

Jalan Penarikan dan Pembentukan Tamadun Maritim Sungai di Pahang: Satu Analisis Sejarah dan Geografi Mobiliti Pra-Kolonial

BITARA

Volume 9, Issue 1, 2026: 152-174
© The Author(s) 2026
e-ISSN: 2600-9080
<http://www.bitarajournal.com>
Received: 18 January 2026
Accepted: 13 February 2026
Published: 11 March 2026

[Jalan Penarikan and The Formation of Riverine Maritime Civilisation in Pahang: A Historical and Geographical Analysis of Pre-Colonial Mobility]

Ahmad Farid Abd Jalal¹, Azman Yusof^{2*}, Muhammad Jumaidy Abdul Manap¹
& Rahimin Affandi Abd Rahim¹

1 Perbadanan Muzium Negeri Pahang, Jalan Sultan Ahmad, Kampung Pancur, 26600 Pekan, Pahang MALAYSIA.
E-mail: farid.muhiumpahang@gmail.com; jumaidy.muhiumpahang@gmail.com; faqir_ila_rabbih@um.edu.my

2* Universiti Kuala Lumpur MICET (UnikL MICET), Bandar Vendor, Taboh Naning, 78000 Alor Gajah, Melaka, MALAYSIA.
Emel: azmanyusof@unikl.edu.my.

*Corresponding Author: azmanyusof@unikl.edu.my

Abstrak

Kajian ini meneliti peranan jalan penarikan sebagai struktur teras dalam pembentukan tamadun maritim sungai di Alam Melayu dengan penekanan khusus terhadap Semenanjung Tanah Melayu dan wilayah Pahang. Berasaskan pendekatan kualitatif melalui analisis sejarah deskriptif dan penelitian kepustakaan, kajian ini menghimpunkan serta menilai secara kritis dapatan sarjana tempatan, bukti arkeologi dan sumber sejarah, termasuk catatan kolonial dan tradisi lisan, bagi memahami kedudukan jalan penarikan sebagai kesinambungan logik kepada sistem sungai pra-kolonial. Dalam kerangka ini, jalan penarikan ditafsirkan bukan sekadar sebagai laluan fizikal yang bersifat utilitarian, tetapi sebagai komponen struktur yang membentuk jaringan mobiliti, ekonomi dan politik masyarakat Melayu. Dapatan kajian menunjukkan bahawa jalan penarikan berfungsi sebagai infrastruktur mobiliti dalaman yang menyepadukan lembangan sungai, sekali gus memungkinkan pergerakan manusia, pengedaran barangan dan pembentukan hubungan sosial berlangsung secara terancang tanpa kebergantungan mutlak kepada laluan laut terbuka yang terdedah kepada risiko cuaca dan ancaman kuasa luar. Laluan ini menyokong perkembangan perdagangan pedalaman, pengurusan ruang yang lebih sistematik serta pengukuhan aspek keselamatan, terutamanya dalam konteks persaingan geopolitik dan tekanan penjajahan kolonial. Jalan penarikan turut berperanan sebagai wahana kesinambungan mobiliti dan kelangsungan struktur sosial ketika jaringan maritim pesisir mengalami gangguan. Selain dimensi material dan strategik, penggunaan jalan penarikan mencerminkan pandangan alam Melayu Islam yang menekankan prinsip adaptasi ekologi, keseimbangan alam serta etika pengurusan ruang berteraskan amanah dan maslahah. Sehubungan itu, kajian ini merumuskan bahawa tamadun maritim Alam Melayu tidak wajar difahami secara terhad melalui kerangka laut-sentrik semata-mata, sebaliknya perlu ditafsir dalam konteks sistem maritim sungai yang berasaskan jaringan sungai dan laluan dalaman. Sumbangan utama kajian ini ialah pembentukan kerangka konseptual yang meletakkan jalan penarikan sebagai elemen integral dalam memahami dinamika tamadun maritim sungai, sekali gus memperkaya wacana sejarah, maritim dan mobiliti pra-kolonial Alam Melayu secara lebih menyeluruh dan berimbang.

Kata Kunci: Jalan penarikan, maritim sungai, mobiliti pra-kolonial, tamadun Melayu Islam, Pahang

Abstract

This study examines the role of Jalan Penarikan (portage routes) as a core structural element in the formation of river-based maritime civilization in the Malay World, with particular focus on Peninsular Malaysia and the Pahang region. Employing a qualitative and descriptive historical approach, the study synthesizes findings from local scholarship, archaeological evidence, and historical sources to understand portage routes as a logical extension of pre-colonial river systems. The findings demonstrate that portage routes functioned as internal mobility infrastructure that integrated human movement, commodity flows, and social interaction without reliance on open-sea navigation. These routes supported inland trade, spatial governance, and security, and continued to play a strategic role during periods of colonial pressure by enabling mobility beyond colonial surveillance. Furthermore, the use of portage routes reflects a Malay Islamic worldview emphasizing ecological adaptation, environmental balance, and ethical spatial management grounded in the principles of amanah (trust) and maslahah (public benefit). The study concludes that Malay maritime civilization cannot be adequately understood through ocean-centric frameworks alone but must be interpreted through a river-based maritime system incorporating rivers and inland connectors. The main contribution of this study lies in establishing portage routes as an integral component of riverine maritime civilization, thereby enriching historical, maritime, and mobility discourses on the pre-colonial Malay World.

KEYWORDS: Jalan Penarikan, riverine maritime system, pre-colonial mobility, Malay Islamic civilization, Pahang



This is an open-access article under the CC-BY 4.0 license

Cite This Article:

Ahmad Farid Abd Jalal, Azman Yusof, Muhammad Jumaidy Abdul Manap & Rahimin Affandi Abd Rahim. (2026). Jalan Penarikan dan Pembentukan Tamadun Maritim Sungai di Pahang: Satu Analisis Sejarah dan Geografi Mobiliti Pra-Kolonial [Jalan Penarikan and The Formation of Riverine Maritime Civilisation in Pahang: A Historical and Geographical Analysis of Pre-Colonial Mobility]. *BITARA International Journal of Civilizational Studies and Human Sciences* 9(1): 152-174.

PENGENALAN

Sejarah perhubungan dan mobiliti di Alam Melayu pra-kolonial tidak dapat dipisahkan daripada peranan sungai sebagai nadi utama kehidupan. Dalam persekitaran tropika yang dipenuhi jaringan sungai panjang, muara yang luas serta kawasan hulu yang saling berhubung, sungai berfungsi sebagai laluan pergerakan manusia, barangan dan idea sejak zaman awal pembentukan penempatan. Keadaan geografi ini melahirkan satu bentuk maritim sungai yang berbeza daripada pengalaman wilayah beriklim sederhana, di mana laut terbuka menjadi ruang utama mobiliti dan kuasa (Reid, 1988; Hall, 2011).

Dalam konteks Alam Melayu, maritim sungai tidak hanya terhad kepada pelayaran di pesisir atau laut lepas, tetapi merangkumi sistem sungai dalaman yang boleh dilayari sehingga jauh ke pedalaman. Sungai-sungai seperti Sungai Pahang, Sungai Muar, Sungai Perak dan Sungai Terengganu berfungsi sebagai arteri utama yang menghubungkan kawasan hulu dengan pesisir, sekali gus membentuk rangka perhubungan yang menyokong ekonomi, governan dan kehidupan sosial masyarakat pra-kolonial (Zuliskandar & Nik Hassan Shuhaimi, 2010).

Dalam rangka sistem sungai ini, jalan penarikan muncul sebagai satu mekanisme penting bagi menyambungkan dua sistem sungai yang tidak bersambung secara semula jadi. Jalan penarikan merujuk kepada laluan daratan yang pendek, digunakan untuk memindahkan

perahu dan muatan dari satu sungai ke sungai yang lain, sebelum perjalanan diteruskan melalui laluan air. Amalan ini membolehkan perjalanan rentas wilayah dilakukan secara berperingkat tanpa perlu bergantung sepenuhnya kepada laluan laut terbuka yang lebih panjang dan terdedah kepada risiko alam (Norhalim & Jamaludin, 1999).

Kajian-kajian sarjana tempatan menunjukkan bahawa jalan penarikan bukanlah laluan terpencil atau bersifat sementara, sebaliknya merupakan sebahagian daripada sistem perhubungan yang berfungsi secara berterusan dalam sejarah Alam Melayu. Laluan penarikan yang menghubungkan Sungai Muar dengan sistem Sungai Pahang melalui Sungai Jempol, Serting dan Bera, misalnya, telah digunakan sejak zaman awal untuk tujuan perdagangan, pergerakan manusia dan hubungan antara wilayah timur dan barat Semenanjung (Adnan Jusoh et al., 2013; Preethevan Ramu et al., 2020).

Kewujudan dan penggunaan jalan penarikan ini menunjukkan bahawa masyarakat pra-kolonial memiliki pengetahuan geografi dan strategi mobiliti yang tersendiri. Mereka mengoptimalkan gabungan sungai dan daratan pendek untuk membina jaringan perhubungan yang cekap, sesuai dengan realiti alam sekitar dan keperluan ekonomi setempat. Dalam hal ini, jalan penarikan berfungsi sebagai sambungan logik kepada sistem sungai, bukannya sebagai pengganti kepada laut atau sungai itu sendiri.

Walaupun demikian, dalam banyak penulisan sejarah dan maritim, peranan jalan penarikan sering disebut secara sepintas lalu atau dianggap sebagai elemen sampingan. Fokus utama lazimnya diberikan kepada pelabuhan pesisir, perdagangan laut dan hubungan antarabangsa melalui laut terbuka. Pendekatan ini secara tidak langsung meletakkan laluan sungai dan penarikan sebagai aspek sekunder, sedangkan bagi masyarakat pra-kolonial, keduanya merupakan sebahagian daripada struktur kehidupan seharian.

Keadaan ini menimbulkan keperluan untuk memberi perhatian khusus kepada jalan penarikan sebagai fenomena sejarah yang signifikan. Dengan meneliti jalan penarikan secara lebih terperinci, gambaran tentang tamadun maritim Alam Melayu dapat diperluas, khususnya dalam memahami bagaimana masyarakat pra-kolonial mengatur mobiliti, ekonomi dan ruang melalui pendekatan yang berasaskan sungai.

Walaupun kajian tentang tamadun maritim di Alam Melayu telah berkembang dengan pesat, penilaian terhadap maritim sungai masih banyak bergantung kepada takrif yang menekankan laut terbuka dan pelayaran jarak jauh. Takrif ini cenderung menilai sesebuah wilayah sebagai maritim berdasarkan kehadiran pelabuhan pesisir yang besar, armada laut atau penglibatan langsung dalam perdagangan samudera (Braudel, 1972; Pearson, 2003).

Dalam kerangka ini, wilayah yang berasaskan sungai dalaman sering ditafsirkan sebagai pedalaman atau marginal dalam dunia maritim. Tafsiran sedemikian tidak mengambil kira realiti geografi Alam Melayu yang dicirikan oleh sungai panjang, kawasan hulu yang boleh diakses dan jaringan daratan yang relatif pendek antara lembangan sungai. Akibatnya, peranan laluan seperti jalan penarikan kurang diberi perhatian sebagai komponen penting dalam sistem maritim pra-kolonial.

Di samping itu, walaupun wujud kajian sarjana tempatan yang membincangkan jalan penarikan secara khusus, dapatan-dapatan ini masih belum disepadukan secara menyeluruh dalam perbincangan tentang tamadun maritim. Jalan penarikan sering dilihat sebagai laluan sejarah atau warisan budaya, tanpa dikaitkan secara langsung dengan pembentukan sistem maritim sungai yang lebih luas.

Oleh itu, masalah utama kajian ini ialah kekurangan pemahaman bersepadu tentang jalan penarikan sebagai sebahagian daripada struktur tamadun maritim pra-kolonial. Tanpa pemahaman ini, gambaran tentang sejarah mobiliti dan maritim sungai Alam Melayu, khususnya di Semenanjung Tanah Melayu dan Pahang, kekal tidak lengkap.

Sejajar dengan latar belakang dan permasalahan yang dibincangkan, kajian ini bertujuan untuk menghuraikan peranan jalan penarikan dalam sistem mobiliti dan perhubungan pra-kolonial di Alam Melayu berdasarkan kajian sarjana tempatan, di samping menjelaskan kedudukannya sebagai sambungan kepada sistem sungai dalam pembentukan maritim sungai dalaman, sekali gus menyumbang kepada pemahaman yang lebih menyeluruh tentang tamadun maritim Alam Melayu melalui pendekatan maritim sungai.

SOROTAN LITERATUR DAN JURANG KAJIAN

Kajian Awal tentang Sungai dan Sistem Perhubungan Dalaman Alam Melayu

Kajian tentang sejarah Alam Melayu menunjukkan bahawa sungai telah lama dikenal pasti sebagai laluan utama perhubungan dan mobiliti masyarakat pra-kolonial. Sarjana tempatan dan antarabangsa mengakui bahawa penempatan awal, pusat kuasa politik dan aktiviti ekonomi berkembang di sepanjang sungai yang boleh dilayari, khususnya di Semenanjung Tanah Melayu (Zuliskandar & Nik Hassan Shuhaimi, 2010; Reid, 1988). Sungai bukan sahaja berfungsi sebagai laluan pergerakan fizikal, tetapi juga sebagai ruang sosial yang membentuk pola interaksi antara masyarakat hulu dan hilir.

Dalam kajian sejarah awal, sungai sering dibincangkan sebagai faktor lokasi penempatan dan pertumbuhan ekonomi. Namun, perbincangan ini lazimnya terhad kepada fungsi sungai itu sendiri, tanpa memberi perhatian yang mendalam kepada mekanisme sambungan antara lembangan sungai yang berbeza. Justeru, peranan laluan daratan pendek yang menghubungkan dua sistem sungai sering berada di pinggir perbincangan sejarah.

Kajian Sarjana Tempatan tentang Jalan Penarikan

Kajian khusus mengenai jalan penarikan di Semenanjung Tanah Melayu banyak dipelopori oleh sarjana tempatan. Norhalim Hj. Ibrahim dan Jamaludin Samsudin (1999) merupakan antara yang terawal mengemukakan jalan penarikan sebagai laluan sejarah yang signifikan, khususnya Jalan Penarikan Jempol yang menghubungkan Sungai Muar dengan sistem Sungai Pahang. Kajian mereka memperlihatkan bahawa laluan ini digunakan secara berterusan dan dikenali dalam tradisi tempatan, serta direkodkan dalam sumber sejarah awal seperti peta dan catatan Portugis.

Kajian ini kemudiannya diperkukuh oleh penyelidikan yang meneliti aspek fungsi dan warisan jalan penarikan. Adnan Jusoh et al. (2013) menghuraikan jalan penarikan sebagai sebahagian daripada sistem perhubungan pra-kolonial yang menyokong perdagangan, pergerakan manusia dan hubungan antara wilayah. Jalan penarikan digambarkan sebagai laluan strategik yang melengkapkan sistem sungai, bukannya laluan terasing yang hanya digunakan secara bermusim.

Kajian arkeologi dan sejarah oleh Preethevan Ramu et al. (2020) menambah dimensi empirik kepada perbincangan ini dengan mengenal pasti bukti material dan jarak sebenar laluan penarikan antara Sungai Muar dan Sungai Pahang. Penemuan ini mengesahkan bahawa laluan penarikan bukan bersifat simbolik, tetapi benar-benar wujud dan digunakan sebagai sebahagian daripada jaringan mobiliti pra-kolonial.

Selain itu, kajian-kajian mutakhir turut menekankan fungsi jalan penarikan dalam pelbagai bidang kehidupan. Mohamad Nasir Saludin et al. (2025), misalnya, menunjukkan bahawa Jalan Penarikan Jempol berfungsi dalam konteks perdagangan, ketenteraan, diplomasi dan budaya. Perbincangan ini memperlihatkan jalan penarikan sebagai ruang multifungsi yang menyokong kelangsungan sistem sosial dan politik pra-kolonial.

Jalan Penarikan dalam Kajian Maritim dan Historiografi

Walaupun kajian sarjana tempatan telah mengemukakan bukti yang kukuh tentang kewujudan dan fungsi jalan penarikan, perbincangan ini masih jarang disepadukan secara langsung dengan kajian tamadun maritim. Dalam kebanyakan kajian maritim, tumpuan masih diberikan kepada perdagangan laut, pelabuhan pesisir dan hubungan antarabangsa melalui laut terbuka (Braudel, 1972; Pearson, 2003).

Sarjana seperti Reid (1988) dan Hall (2011) telah mengakui kepentingan sungai dalam sejarah Asia Tenggara, namun perbincangan tentang laluan penarikan lazimnya muncul sebagai nota sokongan, bukan sebagai komponen struktur dalam takrif maritim sungai. Keadaan ini menyebabkan jalan penarikan dilihat sebagai elemen geografi atau warisan tempatan, bukannya sebagai sebahagian daripada sistem maritim yang lebih luas.

Dari perspektif pemikiran Islam pula, perbincangan tentang pengurusan ruang dan mobiliti masyarakat sering disentuh dalam karya Ibn Khaldun (1967), yang menekankan keupayaan masyarakat mengurus laluan perhubungan sebagai asas kekuatan tamadun. Walaupun karya ini tidak membincangkan jalan penarikan secara khusus, kerangka pemikirannya memberi asas konseptual untuk memahami kepentingan laluan seperti jalan penarikan dalam pembinaan tamadun.

Jurang Kajian

Berdasarkan sorotan literatur yang telah dibincangkan, beberapa jurang kajian yang ketara dapat dikenal pasti dalam penulisan berkaitan jalan penarikan di Alam Melayu. Jurang-jurang ini memperlihatkan keperluan kepada penelitian yang lebih menyeluruh dan bersepadu terhadap peranan jalan penarikan dalam konteks tamadun maritim sungai.

Pertama, meskipun wujud kajian khusus tentang jalan penarikan yang dihasilkan oleh sarjana tempatan, dapatan-dapatan tersebut masih belum dihipunkan dan dianalisis secara bersepadu dalam kerangka tamadun maritim sungai. Kebanyakan penulisan sedia ada cenderung membincangkan jalan penarikan secara terpisah daripada perbincangan tentang maritimiti, seolah-olah kedua-duanya berada dalam ruang lingkup yang berbeza. Hal ini menyebabkan jalan penarikan tidak mendapat tempat yang sewajarnya sebagai sebahagian daripada sistem maritim yang lebih luas.

Kedua, kajian maritim arus perdana masih memperlihatkan kecenderungan untuk menilai maritim sungai berdasarkan kerangka laut-*sentrik*, iaitu pendekatan yang meletakkan laut sebagai pusat utama kegiatan maritim. Akibatnya, sistem sungai dan laluan penarikan kurang diberi pengiktirafan sebagai komponen maritim yang sah dan penting dalam pembentukan tamadun maritim di Alam Melayu. Pendekatan ini secara tidak langsung telah mengecilkan skop pemahaman tentang kegemilangan maritim Alam Melayu yang sebenarnya turut dibangunkan di pedalaman menerusi jaringan sungai dan laluan darat.

Ketiga, masih ketiadaan kajian yang menggabungkan pelbagai disiplin ilmu seperti sejarah, arkeologi dan pendekatan konseptual untuk membangunkan satu kerangka pemahaman yang meletakkan jalan penarikan sebagai struktur tamadun, bukan sekadar laluan perhubungan semata-mata. Padahal, jalan penarikan memainkan peranan yang jauh lebih signifikan dalam menghubungkan sistem sungai, membolehkan jaringan perdagangan maritim meluas ke kawasan pedalaman, dan seterusnya membentuk satu ekosistem tamadun yang unik di Alam Melayu.

Justeru, jurang-jurang inilah yang cuba diisi oleh kajian ini melalui pendekatan deskriptif yang berasaskan kajian sarjana tempatan, disokong oleh kerangka konseptual maritim sungai. Kajian ini diharapkan dapat menyumbang kepada pemahaman yang lebih menyeluruh tentang kedudukan sebenar jalan penarikan dalam pembentukan tamadun maritim Alam Melayu.

METODOLOGI KAJIAN

Kajian ini menggunakan pendekatan kualitatif berasaskan analisis sejarah dan deskriptif bagi menghuraikan peranan jalan penarikan dalam pembentukan sistem mobiliti dan tamadun maritim sungai di Alam Melayu pada zaman pra-kolonial. Pendekatan ini dipilih kerana jalan penarikan merupakan fenomena sejarah yang melibatkan interaksi antara ruang geografi, pengalaman sosial dan amalan mobiliti, yang tidak dapat diukur secara kuantitatif. Sebaliknya, pemahaman terhadap fungsi dan kepentingannya memerlukan penelitian kontekstual terhadap sumber bertulis, bukti arkeologi dan naratif sejarah tempatan.

Melalui pendekatan deskriptif, jalan penarikan diteliti sebagai fenomena sejarah yang berfungsi dalam kehidupan masyarakat pra-kolonial, bukan sekadar sebagai tinggalan fizikal atau konsep teoretikal. Analisis tertumpu kepada cara laluan ini beroperasi sebagai sambungan kepada sistem sungai dan rangka perhubungan dalaman, serta peranannya dalam menyokong mobiliti, ekonomi dan governan sebelum kemunculan struktur kolonial moden.

Sumber data kajian ini dibahagikan kepada beberapa kategori dengan keutamaan diberikan kepada kajian sarjana tempatan sebagai data utama. Kajian-kajian tempatan dipilih kerana ia berasaskan pemerhatian lapangan, analisis sumber sejarah setempat dan kefahaman mendalam terhadap konteks geografi serta budaya Semenanjung Tanah Melayu. Antara sumber utama yang dianalisis ialah kajian yang membincangkan Jalan Penarikan Jempol, laluan Sungai Muar dan Pahang, serta penyelidikan arkeologi dan sejarah yang mengenal pasti fungsi ekonomi, sosial dan politik laluan tersebut (Norhalim & Jamaludin, 1999; Adnan Jusoh et al., 2013; Preethevan Ramu et al., 2020; Mohamad Nasir Saludin et al., 2025). Kajian-kajian ini dianalisis secara *tematik* bagi mengenal pasti pola kefungisian jalan penarikan dalam sistem pra-kolonial.

Selain itu, kajian ini turut merujuk kepada penyelidikan sejarah dan arkeologi yang membincangkan peranan sungai, penempatan awal dan jaringan perhubungan dalaman di Semenanjung Tanah Melayu. Penyelidikan oleh Zuliskandar Ramli dan Nik Hassan Shuhaimi (2010), misalnya, menyediakan konteks penting tentang fungsi sungai sebagai asas pembentukan penempatan dan mobiliti awal. Sumber-sumber ini berperanan sebagai sokongan empirik yang mengukuhkan hujah bahawa jalan penarikan tidak boleh difahami secara terpisah daripada sistem sungai yang lebih luas.

Bagi tujuan pembinaan kerangka pemahaman, kajian ini turut merujuk kepada karya sarjana Barat dan Islam yang membincangkan konsep tamadun, *maritimiti* dan mobiliti. Karya-karya ini tidak digunakan sebagai data utama, sebaliknya berfungsi sebagai bingkai konseptual untuk menafsir dapatan kajian tempatan. Penulisan Fernand Braudel (1972) dan Michael Pearson (2003) dirujuk bagi memahami tradisi laut-*sentrik* dalam kajian maritim, manakala karya Ibn Khaldun (1967) digunakan untuk meneliti hubungan antara mobiliti, *governan* dan kekuatan tamadun dari perspektif pemikiran Islam.

Analisis data kajian ini dijalankan melalui pendekatan analisis tematik deskriptif. Setiap sumber utama dibaca secara teliti untuk mengenal pasti tema-tema berkaitan fungsi jalan penarikan, termasuk aspek mobiliti, perdagangan, keselamatan, *governan* dan sosial-budaya. Tema-tema ini kemudiannya dihipunkan dan disusun secara naratif bagi memperlihatkan pola kefungsi jalan penarikan dalam sistem maritim sungai pra-kolonial. Pendekatan ini membolehkan dapatan kajian dipersembahkan secara berlapik dan berstruktur tanpa bergantung kepada perbandingan statistik atau penilaian kuantitatif.

Dari segi skop, kajian ini tertumpu kepada jalan penarikan di Semenanjung Tanah Melayu dengan penekanan khusus kepada laluan yang menghubungkan sistem Sungai Muar dan Sungai Pahang. Penumpuan ini dipilih kerana laluan tersebut merupakan antara jalan penarikan yang paling jelas direkodkan dalam kajian sarjana tempatan serta mempunyai sokongan bukti sejarah dan arkeologi yang kukuh. Kajian ini tidak bertujuan menghuraikan semua jalan penarikan di Alam Melayu, sebaliknya menggunakan kes utama ini sebagai asas untuk membina kefahaman yang lebih umum tentang peranan jalan penarikan dalam pembentukan tamadun maritim sungai.

Secara keseluruhan, pendekatan metodologi yang digunakan selari dengan sifat kajian sejarah dan kajian wilayah yang menekankan kefahaman kontekstual dan naratif. Dengan meletakkan kajian sarjana tempatan sebagai data teras, metodologi ini membolehkan sejarah mobiliti dan maritim sungai Alam Melayu difahami dari sudut pandang yang lebih dekat dengan realiti setempat. Pendekatan ini juga menyokong usaha memperkaya wacana sejarah dan maritim melalui pengiktirafan terhadap bentuk maritim sungai yang berasaskan sungai dan laluan dalaman, sekali gus membuka ruang kepada pembinaan kerangka teori yang lebih inklusif dan kontekstual.

KERANGKA TEORIKAL KAJIAN

Keperluan kepada Kerangka Teoretikal Alternatif dalam Kajian Maritim

Kajian tentang tamadun maritim secara umumnya berkembang dalam tradisi keilmuan yang menempatkan laut terbuka sebagai ruang utama pembentukan kuasa politik, jaringan ekonomi dan hubungan antarabangsa. Dalam kerangka ini, *kemaritiman* sering ditakrifkan melalui keupayaan pelayaran jarak jauh, penguasaan laluan laut strategik, serta kewujudan pelabuhan pesisir berskala besar sebagai nod perdagangan dan kuasa. Pendekatan ini banyak dipengaruhi oleh pengalaman sejarah Eropah dan dunia Mediterranean, yang menjadikan laut sebagai medium utama perluasan ekonomi, imperialisme dan interaksi antara wilayah (Braudel, 1972; Pearson, 2003).

Kerangka laut-*sentrik* ini kemudiannya diterapkan secara meluas dalam kajian kawasan lain, termasuk Asia Tenggara, sering kali tanpa penyesuaian yang mencukupi terhadap realiti geografi dan sejarah tempatan. Akibatnya, wilayah yang tidak menampilkan ciri-ciri pelabuhan samudera utama atau pelayaran laut terbuka berskala besar cenderung ditanggapi sebagai kurang maritim, bersifat pedalaman, atau terpinggir daripada arus sejarah perhubungan antarabangsa. Dalam konteks ini, maritim sering difahami secara sempit sebagai fenomena pesisir dan laut lepas, manakala peranan sungai dan laluan dalaman dilihat sebagai sekunder atau bersifat sokongan semata-mata.

Walau bagaimanapun, penerapan kerangka laut-*sentrik* secara langsung ke atas Alam Melayu menimbulkan keterbatasan konseptual yang ketara. Realiti geografi Alam Melayu dicirikan oleh rangkaian sungai yang panjang dan boleh dilayari jauh ke pedalaman, kawasan hulu yang saling berhubung, serta jarak daratan yang relatif pendek antara lembangan sungai. Dalam konteks ini, sungai bukan sekadar laluan tempatan, tetapi berfungsi sebagai nadi utama mobiliti, ekonomi dan pembentukan penempatan. Mengabaikan peranan sungai dalam analisis kemaritiman bermakna mengabaikan struktur asas yang membentuk kehidupan masyarakat pra-kolonial di rantau ini.

Keterbatasan kerangka laut-*sentrik* menjadi lebih jelas apabila berhadapan dengan fenomena jalan penarikan. Laluan daratan pendek yang menghubungkan dua sistem sungai ini tidak dapat dijelaskan secara memadai melalui teori yang memusatkan laut terbuka sebagai satu-satunya ruang maritim. Jalan penarikan tidak berfungsi dalam logik pelayaran samudera, sebaliknya beroperasi dalam sistem mobiliti dalaman yang berasaskan sungai, hulu dan adaptasi terhadap alam sekitar. Tanpa kerangka teoretikal yang sesuai, jalan penarikan cenderung ditafsirkan sebagai unsur *periferi*, tinggalan teknikal, atau anomali sejarah yang terpisah daripada konsep maritim arus perdana.

Oleh itu, kajian ini berpendirian bahawa terdapat keperluan yang jelas untuk membangunkan kerangka teoretikal alternatif yang lebih kontekstual bagi memahami tamadun maritim Alam Melayu. Kerangka alternatif ini perlu mengiktiraf sungai sebagai ruang maritim utama, bukannya sekadar cabang kepada laut, serta menempatkan laluan dalaman seperti jalan penarikan sebagai komponen struktur yang menyepadukan sistem perhubungan, ekonomi dan *governan*. Pendekatan ini membolehkan *kemaritiman* difahami sebagai sistem berlapis yang merangkumi sungai, muara dan daratan pendek, selari dengan realiti geografi dan sejarah tempatan.

Dengan membina kerangka teoretikal berasaskan maritim sungai, kajian ini berusaha keluar daripada batasan tafsiran laut-*sentrik* dan menyediakan asas konseptual yang lebih sesuai untuk meneliti fenomena jalan penarikan. Kerangka ini bukan bertujuan menafikan kepentingan laut, tetapi memperluaskan pemahaman tentang *kemaritiman* dengan memasukkan dimensi dalaman yang selama ini terpinggir. Melalui pendekatan ini, jalan penarikan dapat dianalisis sebagai elemen yang logik, berfungsi dan signifikan dalam pembentukan tamadun maritim sungai Alam Melayu.

Maritim Sungai sebagai Teori Teras Kajian

Konsep maritim sungai dalam kajian ini dirumuskan sebagai satu kerangka teori yang menempatkan sungai sebagai ruang maritim utama dalam pembentukan kehidupan sosial, ekonomi dan politik masyarakat pra-kolonial. Dalam kerangka ini, maritim tidak ditakrifkan secara sempit sebagai aktiviti pelayaran laut terbuka atau penguasaan samudera, sebaliknya difahami sebagai sistem perairan yang berfungsi secara menyeluruh merangkumi sungai, muara, pesisir dan daratan pendek yang menghubungkan antara sistem sungai.

Teori maritim sungai berasaskan pengamatan bahawa di Alam Melayu, sungai merupakan medium asas pergerakan manusia dan barangan. Sungai berfungsi sebagai laluan utama mobiliti, lokasi penempatan awal, sumber rezeki serta saluran komunikasi antara komuniti. Keupayaan sungai-sungai di rantau ini untuk dilayari jauh ke pedalaman menjadikan sungai bukan sekadar saluran tempatan, tetapi ruang maritim yang memiliki kapasiti ekonomi dan sosial setara dengan laut dalam konteks tertentu. Oleh itu, maritim sungai tidak boleh dilihat sebagai bentuk maritim yang terpisah atau kurang signifikan berbanding maritim laut, sebaliknya sebagai satu bentuk *kemaritiman* yang berakar pada realiti geografi dan ekologi setempat.

Sarjana yang mengkaji sejarah Asia Tenggara telah menunjukkan bahawa jaringan perdagangan dan penempatan awal di rantau ini berkembang terutamanya melalui sungai. Sungai menghubungkan kawasan pedalaman dengan muara dan seterusnya dengan dunia luar, membentuk rangka perhubungan yang berlapis. Dalam konteks ini, sungai dan laut tidak berfungsi secara terasing, tetapi saling melengkapi dalam satu sistem perairan yang bersepadu. Maritim sungai, oleh itu, merujuk kepada keupayaan masyarakat pra-kolonial mengoptimalkan sistem perairan dalaman sebagai asas pembentukan tamadun.

Dalam konteks Semenanjung Tanah Melayu, teori maritim sungai diperkukuhkan oleh kewujudan jalan penarikan sebagai mekanisme sambungan antara lembangan sungai. Laluan daratan pendek ini membolehkan kesinambungan pergerakan dari satu sistem sungai ke sistem sungai yang lain tanpa perlu melalui laut terbuka. Kehadiran jalan penarikan menunjukkan bahawa maritim sungai bukan sekadar bergantung kepada aliran sungai secara linear, tetapi beroperasi sebagai sistem jaringan, di mana sungai-sungai dihubungkan melalui adaptasi daratan yang minimum. Dalam kerangka teori ini, jalan penarikan berfungsi sebagai komponen struktur yang melengkapi sistem maritim sungai, bukan sebagai unsur luar atau pengecualian.

Sebagai teori teras, maritim sungai menekankan empat ciri utama. Pertama, keutamaan mobiliti dalaman, di mana pergerakan manusia dan barangan lebih tertumpu kepada sungai dan laluan sambungan berbanding laut terbuka. Kedua, integrasi ruang, iaitu penggabungan sungai,

muara dan daratan pendek sebagai satu sistem perairan yang berfungsi secara menyeluruh. Ketiga, adaptasi ekologi, di mana sistem maritim dibangun selari dengan kontur alam, aliran air dan hutan tropika tanpa perubahan landskap secara drastik. Keempat, keterikatan sosial dan politik, apabila sungai dan laluan dalaman menjadi asas pembentukan penempatan, jaringan kuasa dan *governan* pra-kolonial.

Teori maritim sungai juga membolehkan pembacaan semula terhadap sejarah wilayah yang selama ini dilabel sebagai pedalaman atau kurang maritim. Dalam kerangka ini, wilayah seperti Pahang tidak lagi difahami sebagai kawasan terpinggir daripada dunia maritim, sebaliknya sebagai pusat kepada sistem maritim dalaman yang aktif dan berfungsi. Sungai Pahang, misalnya, bukan sahaja menghubungkan pedalaman dengan muara, tetapi menjadi tulang belakang kepada pembentukan ekonomi, struktur sosial dan jaringan politik yang berterusan.

Dengan meletakkan maritim sungai sebagai teori teras, kajian ini menyediakan asas konseptual yang membolehkan fenomena jalan penarikan dianalisis secara logik dan bersepadu. Jalan penarikan tidak lagi dilihat sebagai anomali atau ciri teknikal semata-mata, tetapi sebagai manifestasi praktikal kepada teori maritim sungai itu sendiri. Melalui kerangka ini, mobiliti, perdagangan, *governan* dan interaksi sosial dapat difahami sebagai hasil daripada satu sistem perairan dalaman yang dibangun secara sedar dan berfungsi dalam konteks pra-kolonial Alam Melayu.

Secara keseluruhan, teori maritim sungai berfungsi sebagai paksi konseptual yang menghubungkan kritik terhadap kerangka laut-*sentrik*, analisis struktur jalan penarikan dan tafsiran terhadap tamadun maritim Alam Melayu. Teori ini bukan sahaja menjelaskan bagaimana sistem perairan dalaman beroperasi, tetapi juga mengapa ia menjadi asas pembentukan tamadun yang lestari, *adaptif* dan berakar pada realiti alam serta budaya setempat.

Jalan Penarikan sebagai Struktur Terbitan dalam Sistem Maritim Sungai

Dalam kerangka maritim sungai yang dijadikan teori teras kajian ini, jalan penarikan tidak difahami sebagai elemen luaran atau pengecualian kepada sistem perairan, sebaliknya sebagai struktur terbitan yang lahir secara logik daripada keperluan operasi sistem tersebut. Apabila sungai ditetapkan sebagai ruang maritim utama yang menyokong mobiliti, perdagangan dan hubungan sosial, maka keperluan untuk menghubungkan antara lembangan sungai yang berdekatan tetapi terpisah secara semula jadi melahirkan mekanisme sambungan yang sesuai dengan realiti alam. Dalam konteks inilah jalan penarikan berfungsi sebagai komponen dalaman kepada sistem maritim sungai.

Sebagai struktur terbitan, jalan penarikan beroperasi untuk memastikan kesinambungan pergerakan dalam sistem maritim sungai yang tidak bersifat linear. Sungai-sungai di Alam Melayu tidak membentuk satu aliran tunggal yang berterusan, sebaliknya wujud sebagai rangkaian lembangan yang berasingan tetapi berdekatan. Jalan penarikan membolehkan peralihan antara sistem sungai ini dilakukan melalui daratan yang pendek, sekali gus mengekalkan keutamaan mobiliti berasaskan perairan tanpa kebergantungan kepada pelayaran laut terbuka. Dalam kerangka ini, jalan penarikan bukanlah pengganti sungai, tetapi pelengkap yang memastikan fungsi sistem maritim sungai dapat diteruskan secara menyeluruh.

Kajian sarjana tempatan menunjukkan bahawa jalan penarikan digunakan secara berulang dan difahami sebagai sebahagian daripada amalan mobiliti pra-kolonial. Laluan ini berfungsi dalam pelbagai konteks kehidupan, termasuk pergerakan ekonomi, hubungan politik, keselamatan dan interaksi sosial, sekali gus mencerminkan peranannya sebagai struktur yang diinstitusikan dalam sistem maritim sungai (Adnan Jusoh et al., 2013; Mohamad Nasir Saludin et al., 2025). Kewujudan fungsi pelbagai ini tidak boleh difahami sebagai kebetulan sejarah, sebaliknya sebagai hasil daripada sistem maritim sungai yang memerlukan mekanisme sambungan yang fleksibel dan berkesan.

Dalam konteks ekonomi, jalan penarikan menyokong pengaliran barangan dan hasil pedalaman melalui rangkaian sungai, membolehkan perdagangan dalaman berfungsi tanpa gangguan struktur. Dari sudut *governan*, kawalan terhadap laluan penarikan berkait rapat dengan pengurusan pergerakan manusia, barangan dan maklumat dalam ruang wilayah, menjadikan laluan ini sebahagian daripada landskap kuasa pra-kolonial. Pada peringkat sosial pula, jalan penarikan berfungsi sebagai ruang interaksi yang menghubungkan komuniti pedalaman dan pesisir, membolehkan hubungan sosial dan budaya dipelihara dalam sistem perairan dalaman.

Sebagai struktur terbitan daripada teori maritim sungai, jalan penarikan memperlihatkan bahawa sistem ini tidak beroperasi secara statik, tetapi *adaptif* terhadap kekangan dan peluang alam sekitar. Penggunaan daratan secara minimum melalui laluan penarikan menunjukkan keutamaan untuk mengekalkan orientasi perairan sebagai asas mobiliti, selari dengan prinsip adaptasi ekologi yang menjadi ciri utama maritim sungai. Dalam konteks ini, jalan penarikan mencerminkan kebijaksanaan tempatan dalam mengoptimumkan ruang tanpa memecahkan logik asas sistem maritim sungai itu sendiri.

Dengan demikian, jalan penarikan dapat difahami sebagai struktur mobiliti, kerana ia memastikan kesinambungan pergerakan antara sistem sungai; sebagai struktur ekonomi, kerana ia menyokong aliran barangan dan hasil; sebagai struktur *governan*, kerana ia terlibat dalam kawalan dan pengurusan pergerakan; serta sebagai struktur sosial, kerana ia menjadi laluan interaksi manusia dalam ruang perairan dalaman. Pendekatan ini membolehkan jalan penarikan diletakkan pada kedudukan yang setara dengan sungai dan muara dalam analisis tamadun maritim sungai, bukan sebagai unsur sampingan, tetapi sebagai komponen teras yang melengkapkan sistem tersebut.

Secara keseluruhan, Subtopik ini menegaskan bahawa memahami jalan penarikan memerlukan penerimaan penuh terhadap teori maritim sungai sebagai kerangka analisis. Jalan penarikan bukan sahaja selari dengan teori tersebut, malah menjadi bukti empirik kepada kewujudannya. Melalui hubungan terbitan ini, teori maritim sungai memperoleh kejelasan operasional, manakala jalan penarikan memperoleh kedudukan konseptual yang kukuh dalam analisis tamadun maritim Alam Melayu.

Perspektif Islam dalam Memahami Mobiliti dan Tamadun

Bagi mengukuhkan kerangka teoretikal kajian ini, perspektif pemikiran Islam digunakan sebagai asas untuk memahami hubungan antara mobiliti, pengurusan ruang dan pembentukan tamadun. Dalam tradisi pemikiran Islam, mobiliti tidak ditanggapi sekadar sebagai pergerakan fizikal manusia dan barangan, tetapi sebagai sebahagian daripada sistem kehidupan yang

berkait rapat dengan amanah, keadilan dan kesejahteraan sosial. Kefahaman ini menjadikan pengurusan laluan perhubungan dan ruang geografi sebagai unsur penting dalam kelangsungan sesebuah masyarakat dan tamadun.

Dalam *Muqaddimah*, Ibn Khaldun (1967) menegaskan bahawa kekuatan dan kesinambungan sesebuah tamadun bergantung kepada keupayaan masyarakat mengurus sumber ekonomi, laluan perhubungan dan struktur sosial secara berkesan. Walaupun beliau tidak membincangkan isu jalan penarikan atau maritim secara khusus, gagasannya tentang hubungan antara mobiliti, kekuasaan dan kelangsungan sosial memberikan asas konseptual yang penting. Bagi Ibn Khaldun, penguasaan terhadap ruang dan laluan pergerakan menentukan keupayaan sesebuah masyarakat untuk mengawal ekonomi, mempertahankan keselamatan dan mengekalkan keteraturan sosial.

Dalam konteks Alam Melayu, gagasan ini dapat difahami melalui sistem sungai dan laluan dalaman yang membentuk asas mobiliti pra-kolonial. Sungai berfungsi sebagai nadi kehidupan yang menghubungkan penempatan, mengalirkan rezeki dan menyokong hubungan sosial antara komuniti. Jalan penarikan pula muncul sebagai mekanisme adaptif yang membolehkan kesinambungan mobiliti antara sistem sungai tanpa menafikan keutamaan perairan sebagai ruang utama pergerakan. Dalam kerangka ini, jalan penarikan mencerminkan keupayaan masyarakat Melayu Islam mengurus ruang secara berhemat dan strategik, selari dengan prinsip pengurusan sumber yang ditekankan dalam pemikiran Islam.

Perspektif Islam juga menekankan keseimbangan antara keperluan material dan kesejahteraan sosial. Mobiliti dan perdagangan tidak dilihat sebagai tujuan mutlak, sebaliknya sebagai wasilah untuk menjamin kelangsungan hidup, keadilan sosial dan keharmonian masyarakat. Oleh itu, sistem mobiliti yang dibangunkan oleh masyarakat Melayu Islam pra-kolonial berasaskan sungai dan laluan penarikan tidak bertujuan untuk eksploitasi maksimum terhadap alam, tetapi untuk memenuhi keperluan hidup secara mencukupi dan berterusan. Pendekatan ini sejajar dengan konsep masalah, di mana manfaat awam diutamakan tanpa menimbulkan kerosakan yang lebih besar.

Dari sudut hubungan antara mobiliti dan kekuasaan, pemikiran Islam melihat kekuasaan sebagai amanah yang tertakluk kepada keadilan dan tanggungjawab sosial. Dalam konteks ini, kawalan terhadap laluan perhubungan seperti sungai dan jalan penarikan bukan sekadar soal dominasi ruang, tetapi berkait dengan keupayaan pemerintah dan masyarakat mengurus pergerakan manusia, barangan dan maklumat secara adil. Jalan penarikan, yang digunakan secara terbuka dan berulang oleh pelbagai lapisan masyarakat, mencerminkan satu bentuk pengurusan ruang yang tidak bersifat eksklusif atau monopolistik, sebaliknya berakar pada keperluan kolektif.

Perspektif Islam turut memberikan dimensi etika terhadap hubungan manusia dengan alam. Alam dilihat sebagai ciptaan Tuhan yang perlu diurus dengan hikmah, bukan ditundukkan secara sewenang-wenangnya. Dalam konteks mobiliti dan pembinaan laluan perhubungan, prinsip ini mendorong penggunaan alam secara minimum tetapi berkesan. Jalan penarikan yang pendek, sementara dan mengikut kontur semula jadi tanah mencerminkan pendekatan ini. Ia membolehkan mobiliti dan perdagangan berlangsung tanpa memerlukan pembukaan laluan darat yang luas atau perubahan landskap secara drastik, sekali gus mengekalkan keseimbangan ekologi.

Dengan itu, perspektif Islam membantu menjelaskan mengapa sistem maritim sungai dan jalan penarikan menjadi pilihan utama dalam pembentukan tamadun pra-kolonial Alam Melayu. Pilihan ini bukan semata-mata didorong oleh faktor geografi, tetapi juga oleh kefahaman nilai yang menekankan keseimbangan, amanah dan keberlanjutan. Mobiliti berasaskan sungai dan laluan dalaman mencerminkan satu bentuk rasionaliti tamadun yang selari dengan prinsip Islam, di mana pembangunan tidak diukur melalui penguasaan ruang secara agresif, tetapi melalui keupayaan mengekalkan kehidupan sosial dan ekonomi dalam jangka panjang.

Secara keseluruhan, perspektif Islam dalam kajian ini berfungsi sebagai lapisan nilai yang melandasi teori maritim sungai dan struktur jalan penarikan. Ia menghubungkan aspek mobiliti, *governan* dan pengurusan alam dalam satu kerangka pemikiran yang menekankan keseimbangan antara manusia, ruang dan sumber. Dengan meletakkan perspektif ini dalam kerangka teoretikal, kajian ini menunjukkan bahawa tamadun maritim sungai Alam Melayu bukan sahaja hasil adaptasi geografi, tetapi juga manifestasi kepada satu sistem nilai dan etika yang berakar dalam pemikiran Islam.

Sintesis Kerangka Teoretikal Kajian

Kerangka teoretikal kajian ini dibina sebagai satu sistem analisis yang berasaskan maritim sungai dan disokong oleh nilai serta rasionaliti *worldview* Melayu Islam. Kerangka ini bertolak daripada keperluan untuk melampaui keterbatasan tafsiran laut-*sentrik* dengan mengiktiraf realiti geografi, sejarah dan budaya Alam Melayu yang berasaskan perairan dalaman.

Dalam kerangka ini, sungai ditetapkan sebagai ruang maritim utama yang menyokong mobiliti, pembentukan penempatan dan aliran ekonomi pra-kolonial. Daripada keutamaan sungai ini, jalan penarikan difahami sebagai struktur terbitan yang membolehkan kesinambungan pergerakan antara sistem sungai yang berasingan, sekali gus memastikan sistem maritim sungai berfungsi secara menyeluruh dan tidak terhad kepada aliran linear semata-mata. Mobiliti dalaman yang terhasil daripada gabungan sungai dan jalan penarikan menjadi asas kepada pembentukan ekonomi, *governan* dan hubungan sosial dalam masyarakat pra-kolonial.

Kerangka ini turut dilandasi oleh perspektif Islam, yang menekankan pengurusan ruang dan mobiliti sebagai amanah yang tertakluk kepada keadilan, keseimbangan dan keberlanjutan. Prinsip ini menjelaskan mengapa sistem maritim sungai dan jalan penarikan dibangunkan secara *adaptif* dan berimpak rendah terhadap alam, serta digunakan secara kolektif untuk memenuhi keperluan sosial dan ekonomi tanpa eksploitasi berlebihan. Dengan itu, struktur fizikal tamadun tidak dapat dipisahkan daripada sistem nilai yang membentuk cara masyarakat mengurus ruang dan sumber.

Secara sintesis, kerangka teoretikal kajian ini dibina atas empat komponen utama yang saling berkait: (1) sungai sebagai ruang maritim utama; (2) jalan penarikan sebagai struktur sambungan dalam sistem maritim sungai; (3) mobiliti dalaman sebagai asas pembentukan ekonomi dan *governan* pra-kolonial dan (4) *worldview* Melayu Islam sebagai kerangka nilai dalam pengurusan ruang, mobiliti dan alam.

Kerangka ini membolehkan jalan penarikan dianalisis bukan sebagai unsur *periferi* atau anomali sejarah, tetapi sebagai komponen teras yang logik dan berfungsi dalam tamadun

maritim sungai Alam Melayu. Dengan meletakkan kerangka ini sebagai asas analisis, kajian ini menyediakan landasan teoretikal yang jelas dan kontekstual untuk menafsir dapatan empirikal, membina perbincangan kritikal, serta merumuskan sumbangan kajian terhadap pemahaman tamadun maritim dan sejarah wilayah.

Jadual 1 Matriks Kerangka Teoretikal Kajian Tamadun Maritim Sungai Alam Melayu

Komponen Teori		Kerangka Laut- <i>Sentrik</i> Konvensional	Kerangka Maritim Sungai (Kajian ini)	Implikasi Terhadap Jalan Penarikan
Ruang Utama	Maritim	Laut terbuka dan pesisir sebagai pusat kuasa dan ekonomi	Sungai sebagai ruang maritim utama yang menyokong mobiliti dalaman	Jalan penarikan berfungsi sebagai sambungan logik antara ruang sungai
Takrif	<i>Kemaritiman</i>	Pelayaran jarak jauh, pelabuhan samudera, laluan laut strategik	Sistem perairan berlapis: sungai–muara–daratan pendek	Jalan penarikan diiktiraf sebagai elemen maritim, bukan unsur daratan semata-mata
Struktur Mobiliti		Linear, berorientasikan laut lepas	Berjaringan, berorientasikan sungai dan laluan dalaman	Jalan penarikan memastikan kesinambungan mobiliti antara lembangan sungai
Peranan Sungai		Sekunder atau sokongan kepada laut	Teras pembentukan penempatan, ekonomi dan <i>governan</i>	Jalan penarikan melengkapkan fungsi sungai sebagai sistem maritim
Logik Infrastruktur		Infrastruktur berskala besar (pelabuhan, darat kolonial)	Adaptasi minimum terhadap alam, laluan pendek dan fleksibel	Jalan penarikan mencerminkan teknologi sosial berimpak rendah
Ekonomi Kolonial	Pra-	Perdagangan terbuka dan hubungan antarabangsa	Perdagangan dalaman dan pengaliran hasil pedalaman melalui sungai	Jalan penarikan menyokong aliran ekonomi tanpa bergantung pada laut terbuka
<i>Governan</i> & Kuasa		Kawalan pelabuhan dan laluan laut	Kawalan sungai dan laluan dalaman sebagai landskap kuasa	Jalan penarikan terlibat dalam pengurusan pergerakan dan keselamatan
Dimensi Sosial		Interaksi tertumpu di pelabuhan pesisir	Interaksi berlapis antara pedalaman dan pesisir	Jalan penarikan menjadi ruang interaksi sosial dan

Adaptasi Ekologi	Perubahan landskap besar-besaran	Penyesuaian dengan kontur alam dan ekologi setempat <i>Worldview</i> Melayu	budaya Jalan penarikan dibina secara sementara dan lestari
Asas Nilai	Rasionaliti ekonomi dan kuasa	Islam: amanah, keseimbangan, masalah	Jalan penarikan mencerminkan etika pengurusan ruang Islam
Status Penarikan	Jalan <i>Periferi</i> / anomali / teknikal	Struktur terbitan dalam sistem maritim sungai	Elemen teras dalam analisis tamadun maritim sungai
Kedudukan Teoretikal	Tidak dijelaskan secara memadai	Dijelaskan secara logik dan bersepadu	Jalan penarikan menjadi bukti empirik teori maritim sungai

Ringkasan Huraian Analitik Jadual Kerangka Teoretikal

Jadual kerangka teoretikal ini memperlihatkan peralihan konseptual yang ketara daripada tafsiran *kemaritiman* berasaskan laut-*sentrik* kepada satu kerangka maritim sungai yang lebih kontekstual dengan realiti Alam Melayu. Kerangka laut-*sentrik*, yang berakar daripada pengalaman sejarah Eropah dan Mediterranean, cenderung menempatkan laut terbuka, pelayaran jarak jauh dan pelabuhan pesisir sebagai penanda utama kewujudan tamadun maritim. Pendekatan ini secara tidak langsung mengecilkan peranan sungai dan laluan dalaman, serta meletakkan wilayah pedalaman sebagai kurang signifikan dalam sejarah *kemaritiman*.

Sebaliknya, kerangka maritim sungai yang dibangunkan dalam kajian ini menegaskan bahawa sungai merupakan ruang maritim utama yang membentuk asas mobiliti, ekonomi dan *governan* masyarakat pra-kolonial. Melalui kerangka ini, *kemaritiman* difahami sebagai satu sistem perairan berlapis yang merangkumi sungai, muara dan daratan pendek, bukannya terhad kepada laut terbuka semata-mata. Peralihan ini membolehkan struktur mobiliti dalaman difahami secara menyeluruh dan berfungsi dalam konteks geografi serta sejarah tempatan.

Dalam konteks ini, jalan penarikan memperoleh kedudukan konseptual yang baharu. Jadual menunjukkan bahawa jalan penarikan bukan lagi ditanggapi sebagai unsur *periferi*, anomali atau tinggalan teknikal, tetapi sebagai struktur terbitan yang logik dalam sistem maritim sungai. Ia berfungsi sebagai mekanisme sambungan antara lembangan sungai yang berasingan, memastikan kesinambungan mobiliti tanpa menafikan keutamaan perairan sebagai ruang utama pergerakan. Fungsi ini menjadikan jalan penarikan setara dengan sungai dan muara dalam analisis tamadun maritim sungai.

Jadual ini juga menonjolkan perbezaan dari segi logik infrastruktur dan adaptasi ekologi. Berbeza dengan pendekatan laut-*sentrik* dan kolonial yang cenderung membina infrastruktur kekal berskala besar serta mengubah landskap secara drastik, sistem maritim sungai beroperasi melalui adaptasi minimum terhadap alam sekitar. Jalan penarikan, sebagai contoh, mencerminkan teknologi sosial berimpak rendah yang selari dengan kontur alam dan ekologi setempat, namun tetap berkesan dalam menyokong mobiliti, perdagangan dan

hubungan sosial. Dari sudut ekonomi dan *governan*, jadual ini memperlihatkan bahawa mobiliti dalaman berasaskan sungai dan jalan penarikan menjadi asas pembentukan ekonomi pra-kolonial dan pengurusan kuasa wilayah. Kawalan terhadap sungai dan laluan dalaman berfungsi sebagai landskap kuasa yang mengawal pergerakan manusia, barangan dan maklumat, sekali gus membentuk struktur *governan* yang berakar pada realiti tempatan. Dalam kerangka ini, jalan penarikan memainkan peranan penting dalam menyepadukan ruang pedalaman dan pesisir dalam satu sistem yang berfungsi.

Akhirnya, jadual ini menegaskan bahawa kerangka maritim sungai bukan sekadar alternatif teknikal kepada teori laut-*sentrik*, tetapi satu pendekatan konseptual yang mengintegrasikan dimensi ruang, mobiliti, nilai dan etika. Dengan disokong oleh *worldview* Melayu Islam yang menekankan amanah, keseimbangan dan maslahah, kerangka ini membolehkan tamadun maritim Alam Melayu difahami sebagai sistem yang lestari, *adaptif* dan berteraskan nilai. Melalui sintesis ini, jalan penarikan muncul sebagai bukti empirik kepada kewujudan dan keberfungsian teori maritim sungai dalam pembentukan tamadun pra-kolonial.

DAPATAN DAN ANALISIS

Jalan Penarikan sebagai Infrastruktur Mobiliti Pra-Kolonial

Dapatan kajian menunjukkan bahawa jalan penarikan merupakan satu bentuk infrastruktur mobiliti yang dirancang secara praktikal dalam konteks pra-kolonial Alam Melayu. Ia tidak muncul secara kebetulan, tetapi terbentuk daripada pengalaman kolektif masyarakat tempatan yang memahami sifat sungai, hulu dan daratan di antara dua lembangan sungai. Jalan penarikan membolehkan kesinambungan perjalanan sungai ke sungai, menjadikan pergerakan dalaman lebih cekap berbanding laluan laut terbuka yang panjang dan berisiko.

Dalam kes Jalan Penarikan Jempol, laluan ini menghubungkan sistem Sungai Muar di pantai barat dengan rangkaian Sungai Pahang melalui Sungai Jempol, Seriting dan Bera. Laluan ini membolehkan perahu dan muatan dipindahkan merentasi daratan yang relatif pendek sebelum perjalanan diteruskan melalui sungai seterusnya. Corak mobiliti ini memperlihatkan bahawa sungai berfungsi sebagai lebuh raya utama, manakala jalan penarikan berfungsi sebagai sambungan teknikal yang melengkapkan sistem tersebut (Norhalim & Jamaludin, 1999; Adnan Jusoh et al., 2013).

Kewujudan infrastruktur mobiliti ini menunjukkan bahawa masyarakat pra-kolonial memiliki pengetahuan geografi dan strategi pergerakan yang tersusun. Jalan penarikan bukan sekadar laluan sementara, tetapi digunakan secara berulang dan berterusan, membuktikan kewujudannya sebagai sebahagian daripada sistem perhubungan yang stabil dan dikenali dalam tradisi tempatan.

Ekonomi: Jalan Penarikan dalam Jaringan Perdagangan Dalaman

Dapatan kajian turut memperlihatkan bahawa jalan penarikan memainkan peranan penting dalam menyokong ekonomi maritim sungai pra-kolonial. Laluan ini membolehkan hasil pedalaman seperti emas, rotan, damar dan hasil hutan lain dialirkan ke kawasan pesisir melalui rangkaian sungai, sebelum dipasarkan ke peringkat serantau. Pada masa yang sama, barangan

luar seperti tekstil, tembikar dan logam dibawa masuk ke kawasan hulu melalui laluan yang sama (Preethevan Ramu et al., 2020).

Perdagangan melalui jalan penarikan bersifat selektif dan bernilai tinggi, selaras dengan pendekatan ekonomi masyarakat Melayu Islam yang tidak menekankan eksploitasi besar-besaran terhadap alam. Laluan yang pendek dan penggunaan sungai sebagai medium utama mengurangkan keperluan membuka laluan darat yang luas, sekali gus meminimumkan gangguan terhadap hutan dan ekosistem sungai. Ini menunjukkan bahawa aktiviti ekonomi pra-kolonial dijalankan dalam kerangka keseimbangan antara keperluan rezeki dan kelestarian alam. Dalam konteks ini, jalan penarikan bukan sekadar laluan perdagangan, tetapi sebahagian daripada sistem ekonomi yang berakar pada adaptasi ekologi dan kefahaman terhadap had alam sekitar.

Fungsi Jalan Penarikan dalam *Governan*, Keselamatan dan Perjuangan Anti-Kolonial

Dapatan kajian menunjukkan bahawa jalan penarikan bukan sahaja berfungsi dalam konteks *governan* dan keselamatan pra-kolonial, malah memainkan peranan penting dalam sejarah perjuangan orang Melayu menentang penjajahan kolonial. Laluan ini menyediakan ruang mobiliti dalaman yang sukar dikesan dan dikawal oleh kuasa kolonial, sekali gus memberi kelebihan strategik kepada masyarakat tempatan yang lebih arif tentang geografi sungai dan hulu.

Dalam konteks Semenanjung Tanah Melayu, penjajahan British memperkenalkan satu bentuk pentadbiran dan kawalan yang berasaskan laluan darat, jalan raya dan pelabuhan pesisir. Pendekatan ini memberi tumpuan kepada pusat pentadbiran kolonial dan laluan ekonomi utama, tetapi kurang memberi perhatian kepada jaringan sungai dalaman dan laluan penarikan yang telah lama digunakan oleh masyarakat tempatan (Linehan, 1978; Andaya & Andaya, 2001). Keadaan ini mewujudkan ruang strategik bagi orang Melayu untuk terus menggunakan laluan tradisional sebagai medium pergerakan dan komunikasi.

Jalan penarikan, khususnya di kawasan hulu dan pedalaman, membolehkan pergerakan pejuang, utusan dan sokongan logistik dilakukan tanpa melalui laluan yang dikawal oleh pihak kolonial. Laluan ini juga membolehkan hubungan antara komuniti pedalaman dan pesisir diteruskan dalam keadaan pengawasan kolonial yang semakin ketat di kawasan bandar dan pelabuhan. Dalam hal ini, jalan penarikan berfungsi sebagai ruang selamat (*safe corridor*) bagi pergerakan masyarakat tempatan.

Dalam sejarah penentangan Melayu terhadap penjajahan, kawasan sungai dan hulu sering menjadi medan utama gerakan *resistensi*. Pengetahuan mendalam tentang sungai, hutan dan laluan penarikan membolehkan pejuang Melayu menggunakan strategi mobiliti yang fleksibel, berpindah dengan pantas dan mengelakkan pertembungan langsung dengan kekuatan kolonial yang lebih besar. Strategi ini selari dengan corak penentangan yang berasaskan adaptasi ruang dan sokongan komuniti setempat, bukannya peperangan terbuka secara konvensional (Cheah Boon Kheng, 1983; Andaya & Andaya, 2001).

Dalam konteks Pahang, jaringan sungai dan laluan dalaman memainkan peranan penting dalam penentangan terhadap campur tangan British pada akhir abad ke-19. Kawasan hulu dan laluan sungai menjadi tempat perlindungan dan pergerakan tokoh-tokoh penentangan Melayu, termasuk dalam konflik yang melibatkan pembesar tempatan dan masyarakat

pedalaman. Laluan dalaman yang sukar diakses oleh pihak kolonial membolehkan penentangan diteruskan dalam tempoh yang panjang, walaupun struktur pentadbiran kolonial telah diwujudkan di kawasan pesisir dan bandar (Linehan, 1978).

Dari sudut *worldview* Melayu Islam, penggunaan jalan penarikan dalam perjuangan ini mencerminkan pendekatan yang beretika dan berstrategi dalam mempertahankan kedaulatan. Perjuangan tidak semestinya dilakukan melalui pemusnahan besar-besaran atau konfrontasi terbuka, sebaliknya melalui penguasaan ruang, kesabaran dan kebijaksanaan dalam mengurus pergerakan. Pendekatan ini selari dengan prinsip Islam yang menekankan hikmah, masalah dan pengelakan kemudaratannya yang lebih besar.

Dengan itu, jalan penarikan boleh difahami sebagai sebahagian daripada infrastruktur sosial dan politik yang menyokong kelangsungan masyarakat Melayu dalam menghadapi tekanan kolonial. Ia bukan sahaja alat mobiliti, tetapi juga medium yang memungkinkan kesinambungan jaringan sosial, komunikasi dan identiti tempatan dalam situasi penjajahan.

Fungsi Jalan Penarikan dalam *Governan*, Keselamatan dan Perjuangan Anti-Kolonial

Dapatan kajian menunjukkan bahawa jalan penarikan bukan sahaja berfungsi dalam konteks *governan* dan keselamatan pra-kolonial, malah memainkan peranan penting dalam sejarah perjuangan orang Melayu menentang penjajahan kolonial. Laluan dalaman berasaskan sungai dan penarikan menyediakan ruang mobiliti yang sukar dikesan serta dikawal oleh pihak kolonial, sekali gus memberi kelebihan strategik kepada masyarakat tempatan yang lebih arif tentang geografi hulu, sungai dan jaringan pedalaman (Linehan, 1936; Linehan, 1978).

Dalam konteks Semenanjung Tanah Melayu, penjajahan British memperkenalkan sistem kawalan yang bertumpu kepada pelabuhan pesisir, jalan raya dan pusat pentadbiran moden. Struktur ini memberi tumpuan kepada laluan ekonomi kolonial, namun secara relatif mengabaikan jaringan sungai dalaman dan laluan penarikan yang telah lama digunakan oleh masyarakat Melayu sebagai asas mobiliti dan komunikasi (Gullick, 1988; Khoo Kay Kim, 1984). Keadaan ini membuka ruang kepada kesinambungan penggunaan laluan tradisional oleh orang Melayu di luar kerangka kawalan kolonial.

Jalan penarikan, khususnya di kawasan hulu dan pedalaman, membolehkan pergerakan pejuang, utusan serta sokongan logistik dilakukan tanpa melalui laluan yang dipantau oleh pihak penjajah. Laluan ini juga menghubungkan komuniti pedalaman dengan pesisir secara berterusan, membolehkan jaringan sosial dan maklumat dikekalkan walaupun struktur pentadbiran kolonial semakin mengukuh di kawasan bandar dan muara (Nik Anuar Nik Mahmud, 1999).

Dalam sejarah penentangan di Pahang, jaringan sungai dan kawasan Ulu Pahang berfungsi sebagai medan utama perjuangan. Pengetahuan mendalam tentang laluan sungai dan daratan pendek membolehkan tokoh-tokoh tempatan mengatur pergerakan yang fleksibel serta mengelakkan pertembungan langsung dengan kekuatan kolonial yang lebih besar. Peristiwa Pemberontakan Pahang 1891–1895 memperlihatkan bagaimana ruang hulu dan laluan dalaman dimanfaatkan sebagai kawasan perlindungan dan mobiliti strategik (Linehan, 1936; Nik Anuar Nik Mahmud, 1999).

Tokoh seperti Dato' Bahaman menggunakan kelebihan geografi pedalaman dan jaringan sungai untuk meneruskan penentangan terhadap British. Gerakan yang beroperasi di

kawasan hulu dan laluan dalaman ini menunjukkan bahawa strategi perjuangan Melayu tidak berasaskan konfrontasi terbuka semata-mata, sebaliknya berteraskan penguasaan ruang, sokongan komuniti dan mobiliti dalaman yang sukar ditundukkan oleh struktur kolonial (Ahmad Fawzi Basri, 1982; Linehan, 1978).

Dalam kerangka *worldview* Melayu Islam, penggunaan jalan penarikan dalam konteks perjuangan ini mencerminkan pendekatan yang beretika dan berstrategi. Perjuangan dijalankan dengan mengutamakan kebijaksanaan, kesabaran dan pengelakan kemudaratan yang lebih besar, selari dengan prinsip amanah dan maslahah dalam pemikiran Islam. Dengan itu, jalan penarikan bukan sahaja infrastruktur fizikal, tetapi ruang etika perjuangan yang membolehkan kelangsungan masyarakat Melayu mempertahankan kedaulatan dalam keadaan penjajahan.

Jalan Penarikan dan *Worldview* Melayu Islam Mesra Alam

Dapatan kajian memperlihatkan dengan jelas bahawa pembinaan dan penggunaan jalan penarikan mencerminkan *worldview* Melayu Islam yang mesra alam. Laluan penarikan dibentuk mengikut kontur semula jadi tanah, menggunakan jarak terpendek antara dua sistem sungai dan tidak melibatkan perubahan landskap secara drastik. Pendekatan ini menunjukkan satu bentuk teknologi sosial yang rendah impak tetapi tinggi keberkesanan.

Amalan ini sejajar dengan konsep amanah dan keseimbangan dalam pemikiran Islam, di mana manusia berperanan sebagai khalifah yang memakmurkan bumi tanpa merosakkannya. Jalan penarikan menjadi contoh bagaimana penyelesaian mobiliti dan ekonomi dibangunkan melalui pemahaman mendalam terhadap alam, bukannya melalui penaklukan alam secara agresif (Mohd. Taib Osman, 1989; Mohd. Yusoff Hashim, 1992). Dalam konteks ini, jalan penarikan bukan sahaja struktur fizikal, tetapi manifestasi nilai dan etika masyarakat Melayu Islam dalam membina tamadun.

Sintesis Dapatan: Jalan Penarikan sebagai Struktur Teras Tamadun Maritim Sungai

Secara keseluruhan, dapatan kajian menunjukkan bahawa jalan penarikan berfungsi sebagai struktur teras dalam tamadun maritim sungai pra-kolonial. Ia menyepadukan mobiliti, ekonomi, *governance*, keselamatan dan nilai mesra alam dalam satu sistem yang berfungsi secara menyeluruh.

Jalan penarikan membuktikan bahawa tamadun maritim di Alam Melayu tidak bergantung sepenuhnya kepada laut terbuka, sebaliknya berkembang melalui pengoptimuman sungai dan daratan pendek. Sistem ini melahirkan bentuk maritim sungai yang berbeza, tetapi tidak kurang maju atau berkesan. Sebaliknya, ia menunjukkan kebijaksanaan tempatan dalam menyesuaikan pembangunan tamadun dengan realiti alam sekitar dan nilai budaya.

Dengan itu, jalan penarikan wajar difahami bukan sebagai tinggalan sejarah yang terpinggir, tetapi sebagai bukti keupayaan masyarakat Melayu Islam pra-kolonial membangunkan tamadun maritim yang lestari, adaptif dan berakar pada *world-view* yang seimbang antara manusia dan alam.

PERBINCANGAN

Jalan Penarikan dalam Kerangka Maritim Sungai

Fenomena jalan penarikan dapat difahami secara bermakna apabila diletakkan dalam kerangka maritim sungai yang berasaskan mobiliti dalaman. Jalan penarikan berfungsi sebagai sambungan antara sistem sungai yang berasingan, membolehkan kesinambungan pergerakan tanpa kebergantungan kepada laut terbuka. Dalam konteks ini, sungai berperanan sebagai ruang utama pergerakan, manakala jalan penarikan melengkapkan sistem tersebut dengan menyediakan laluan daratan pendek yang sesuai dengan realiti geografi setempat.

Corak penggunaan jalan penarikan yang berulang dan berterusan memperlihatkan bahawa laluan ini merupakan sebahagian daripada sistem perhubungan yang dikenali dan difahami dalam masyarakat pra-kolonial. Mobiliti tidak bergantung kepada satu laluan tunggal, sebaliknya beroperasi sebagai jaringan yang menghubungkan hulu, sungai utama dan muara dalam satu sistem yang berfungsi secara menyeluruh.

Mobiliti Dalaman dan Pembentukan Ekonomi Pra-Kolonial

Peranan jalan penarikan dalam sistem ekonomi pra-kolonial berkait rapat dengan fungsi sungai sebagai medium pengaliran hasil dan barangan. Laluan ini membolehkan hasil pedalaman dibawa ke kawasan pesisir melalui rangkaian sungai, sementara barangan luar bergerak ke kawasan hulu melalui laluan yang sama. Perdagangan yang berlaku bersifat terpilih dan tertumpu kepada barangan bernilai, sejajar dengan penggunaan laluan yang efisien dan terhad.

Kebergantungan kepada sungai dan laluan daratan pendek mengurangkan keperluan pembukaan laluan darat berskala besar. Struktur ekonomi yang terbentuk melalui sistem ini menunjukkan satu bentuk pengurusan sumber yang berhati-hati, di mana mobiliti dan perdagangan disesuaikan dengan had alam sekitar. Jalan penarikan dalam konteks ini menjadi penghubung penting yang memastikan kelancaran aliran ekonomi dalaman tanpa menjejaskan keseimbangan ekologi.

Governan Ruang dan Dinamika Kuasa

Dalam masyarakat pra-kolonial, sungai dan laluan dalaman membentuk asas kepada pengurusan ruang dan pergerakan. Kawalan terhadap laluan ini berkait rapat dengan pengurusan keselamatan, aliran maklumat dan keteraturan sosial. Jalan penarikan, sebagai sebahagian daripada jaringan perhubungan dalaman, terlibat secara langsung dalam pembentukan landskap kuasa yang berasaskan penguasaan ruang.

Perubahan struktur kuasa semasa penjajahan kolonial memperlihatkan perbezaan pendekatan terhadap pengurusan ruang. Sistem kolonial memberi tumpuan kepada pelabuhan pesisir, jalan raya dan pusat pentadbiran moden, manakala jaringan sungai dalaman dan laluan penarikan kurang diberi perhatian. Keadaan ini membolehkan laluan tradisional terus digunakan oleh masyarakat tempatan sebagai medium pergerakan dan komunikasi di luar struktur kawalan kolonial.

Dalam konteks Pahang, kawasan hulu dan jaringan sungai berfungsi sebagai ruang perlindungan serta laluan strategik. Pengetahuan tempatan tentang sungai, hutan dan laluan daratan pendek membolehkan pergerakan dilakukan secara fleksibel dan berperingkat. Laluan dalaman ini menyokong kesinambungan hubungan antara komuniti pedalaman dan pesisir walaupun struktur pentadbiran kolonial telah diwujudkan di kawasan tertentu.

Worldview Melayu Islam dan Etika Pengurusan Alam

Penggunaan jalan penarikan mencerminkan *worldview* Melayu Islam yang menekankan hubungan seimbang antara manusia dan alam. Laluan ini dibina mengikut kontur semula jadi tanah, menggunakan jarak terpendek dan tidak melibatkan perubahan landskap secara besar-besaran. Pendekatan ini menunjukkan satu bentuk pengurusan ruang yang mengutamakan keberkesanan tanpa menjejaskan keseimbangan ekologi.

Dalam pemikiran Islam, alam dilihat sebagai amanah yang perlu diurus dengan hikmah. Prinsip ini dizahirkan melalui pemilihan sungai sebagai laluan utama dan penggunaan jalan penarikan sebagai penyelesaian mobiliti yang minimum impak. Jalan penarikan bukan sekadar kemudahan fizikal, tetapi manifestasi etika yang menghubungkan keperluan mobiliti, ekonomi dan tanggungjawab terhadap alam sekitar.

Jalan Penarikan dan Pembacaan Semula Tamadun Maritim

Apabila jalan penarikan diletakkan dalam konteks sistem maritim sungai, pemahaman terhadap tamadun maritim Alam Melayu menjadi lebih menyeluruh. Wilayah yang sering dianggap sebagai pedalaman dapat difahami sebagai sebahagian daripada sistem maritim dalaman yang aktif dan berfungsi. Sungai, laluan penarikan dan muara beroperasi sebagai satu rangka perhubungan yang berlapis, menyokong mobiliti, ekonomi dan kehidupan sosial.

Dalam kerangka ini, jalan penarikan bukan unsur pinggiran atau pengecualian sejarah, tetapi komponen penting yang melengkapkan sistem maritim sungai. Kehadirannya memperlihatkan bagaimana masyarakat Melayu Islam pra-kolonial mengurus ruang dan mobiliti secara adaptif, beretika dan selari dengan realiti alam sekitar.

KESIMPULAN

Sebagai kesimpulan, kajian ini menegaskan bahawa jalan penarikan merupakan komponen teras dalam tamadun maritim sungai di Alam Melayu, yang mengintegrasikan aspek mobiliti, ekonomi, *governan*, keselamatan, serta nilai budaya dan agama dalam satu sistem yang adaptif dan lestari. Jalan penarikan bertindak sebagai penghubung strategik antara lembangan sungai, membolehkan jaringan perhubungan dalaman yang cekap tanpa kebergantungan kepada laut terbuka, sekali gus menyokong pembentukan penempatan, aliran perdagangan terpilih, dan hubungan sosial masyarakat pra-kolonial. Dalam konteks *governan*, laluan ini membentuk landskap kuasa yang mengawal pergerakan manusia dan maklumat, serta kekal berfungsi sebagai ruang mobiliti dalaman ketika tekanan kolonial. Dari sudut pandangan dunia Melayu Islam, pembinaan jalan penarikan yang mengikut kontur semula jadi tanpa mengubah landskap secara drastik mencerminkan etika pengurusan alam berasaskan amanah dan keseimbangan

ekologi. Dengan demikian, kajian ini menyediakan kerangka pemahaman yang lebih kontekstual terhadap sejarah maritim Alam Melayu, bukan semata-mata melalui lensa laut terbuka, tetapi melalui kepentingan sungai dan laluan dalaman yang menjadi nadi kehidupan dan tamadun masyarakat tempatan.

RUJUKAN

- Adnan Jusoh, Ahmad Kamal Ariffin Mohd. Rus, & Mohd Samsudin. (2013). Laluan penarikan dan warisan perhubungan pra-kolonial di Semenanjung Malaysia. Dalam *Prosiding Seminar Sejarah Sosial* (hlm. 1–15). Universiti Pendidikan Sultan Idris.
- Ahmad Fawzi Basri. (1982). *Dato' Bahaman: Pahlawan Pahang menentang British*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Andaya, B. W. (1979). *Perak, the abode of grace: A study of an eighteenth-century Malay state*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Andaya, B. W., & Andaya, L. Y. (2001). *A history of Malaysia* (2nd ed.). Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Braudel, F. (1972). *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II* (Vol. 1). London: Collins.
- Cheah Boon Kheng. (1983). *Red star over Malaya: Resistance and social conflict during and after the Japanese occupation, 1941–1946*. Singapore: Singapore University Press.
- Cheah Boon Kheng. (1998). *Malay politics and nationalism: The Malay political scene, 1920–1940*. Singapore: Oxford University Press.
- Gullick, J. M. (1988). *Malay society in the late nineteenth century: The beginnings of change*. Singapore: Oxford University Press.
- Hall, K. R. (2011). *A history of early Southeast Asia: Maritime trade and societal development, 100–1500*. Lanham, MD: Rowman & Littlefield.
- Ibn Khaldun. (1967). *The Muqaddimah* (F. Rosenthal, Trans.). Princeton, NJ: Princeton University Press. (Karya asal diterbitkan abad ke-14)
- Khoo Kay Kim. (1984). *The Western Malay States 1850–1873: The effects of commercial development on Malay politics*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Linehan, W. (1936). A history of Pahang. *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, 14(2), 1–257.
- Linehan, W. (1978). *A history of Pahang*. Kuala Lumpur: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society.
- Linehan, W. (1978). *A history of Pahang*. Kuala Lumpur: Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society.
- Mohamad Nasir Saludin, Ahmad Kamal Ariffin Mohd. Rus, & Adnan Jusoh. (2025). Jalan Penarikan Jempol dalam konteks perdagangan, ketenteraan dan budaya Melayu. *Sutera*, 18(2), 109–123.
- Mohd. Rosli Saludin. (2011). *Pahang dalam sejarah*. Kuantan: Yayasan Pahang.
- Mohd. Taib Osman. (1989). *Malay folk beliefs: An integration of disparate elements*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Mohd. Yusoff Hashim. (1992). *Kesultanan Melayu Melaka*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.

- Nik Anuar Nik Mahmud. (1999). *Pemberontakan Pahang 1891–1895*. Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Norhalim Hj. Ibrahim, & Jamaludin Samsudin. (1999). Jalan Penarikan: Laluan sejarah yang dilupakan. *Jurnal Sejarah*, 7, 45–62.
- Pearson, M. N. (2003). *The Indian Ocean*. London: Routledge.
- Preethevan Ramu, Zuliskandar Ramli, & Nik Hassan Shuhaimi Nik Abdul Rahman. (2020). Laluan penarikan Sungai Muar–Pahang: Analisis arkeologi dan sejarah. *Jurnal Arkeologi Malaysia*, 33, 55–78.
- Reid, A. (1988). *Southeast Asia in the age of commerce, 1450–1680* (Vol. 1). New Haven, CT: Yale University Press.
- Shaharil Talib. (1995). *The Malay peasantry and colonial rule: The emergence of political consciousness in British Malaya*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Tregonning, K. G. (1964). *A history of modern Malaya*. Singapore: Eastern Universities Press.
- Zuliskandar Ramli, & Nik Hassan Shuhaimi Nik Abdul Rahman. (2010). Sungai dan sistem perhubungan awal di Semenanjung Malaysia. *Sari*, 28(1), 1–20.