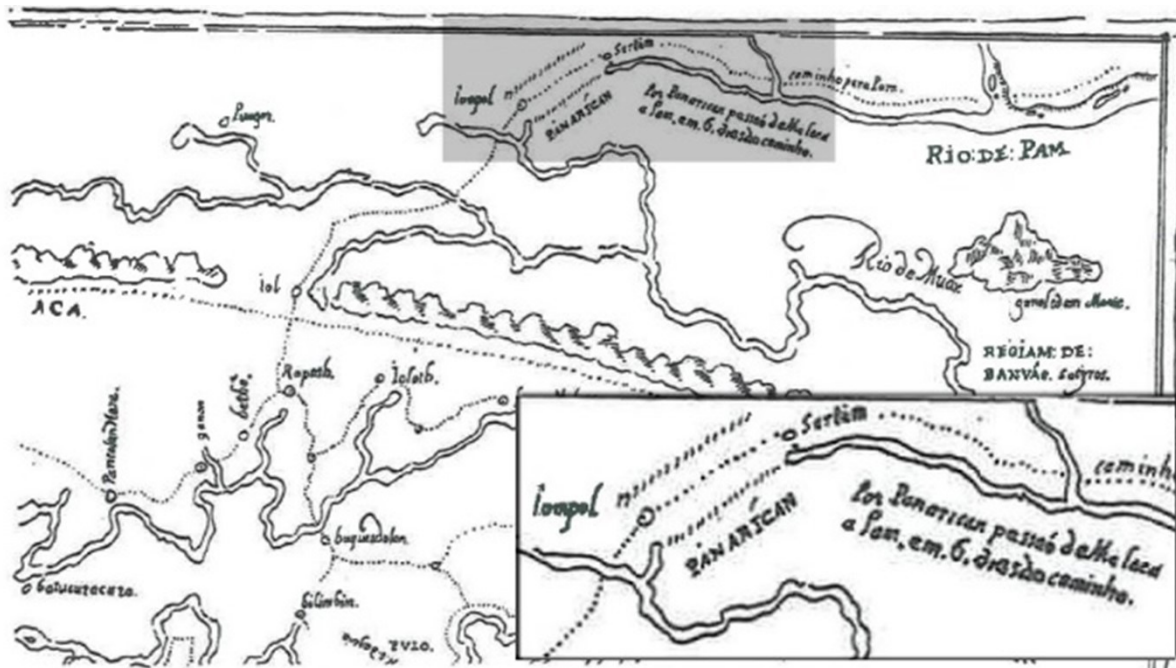
Rekod simpanan kartografi Jalan Penarikan menunjukkan perkembangan dalam pencerakinan Eropah mengenai geografi Semenanjung Melayu dari zaman dahulu hingga ke zaman moden. Seperti yang ditunjukkan pada jadual 2, pemetaan yang terawal ialah oleh Ptolemy (abad ke-2) dalam peta CE Asia Tenggara (Suarez 1999a). Disini Ptolemy telah manandakan Sungai Muar (Khrysoanas) dan Sungai Pahang (Attabas) walaupun mempunyai banyak kekangan teknologi. Ptolemy juga menandakan Sabbara sebagai pelabuhan yang besar dan terkenal di selatan

semenanjung menunjukkan akan rantau ini telah lama dikenali sebagai tempat untuk berdagang walaupun pemetaan beliau tidak mencatatkan keberadaan Jalan Penarikan (Mills 1997).

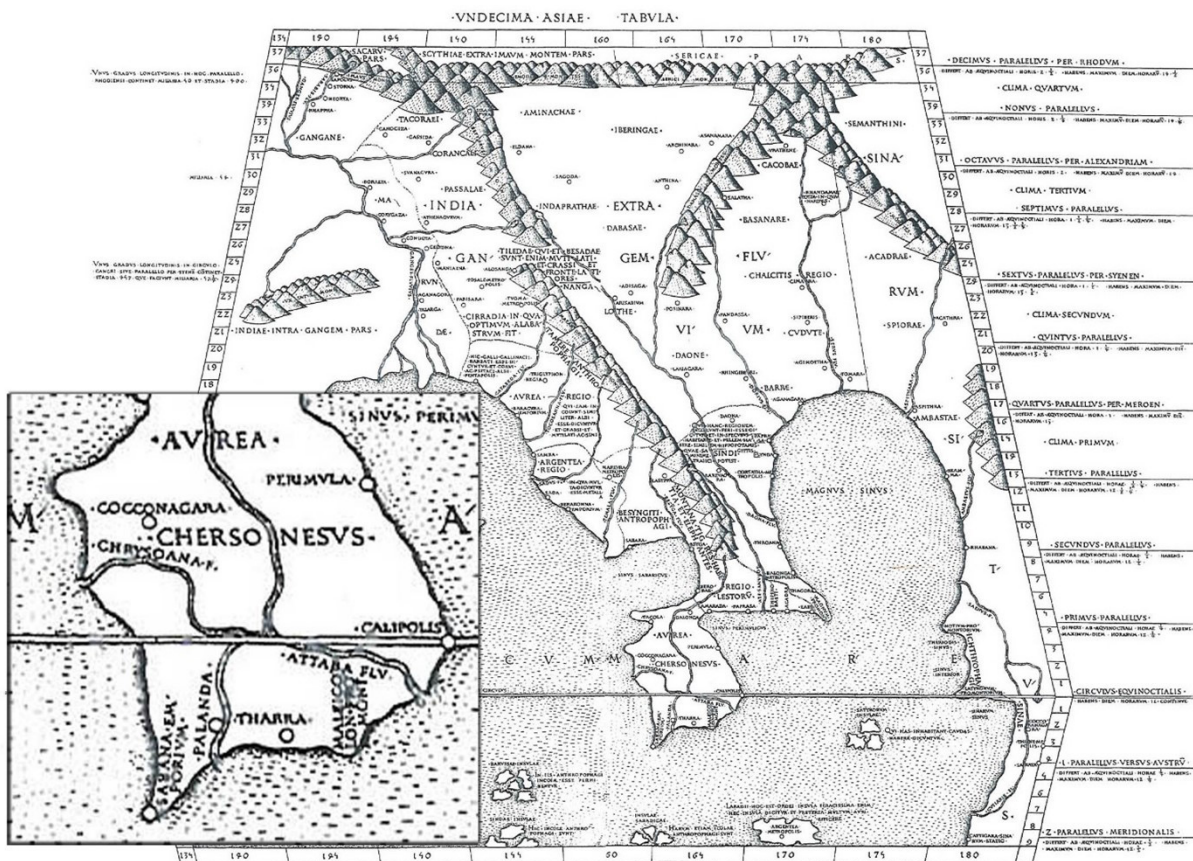
Pada abad ke-16, kartografi yang menunjukkan laluan rentas semenanjung berkembang dengan luas. Seperti yang dikaji oleh Wheatley, pemetaan awal Jorge Reinel (1519) memperkenalkan kesalahan yang dicurigai (Wheatley 1961a). Peta beliau melakarkan Sungai Muar dan Sungai Pahang dalam keadaan bercantum. Ini menjadikan bahagian selatan semenanjung kelihatan sebagai sebuah pulau. Begitu juga dengan lakaran peta oleh Jodocus Hondius bertarikh 1606 (Rajah 4) Lakaran kartografi ini berterusan selama lebih satu abad, mencerminkan kekurangan pengetahuan geografi yang tidak tepat dan daya tarikan Eropah untuk mencari laluan laut pintas melalui Asia Tenggara (Tibbetts 1979). Hanya peta yang dilakarkan oleh Manuel Godinho de Eredia (1608) melakarkan keadaan yang tepat berkaitan Jalan Penarikan dengan menyatakan bahawa ianya adalah sebuah pelabuhan darat. Pemetaan ini lengkap dilakarkan dengan toponim 'Panarican' juga catatan mengenai jarak masa perjalanan selama enam hari dari Melaka ke Pahang (Godinho de Eredia et al. 1997)

Perkembangan dari lakaran Ptolemaic kepada ketepatan lakaran Eredia mencerminkan kefahaman yang lebih luas dalam sejarah kartografi. Karya Harley mengenai peta sebagai teks budaya membantu menjelaskan mengapa kartografer Eropah awal terus menunjukkan selat yang tidak wujud. Kefahaman mereka berfungsi untuk tujuan ideologi, menggambarkan Asia Tenggara sebagai lebih mudah dilalui dan saling berhubung berbanding dengan realiti sebenar (Harley 1988). Sementara itu, ketiadaan peta asli yang dikaji oleh Suarez mewujudkan cabaran metodologi yang penting (Suarez 1999a). Kajian terkini oleh Azlan pula mencadangkan bahawa pengetahuan navigasi Melayu disampaikan melalui tradisi lisan dan peta mental, bukannya melalui kaedah kartografi, yang menjelaskan kekurangan bukti ini (A. 2018).

Karya Eredia ini (Rajah 5) membuktikan kepentingan ketepatan apabila dilihat melalui lensa kartografi kritikal. Lakaran tepat beliau mengenai pelabuhan darat Jalan Penarikan mungkin berpunca daripada pengalaman langsung sebagai pegawai penerokaan Portugis yang pernah sampai ke sini, namun peta beliau masih mengandungi elemen propaganda politik yang menekankan tuntutan wilayah Portugis sambil secara strategik mengabaikan kepentingan Belanda yang bersaing (Corteseo 1971). Lakaran yang tepat mengenai jarak perjalanan darat sejauh 300 ela dan masa perjalanan enam hari menunjukkan bahawa peta Eredia berfungsi untuk tujuan navigasi praktikal bagi pedagang yang mengelakkan laluan laut yang dikawal oleh Belanda selepas insiden Santa Catarina pada 1603.



RAJAH 5. Menunjukkan pemetaan yang dilakar oleh Eredia (1613). Dilakarkan jarak terdekat antara Sungai Jempol dan Sungai Serting.
 Sumber: Mills (1997); Wheatley (1961a)



RAJAH 6. Pemetaan Ptolemy (163 masihi) menunjukkan laluan Sungai Muar dan Sungai Pahang yang bercantum.
 Sumber: Mills (1997)

Analisis kartografi ini secara langsung meningkatkan pemahaman mengenai kepentingan sejarah Jalan Penarikan. Tafsiran yang berkembang ini menjejak pengetahuan geografi Eropah dari konsep spekulatif zaman klasik hingga ke peta navigasi praktikal zaman moden awal, sambil mendedahkan aspek politik dan ekonomi yang membentuk penghasilan kartografi ini. Peta-peta ini secara kolektif menjadi saksi kepada kepentingan berterusan laluan ini sebagai koridor pengangkutan fizikal dan ruang konseptual dalam imaginasi geografi Eropah mengenai Asia Tenggara.

PENEMUAN DAN PERBINCANGAN

BUKTI KRONOLOGI SEJARAH PENGGUNAAN JALAN PENARIKAN

Penemuan kajian ini menunjukkan bahawa Jalan Penarikan berfungsi sebagai laluan rentas semenanjung yang amat penting selama dua milenia bermula dari abad pertama masihi hingga ke awal abad ke-19. Bukti kartografi yang paling awal dilakarkan oleh Ptolemy dari Geographike Hyphegesis (abad ke-2 masihi), yang mencatatkan keberadaan sistem sungai Muar (Khrysoanas) dan Pahang (Attabas), (rajah 6) walaupun tidak mendokumentasikan secara tepat pelabuhan darat itu sendiri. Ini menunjukkan bahawa walaupun

JADUAL 2. menunjukkan senarai peta yang menunjukkan laluan Sungai Muar dan Sungai Pahang

No.	Rajah	Tahun	Pemeta	Sumber
1.	4	163 AD	Ptolemy	(Suarez 1999b)
2.	5	1598, 1598, 1596, 1542	Langenes (a), Linchotens (b&c), Lodewychkz (d), Harley map	(Wheatley 1961b)
3.	6	1608	Eredia	(Mills 1930)
4.	7	1613	Eredia	(Wheatley 1961b)

kepentingan geografi wilayah ini diakui pada zaman purba, pengetahuan terperinci mengenai laluan darat mungkin telah disampaikan secara lisan. Sehingga abad ke-16, rekod Portugis terutamanya karya Manuel Godinho de Eredia (1608) memberikan gambaran pertama yang tepat tentang laluan ini, dengan menyebutnya sebagai Panarican Portage serta mencatatkan jaraknya yang sepanjang 300 ela (Mills 1997).

Keputusan strategik laluan ini dapat ditentukan melalui peranannya dalam peristiwa sejarah penting, seperti kemunduran Sultan Mahmud Shah pada tahun 1511

selepas penaklukan Portugis ke atas Melaka. Kejadian ini menunjukkan bagaimana raja-raja Melayu menggunakan Jalan Penarikan sebagai koridor logistik. Selepas itu, rekod kolonial British pada abad ke-19, termasuk ekspedisi Charles Gray pada tahun 1827, mencatatkan laluan yang sukar dalam mengharungi laluan tersebut, seperti halangan sungai dan terpaksa bergantung kepada tenaga kerja tempatan untuk menarik perahu. Rekod-rekod ini memberikan pandangan yang sangat berharga tentang kepentingan sosio-ekonomi pada tahun-tahun terakhir laluan tersebut, sebelum ia mengalami kemerosotan.

Perbincangan di sini mengenai penggunaan Jalan Penarikan menekankan kebolehannya untuk menyesuaikan diri dengan peralihan keadaan politik dan ekonomi. Walaupun peta Eropah awal sering kali bersifat spekulatif, rekod Portugis dan Eropah kemudiannya membetulkan fakta geografinya, menunjukkan peningkatan penglibatan Eropah dengan rangkaian perdagangan Asia Tenggara. Kemashuran laluan ini selama hampir dua milenia membuktikan peranannya yang tidak dapat diganti dalam menyambungkan wilayah-wilayah semenanjung sebelum infrastruktur pengangkutan moden diperkenalkan dan menjadikannya tidak digunakan lagi. Walau bagaimanapun, ketiadaan peta asli menimbulkan persoalan tentang sejauh mana sistem pengetahuan tempatan memberi keutamaan kepada catatan bertulis berbanding penyampaian lisan.

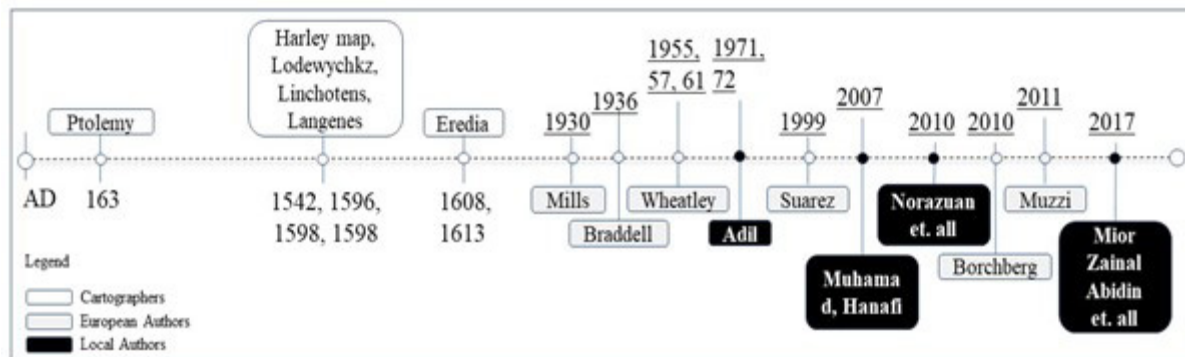
KEPENTINGAN EKONOMI DAN RANGKAIAN PERDAGANGAN

Kajian ini mendapati bahawa Jalan Penarikan berfungsi sebagai saluran penting untuk pertukaran komoditi bernilai tinggi, termasuk emas, timah, kayu wangi (seperti kayu cendana dan kayu garu), serta rempah dan ubat-ubatan. Komoditi ini menarik pedagang dari kawasan jauh, termasuk Rom, India, dan China, menjadikan Semenanjung Tanah Melayu sebahagian daripada rangkaian perdagangan global. Penemuan arkeologi di sepanjang Sungai Jempol dan Sungai Serting telah menemui seramik abad ke-15 hingga ke-17, manik dagangan, dan tinggalan struktur pelabuhan. Ini memberikan bukti fizikal mengenai kemashuran komersial laluan tersebut. Selain itu, komuniti tempatan memainkan peranan aktif dalam menyokong laluan ini, menawarkan perkhidmatan penarik dan bekalan sebagai pertukaran untuk bayaran.

Perbincangan mengenai fungsi ekonomi Jalan Penarikan selaras dengan corak yang lebih luas dalam perdagangan Asia Tenggara, di mana laluan sungai dan darat melengkapkan rangkaian maritim. Kekurangan rekod peta asli menunjukkan bahawa pengetahuan perdagangan mungkin dipelihara melalui tradisi lisan dan pengalaman praktikal, berbeza dengan amalan peta Eropah. (Suarez

1999a). Kerosotan laluan Jalan Penarikan ini pada abad ke-19 berlaku seiring dengan projek infrastruktur British, terutamanya peluasan laluan kereta api dan jalan darat, yang menawarkan alternatif yang lebih pantas dan efisien.

Peralihan ini mencerminkan transformasi ekonomi yang lebih luas pada era kolonial, di mana koridor perdagangan tradisional digantikan oleh sistem pengangkutan moden.



RAJAH 7. Menunjukkan Jarak masa pemeta dan sumber.

NILAI STRATEGIK KETENTERAAN DAN POLITIK

Penggunaan Jalan Penarikan bukan hanya melibatkan laluan ekonomi, malah juga digunakan sebagai laluan strategi tentera dan juga koridor politik. Penulisan sejarah membuktikan ianya digunakan sebagai laluan strategik bangsawan Melayu seperti Mahmud Shah ketika berundur ke Pahang pada tahun 1511. Peristiwa ini menunjukkan peranan laluan tersebut dalam menyokong peperangan tentera Melayu terhadap kemasukan penjajah. Kemudian, pada tahun 1863, Sultan Ali dari Johor menggunakan laluan yang sama untuk perjalanan antara Kampung Umbai dan Pekan, menunjukkan kegunaannya yang berterusan dalam politik. Laluan ini juga memainkan peranan dalam konflik Portugis-Belanda, terutamanya selepas insiden Santa Catarina pada 1603, apabila pedagang Portugis semakin bergantung kepada Jalan Penarikan untuk mengelak laluan laut yang dikuasai Belanda.

Perbincangan ini pula mengenai peranan Jalan Penarikan menyediakan laluan ketenteraan menggambarkan fungsi berkembar sebagai jalan perdagangan dan aset strategik dalam perebutan kuasa wilayah. Penggunaannya semasa krisis seperti kejatuhan Melaka menunjukkan bagaimana geografi mempengaruhi strategi pertahanan Melayu. Selain itu, adaptasi laluan ini ke dalam rangka kerja pentadbiran negeri-negeri seperti Srivijaya dan Majapahit menonjolkan perannya dalam pembentukan negara pra-kolonial. Penumpuan kuasa politik di penempatan sepanjang laluan tersebut, seperti Sri Menanti di Negeri Sembilan, lebih memperkukuh kepentingannya dalam pentadbiran tempatan.

PERTUKARAN BUDAYA DAN ADAPTASI TEKNOLOGI

Kajian ini juga menekankan aspek Jalan Penarikan sebagai pertukaran budaya dan teknologi. Laluan ini juga memudahkan penyebaran agama Hindu-Buddha pada awal permulaan abad masihi dan juga agama Islam melalui pedagang Arab dan Pasai pada abad ke-11. Kajian otografi oleh Norazuan pula menyatakan laluan ini juga berfungsi sebagai laluan migrasi kaum Minangkabau ke Semenanjung Tanah Melayu (Norazuan Md. Hashim 2010). Selain itu, penduduk tempatan mengembangkan penyesuaian alam sekitar yang lestari, seperti menyelaraskan aktiviti pengangkutan dengan aliran sungai bermusim dan menggunakan gajah serta kerbau untuk menarik kapal.

Penyebaran budaya ini dibolehkan oleh Jalan Penarikan menekankan perannya lebih daripada sekadar laluan perdagangan, ianya juga adalah ruang dinamik interaksi di mana kepercayaan dan teknologi bertemu. Keterjemahan tradisi lisan berbanding rekod bertulis dalam sistem pengetahuan tempatan mencadangkan bahawa pemindahan budaya mungkin lebih bersifat cair dan berasaskan komuniti berbanding yang tercatat dalam teks. Penyesuaian alam sekitar yang diperhatikan, seperti navigasi berasaskan monsun dan penggunaan tenaga haiwan, mencerminkan pemahaman mendalam tentang ekologi tempatan.

PEMBENTANGAN KARTOGRAFI DAN PENGHAPUSAN KOLONIAL

Evolusi (Rajah 7) penjelasan Jalan Penarikan dalam peta menunjukkan perubahan dalam pengetahuan geografi Eropah dan kepentingan politik mereka. Peta Ptolemy dari abad ke-2 hanya menggariskan sistem sungai Muar-Pahang secara samar, tetapi mengabaikan fungsi pengangkutan, manakala peta kartografer Eropah abad ke-16 (contohnya, Jorge Reinel) melakarkan secara salah iaitu laluan air yang berterusan. Hanya pada peta Eredia tahun 1608 laluan ini dilakarkan dengan tepat sebagai laluan darat. Menjelang abad ke-19, peta kolonial British secara perlahan mengabaikan Jalan Penarikan, sebaliknya menekankan laluan kereta api dan jalan raya sebagai rangkaian pengangkutan utama.

Rekod kartografi pula menunjukkan bagaimana persepsi Eropah terhadap Asia Tenggara berkembang dari teori spekulatif kepada ketepatan pemetaan. Pemetaan kuno sering kali berfungsi untuk tujuan politik, seperti untuk mewajarkan tuntutan wilayah (contohnya, peta Portugis yang menekankan kawalan ke atas laluan perdagangan). Kehilangan Jalan Penarikan daripada kartografi era kolonial melambangkan penghapusan rangkaian perdagangan asli di bawah imperialisme. Peralihan ini juga mencerminkan kesungguhan teknologi dalam projek infrastruktur kolonial, yang mengutamakan kecekapan berbanding sambungan tradisional.

PERBINCANGAN

Bahagian ini mencantumkan penemuan-penemuan dari beberapa teori bagi menunjukkan kepentingan sejarah Jalan Penarikan dalam rangkaian perdagangan, budaya, dan politik Asia Tenggara. Tajuk di bawah ini memberikan rangka kerja yang terstruktur untuk memahami warisan pelbagai dimensi laluan trans-semenanjung ini.

KEPENTINGAN PERDAGANGAN DAN EKONOMI

Jalan Penarikan adalah faktor penting dalam infrastruktur pengangkutan Semenanjung Tanah Melayu selama dua milenia. Ia membolehkan akses ke kawasan pedalaman dari persisir pantai barat dan timur semenanjung sekaligus merupakan jalan singkat yang selamat digunakan. Komoditi seperti emas, timah, kayu cendana, dan kayu garu melalui koridor ini, menarik pedagang dari India, Arabia, dan bahkan Rom (Braddell 1936 ; Miksic 2013). Penemuan arkeologi terkini di sepanjang Sungai Jempol dan Sungai Serting, termasuk seramik dan tinggalan struktur pelabuhan, mengesahkan fungsinya sebagai titik yang berkembang dalam rangkaian perdagangan serantau. (Kamaruddin Zakaria 2007). Komuniti tempatan yang menyelenggara laluan ini dengan menyediakan perkhidmatan mengangkut barangan bekalan dan kapal sebagai pertukaran untuk bayaran ataupun barangan, selaras dengan ekonomi pengangkutan serantau seperti yang dicatatkan oleh Andaya. (Barbara Watson Andaya 1982).



RAJAH 8. Gambar dron yang menunjukkan keadaan terkini titik Jalan Penarikan yang sudah tidak kelihatan akibat pembangunan kawasan perumahan.

PERANAN POLITIK DAN KETENTERAAN

Kegunaan Jalan Penarikan juga memberikan kemudahan kepada perjalanan tentera kerajaan Melayu. Contoh-contoh diatas membuktikan bahawa laluan ini dapat hanya digunakan jika mendapat kebenaran mereka yang mentadbir. Semestinya ianya ditadbir oleh sesuatu entiti apabila tedapat kemudahan tenaga kerja yang disediakan. Faktor ini juga membantu peningkatan ekonomi setempat apabila upah dan cukai diambil. Dari segi strategi ketenteraan pula, laluan ini harusnya dikenali sebagai laluan sulit di mana mempunyai penjaga di kedua-dua koridor.

PERTUKARAN BUDAYA DAN PENYEBARAN AGAMA

Jalan Penarikan bukan hanya laluan perdagangan, tetapi juga saluran pertukaran budaya, seperti motif agama Hindu-Buddha dan Islam. Tradisi lisan dan laporan etnografi menunjukkan penghijrahan Minangkabau dan penyebaran kepercayaan agama melalui laluan ini. Sementara yang dipengaruhi monsun mencipta fakta pertukaran antara budaya. Pengetahuan praktikal mengenai hidrologi sungai dan kitaran musim yang mendalam dalam komuniti tempatan menunjukkan sistem penyesuaian alam sekitar yang kompleks.

KEMOROSOTAN DAN KEMASHURAN

Menjelang awal abad ke-20, pembinaan landasan kereta api dan jalan tar menyebabkan Jalan Penarikan mula tidak digunakan. Namun, warisannya terus wujud melalui tinggalan arkeologi, sejarah lisan, dan toponim nama tempat. Laluan ini, kekal sebagai simbol kecerdikan Melayu dalam memanfaatkan geografi untuk pelbagai tujuan: perdagangan, pentadbiran, ketenteraan, politik, dan budaya. Kajian terhadapnya memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai dinamika pedalaman Asia Tenggara maritim dan laluan darat yang sering diabaikan dalam sejarah serantau.

KESIMPULAN

Jalan Penarikan lebih daripada sekadar laluan singkat merentasi Semenanjung Melayu, ianya juga adalah saluran sosial, ekonomi, dan politik yang penting yang membentuk perjalanan sejarah rantau ini selama hampir dua milenium. Nilai strategiknya terbukti bukan hanya melalui peranannya dalam memudahkan perdagangan, pentadbiran, dan pertukaran budaya, tetapi juga sebagai laluan penyelamat

semasa konflik ketenteraan dan peralihan politik. Kewujudannya mencerminkan pemahaman yang canggih mengenai geografi alam sekitar, logistik tempatan, dan struktur kuasa serantau.

Kepentingan sejarah Jalan Penarikan sering kali diabaikan oleh naratif yang berfokus pada maritim dan pembangunan infrastruktur era kolonial yang mengakibatkan ianya tidak dicatat didalam pemetaan (rajah 8). Namun, laluan ini kekal tertanam dalam ingatan tempatan, sejarah kartografi, dan tinggalan arkeologi, menandakan ia sebagai komponen kritikal yang kurang diwakili dalam warisan Asia Tenggara.

Untuk memastikan kesinambungannya, adalah amat perlu inisiatif pelbagai disiplin yang menyatukan kerja lapangan arkeologi, pembinaan warisan digital, dan pemetaan geo-sejarah. Penyelidikan masa depan harus meneroka potensi Jalan Penarikan sebagai koridor warisan yang dapat memberi maklumat kepada intipati pendidikan, menyokong pelancongan budaya, dan mengukuhkan naratif kebangsaan mengenai hubungan dan kelestarian alam sekitar setempat. Dengan memulihkan tempat Jalan Penarikan dalam kesedaran sejarah, para cendekiawan dan pembuat dasar yang dapat menyumbang kepada pemahaman yang lebih menyeluruh dan inklusif mengenai peradaban masa lalu Malaysia.

PENGHARGAAN

Penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada Universiti Kebangsaan Malaysia di atas sokongan hasil penyelidikan ini.

PENGISYTIHARAN KEPENTINGAN BERSAING

Tiada.

RUJUKAN

- Adil, B. B. 1972. *Sejarah Pahang*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Adil, H. B. 1971. *Sejarah Johor*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Andaya, B. W. 2006. *The Flaming Womb: Repositioning Women in Early Modern Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Andaya, B. W. & Andaya, L. Y. 1982. *History of Malaysia*. Singapore: Macmillan Publishers Limited.
- Boomgaard, P. 2007. *Southeast Asia: An Environmental History*. London: Bloomsbury Academic.

- Borschberg, P. 2010a. Landscapes, seascapes and imagination at the southern tip of the Malay Peninsula. Dlm. *The Singapore and Melaka Straits*, hlm. 17–59. Singapore: NUS Press.
- Borschberg, P. 2010b. *The Singapore and Melaka Straits*. Singapore: NUS Press.
- Braddell, R. 1936. An introduction to the study of ancient times in the Malay Peninsula and the Straits of Malacca. *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 14(3)(126): 10–71.
- Bulbeck, D. 2004. An integrated perspective on the Austronesian diaspora. *Archaeology in Oceania* 39: 131–143.
- Cortêsão, A. 1971. *History of Portuguese Cartography*. Vol. 2. Junta de Investigações do Ultramar.
- Derbyshire, E. D. 1976. *Geomorphology and Climate*. John Wiley & Sons.
- Godinho de Eredia, M. & Mills, J. V. 1997. *Eredia's Description of Malaca, Meridional India, and Cathay*. M.B.R.A.S. Reprints 14. Kuala Lumpur: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society.
- Hall, K. R. 1985. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Hanafi, Z. 2007a. Propedia senibina Melayu. Dlm. *Ensiklopedia Seni Bina Melayu*. Pulau Pinang: Amber-Solara Publication.
- Hanafi, Z. 2007b. Propedia senibina Melayu. Dlm. *Ensiklopedia Seni Bina Melayu*. Pulau Pinang: Amber-Solara Publication.
- Harley, J. B. 1988. Maps, knowledge, and power. Dlm. *Exploring Human Geography*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Jacq-Hergoualc'h, M. 2002. *The Malay Peninsula: Crossroads of the Maritime Silk-Road (100 BC–1300 AD)*. Leiden: Brill.
- Junker, L. L. 1999. *Raiding, Trading, and Feasting: The Political Economy of Philippine Chiefdoms*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Kamaruddin Zakaria, M. M. B. 2007. 'Laluan Penarikan' Sungai Jempol dan Sungai Seriting, Negeri Sembilan. *Jurnal Persatuan Muzium Malaysia* 26.
- Kathirithamby-Wells, J. 2005. *Nature and Nation: Forests and Development in Peninsular Malaysia*. Singapore: NUS Press and NIAS Press.
- Miksic, J. N. 2013. *Singapore and the Silk Road of the Sea, 1300–1800*. Singapore: NUS Press and National Museum of Singapore.
- Mills, J. V. 1930. *Eredia's Description of Malacca, Meridional India and Cathay*. MBRAS Reprint 14. Kuala Lumpur: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society.
- Mills, J. V. 1997. *Eredia's Description of Malaca, Meridional India, and Cathay*. M.B.R.A.S. Reprints 14. Kuala Lumpur: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society.
- Mior Zainal Abidin, N. I., Asyaari Muhammad & Mastor Surat. 2018. Analysis of alternative trade route based on earliest cartography and textual data. *Undefined* 551–562.
- Muhamad, A. t.th. *Laluan Penarikan: Kaya dengan Khazanah Warisan Tamadun Melayu*. Bangi: Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Muzzi, G. A. 2002. *The Portuguese in Malay Land: A Glossary of Portuguese Words in the Malay Language*. Geraldo Affonso Muzzi.
- Norazuan Md. Hashim, N. H. S. N., Rahman, R. & Asyaari Muhammad. 2010. Penyelidikan Laluan Penarikan Muar-Pekan: Mencari justifikasi sebagai warisan negara. Dlm. *Penanda Arasan Penyelidikan Arkeologi di UKM*, hlm. 287–304.
- Norhalim Hj. Ibrahim & J. B. S. 1999. Jalan Penarikan laluan sejarah di Jempol. *Warisan: Jurnal Persatuan Sejarah Malaysia, Cawangan Negeri Sembilan* 22: 18.
- Rahilah Omar, N. 2008. Negeri Sembilan: Rantau Minangkabau di Semenanjung Tanah Melayu. *Historia: Jurnal Pendidikan Sejarah* 9.
- Ray, H. P. 1994. *The Winds of Change: Buddhism and the Maritime Links of Early South Asia*. Delhi: Oxford University Press.
- Reid, A. 1995. *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450–1680: Volume 2, Expansion and Crisis*. New Haven: Yale University Press.
- Saludin, R. 2019. *Sejarah Jalan Penarikan Jempol*. Juasseh, Negeri Sembilan: Unpublished.
- Suarez, T. 1999a. *Early Mapping of Southeast Asia*. Hong Kong: Periplus Editions.
- Suarez, T. 1999b. *Early Mapping of Southeast Asia*. Hong Kong: Periplus Editions (HK) Ltd.
- Tibbetts, G. R. 1979. *Study of the Arabic Texts Containing Material on South-East Asia*. Vol. 49. Leiden & London: E. J. Brill.
- Wade, G. 2010. *Southeast Asia in the Fifteenth Century: The China Factor*. Singapore: NUS Press.
- Wheatley, P. 1955. The Malay Peninsula as known to the Chinese of the third century A.D. *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 28(1) (169): 1–23.
- Wheatley, P. 1961a. *The Golden Khersonese*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.
- Wheatley, P. 1961b. *The Golden Khersonese*. 15th edition. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.
- Wheatley, P. 1961c. *Historical Geography of the Malay Peninsula Before A.D. 1500*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.

