

สิงคโปร์เมืองแห่งการค้า เมืองท่าแรงงาน: การศึกษา ว่าด้วยแรงงานและการค้าของเจ้าอาณานิคมอังกฤษ ระหว่างคริสต์ศตวรรษที่ 19-20

Singapore as a Commercial City and Labor Port: The Study of Labor and Trade of the British Colonist between the 19th and 20th Centuries

ชัยวัฒน์ ปะสุนะ (Chaiwat Pasuna)¹

Received: June 23, 2021

Revised: September 6, 2021

Accepted: October 28, 2021

บทคัดย่อ

บทความนี้ศึกษาพัฒนาการของประวัติศาสตร์สิงคโปร์ในคริสต์ศตวรรษที่ 19-20 วัตถุประสงค์ของการศึกษา 2 ประการ คือ 1) ศึกษาพัฒนาการสิงคโปร์ในฐานะเมืองท่าการค้าอาณานิคมของอังกฤษ และ 2) ศึกษาการค้าแรงงานตลอดจนพัฒนาการของแรงงานในเมืองท่าสิงคโปร์ ซึ่งใช้ระเบียบวิธีวิจัยทางประวัติศาสตร์โดยพิจารณาจากงานวิจัยที่สำรวจหลักฐานบันทึกของคนพื้นเมืองมาประกอบใช้ แนวคิดสำคัญของการศึกษาสอดคล้องกับบริบทด้านเวลา คือ แนวคิดลัทธิอาณานิคมและการเปิดเสรีแรงงาน เพื่อทำความเข้าใจการค้าเมืองท่าทางทะเลปลายแหลมมลายู ผลการศึกษาพบว่า การค้ามีส่วนสำคัญในการดึงดูดแรงงานและผู้คนเข้ามาในสิงคโปร์ นอกจากนี้ การที่อังกฤษได้สถาปนาอำนาจในสิงคโปร์ได้ยุติวิธีการค้าแรงงานทาสแบบดั้งเดิม และ

¹ หลักสูตรอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เปลี่ยนเป็นการเปิดเสรีแรงงาน ฉะนั้นจึงมีแรงงานจำนวนมากที่เข้ามาในสิงคโปร์ โดยเฉพาะชาวเอเชียตะวันออกและชาวเอเชียใต้ ซึ่งส่งผลต่อพัฒนาการด้านสังคม และวัฒนธรรมของสิงคโปร์ การศึกษานี้นำไปสู่ความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงความหมาย และรูปแบบแรงงาน รวมทั้งพัฒนาการของสิงคโปร์ในฐานะเมืองท่าการค้าในเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 19-20

คำสำคัญ: สิงคโปร์, การค้า, เมืองท่า, แรงงาน, อาณานิคมอังกฤษ

Abstract

This article studied the development of Singapore's history in the 19th and 20th centuries. The objectives of this study were: 1) to investigate Singapore's development as a British colonial trading port, and 2) to examine trade and development of labor in seaport towns. Using a historical methodology, the data were collected from the records of the indigenous people explored in previous research studies. The key concepts of the article were colonialism and labor liberalization, which reflected the context of Malay Peninsula trading at that time. The results of the study showed that: 1) maritime trade attracted labors and migrants, especially from East Asia and South Asia to Singapore; 2) traditional slave trade was abolished by the British colonial regime and consequently, 3) labor liberalization was encouraged in Singapore. This study brought about an understanding of changing meanings and forms of labor, as well as social development of Singapore as an important colonial seaport in Southeast Asia during the 19th and 20th centuries.

Keywords: Singapore, Trade, Seaport, Labor, British Colony

บทนำ

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ก่อนคริสต์ศตวรรษที่ 19 เป็นดินแดนที่มีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับภูมิภาคอื่นมาอย่างยาวนาน ดังปรากฏหลักฐานจากเอกสารโบราณจำนวนมาก บ่งชี้ที่มีผลอย่างยิ่งต่อการขยายตัวในระบบเศรษฐกิจภูมิภาค คือ ทางการค้าทางเรือ ซึ่งเป็นหนึ่งในเส้นทางที่เชื่อมโยงเครือข่ายการค้าทางทะเลของโลก การค้าจึงไม่ใช่เรื่องแปลกใหม่สำหรับคนท้องถิ่นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผู้คนที่อาศัยบริเวณแถบนี้ต่างมีความคุ้นชินกับสภาพเศรษฐกิจและการค้าขายในระดับดังกล่าว สะท้อนผ่านการปรับวิถีชีวิตให้สอดคล้องกับวิถีเมืองท่าการค้า เช่น การเลือกตั้งถิ่นฐานชุมชนบริเวณปากแม่น้ำหรือชายฝั่ง กระทั่งพัฒนาเป็นเมืองท่าสำคัญทางการค้าที่เชื่อมโยงเมืองท่าชายฝั่งบริเวณใกล้เคียงเข้าด้วยกัน และนอกจากนี้ผู้นำท้องถิ่นสามารถเรียนรู้การใช้อำนาจทางการเมือง เพื่อเรียกเก็บส่วยและเกณฑ์แรงงานจากราษฎร แล้วส่งออกเป็นสินค้าจากทรัพยากรธรรมชาติไปค้าขายกับรัฐอื่นตามเส้นทางการค้า (สุสิทธิ์ วิรุณหะ, 2559, หน้า 11)

ลักษณะสำคัญของการค้าก่อนคริสต์ศตวรรษที่ 19 คือ ระบบการเดินเรือเสียบเลาะชายฝั่ง เป็นการแลกเปลี่ยนและขนถ่ายสินค้าโดยส่งต่อเป็นทอดตามชุมชนการค้าบริเวณแนวชายฝั่ง ภายหลังชุมชนเหล่านี้จะขยายตัวขึ้นแล้วพัฒนาเข้าสู่รูปแบบสังคมเมือง และปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับเมืองท่าอื่นสร้างเป็นเครือข่ายการค้า หากพิจารณาจากแหล่งที่ตั้งเมืองท่าชายฝั่งรวมทั้งเมืองหลวงของหลายประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สะท้อนถึงอิทธิพลจากการค้าทางทะเล เนื่องจากการค้าไม่ได้พึ่งพิงเพียงทะเลหรือมหาสมุทรอย่างเดียว แต่ยังอาศัยแม่น้ำสายสำคัญเพื่อที่จะติดต่อลำเลียงสินค้าจากชายฝั่งสู่ตอนในภาคพื้นทวีป อนึ่งจะสังเกตได้ว่าลักษณะของการค้าภาคพื้นสมุทรเหล่านี้ล้วนแต่มีการพัฒนาต่อยอดมาจากระบบการแลกเปลี่ยนระหว่างชุมชนดั้งเดิม ซึ่งดำเนินมาอย่างต่อเนื่องก่อนการเข้ามาของชาวตะวันตก

นอกจากนี้ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่มีนัยสำคัญของภูมิภาค ปรากฏได้จากระดับการค้าและความรวดเร็วของการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่มีความโดดเด่นอย่างมาก ดังจะเห็นได้ว่าเมื่อคำนวณปริมาณการค้าระหว่างภูมิภาคโดยรวมของอาณานิคมช่องแคบ (Straits Settlement) โดยมีศูนย์กลางเมืองท่าที่เมืองสิงคโปร์ การค้าเริ่มเข้มข้นตั้งแต่ทศวรรษที่ 1860-1890 โดยเฉพาะการค้าภายในกลุ่มเมืองใน

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รองลงมาเป็นส่วนการค้าภายนอกโดยเฉพาะพ่อค้าชาวตะวันตก (Ken, 1978, p. 53) เมื่อพิจารณาการคำนวณสัดส่วนการค้าแล้วจะพบว่า ก่อนหน้าคริสต์ศตวรรษที่ 19 ยังคงเน้นการพึ่งพาในภูมิภาคเป็นหลัก โดยเฉพาะการพึ่งพาเครือข่ายการขนส่งสินค้าตามบริเวณเมืองท่าเลียบชายฝั่งของกลุ่มรัฐพื้นเมือง

บริเวณเมืองท่าสิงคโปร์เป็นเส้นทางเดินเรือ ซึ่งยังคงนิยมใช้เป็นเส้นทางคมนาคมหลักเชื่อมต่อกับภูมิภาคอื่น (Chew, 1991, p. 45) ฉะนั้นสิงคโปร์และช่องแคบมะละกาจึงเป็นเส้นทางเดินเรือระดับนานาชาติก่อนการเข้ามาของชาวตะวันตกในคริสต์ศตวรรษที่ 16 ดังปรากฏในเอกสารพื้นเมืองในภูมิภาคเอง เช่น ซาเราะห์มลายู (Sejarah Melayu) กล่าวถึงอาณาจักรศรีวิชัยเป็นศูนย์กลางการค้าเมืองท่าชายฝั่งคาบสมุทรมลายู ตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 7-14 นอกจากนั้นยังเป็นเส้นทางเดินเรือระหว่างตะวันออกกลางกับจีน บรรดารัฐน้อยใหญ่ในฐานะประเทศราชที่ยอมรับอำนาจของศรีวิชัย จะขึ้นอยู่กับสัดส่วนของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ศรีวิชัยจะกระจายไปยังเมืองเหล่านั้น (สุลวีร์ วิรุณหะ, 2559, หน้า 34-35) ซาเราะห์มลายูจึงเป็นตัวอย่างที่ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของพื้นที่บริเวณแถบนี้ และการเข้ามาของผู้คนเพื่อทำการค้าในแหลมมลายู จึงเป็นเส้นทางที่มีสืบจากหลายกลุ่มที่เข้ามาร่วมปฏิสังสรรค์เดินเรือ อีกทั้งยังมีความหมายในการขับเคลื่อนทางการเมือง และสังคมของคนพื้นเมือง จึงไม่แปลกที่อังกฤษเลือกสิงคโปร์เป็นจุดยุทธศาสตร์เดินเรือ

นอกจากนี้การเข้ามาของอังกฤษซึ่งกล่าวไว้ในฮิกายัตอับดุลเลาะห์ (Hikayat Abdullah) เล่าถึงการเปลี่ยนดุลอำนาจที่สำคัญในสิงคโปร์ระหว่างมหาอำนาจตะวันตกคริสต์ศตวรรษที่ 19 อำนาจและอิทธิพลของฮอลันดาในแถบนี้เริ่มลดบทบาทลง ในขณะที่อังกฤษเริ่มให้ความสนใจในดินแดนแห่งนี้มากขึ้นแทน ขณะเดียวกันยังเป็นช่วงเดียวกับการเริ่มเสื่อมสลายของอาณาจักรพื้นเมืองที่มีอิทธิพลเหนือบริเวณสิงคโปร์ คือ อาณาจักรยะโฮร์-รีเอ² พร้อมกับการเริ่มกำหนดเขตแดนของรัฐ อันเป็นผลจากการขยายอิทธิพลของจักรวรรดินิยมตะวันตก ซึ่งมีบทบาทในการนำรูปแบบเศรษฐกิจการค้าใหม่เข้ามาสู่คาบสมุทรมลายู โดยเฉพาะบทบาททางเศรษฐกิจของกลุ่มชาวจีนในด้านการค้า

² อาณาจักรยะโฮร์ (Johor) ตั้งอยู่ปลายแหลมมลายูเป็นแหล่งศูนย์กลางเศรษฐกิจและอำนาจของฮอลันดากับโปรตุเกสในคริสต์ศตวรรษที่ 17 และศตวรรษต่อมาชาวบูกิสกับชาวมินังกาเบาแย่งอำนาจเพื่อเป็นใหญ่ ก่อนที่อาณาจักรยะโฮร์ค่อย ๆ เริ่มเสื่อมลงตามลำดับ.

และการผลิตมากขึ้น (ซูลิพร วิรุณหะ, 2551, หน้า 95) ดังที่อิกายัตอับดุลเลาะห์
แสดงให้เห็นว่า ประชากรในภูมิภาคนี้มีวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของตนล้วนผูกพันอยู่กับการ
ค้าและการเดินเรือ ซึ่งทำให้พวกเขาถูกผูกโยงเข้าไปในระบบเศรษฐกิจโลก (ซูลิพร
วิรุณหะ, 2551, หน้า 12)

ความสำคัญของการค้าบริเวณแหลมมลายูซึ่งพลุกพล่าน อันเนื่องมาจากมีพ่อค้า
แม่ค้าจำนวนมากเข้ามาขับเคลื่อนการค้าและเศรษฐกิจ แม้จะมีการศึกษาประวัติศาสตร์
สิงคโปร์ซึ่งขับเคลื่อนโดยสินค้าประเภทสิ่งของเครื่องใช้ ทรัพยากรธรรมชาติ หรือ
ผลิตภัณฑ์ที่ผ่านกระบวนการผลิตที่ซับซ้อนสิ่งทั้งปวงเหล่านี้ แต่ทว่าการค้าซึ่งถือว่า
มีความพิเศษและเป็นประเด็นของบทความนี้ คือ การค้าแรงงาน ทั้งในรูปแบบของ
การค้าผ่านเส้นทางเดินเรือเพื่อที่จะนำกลุ่มคนเหล่านี้ไปใช้เป็นแรงงานในการรับใช้
หรือพัฒนากิจการของนายจ้างต่อไป

บทความนี้จึงมุ่งเน้นเพื่อสำรวจประเด็นเกี่ยวกับเรื่องของการค้าแรงงานบริเวณ
เมืองท่าสิงคโปร์ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 19 เป็นช่วงที่สิงคโปร์มีความชัดเจนทั้งทางด้าน
การเมือง และทางเศรษฐกิจ (Ken, 1991, pp. 41-65) แม้ว่าดูเหมือนก่อนการเข้ามา
ของอังกฤษในคริสต์ศตวรรษที่ 19 จะเป็นยุครุ่งเรืองและเหมือนจะเป็นยุคใหม่ทาง
ประวัติศาสตร์ แต่ทว่าการค้าขายแรงงานทาสกลับยังคงเป็นส่วนหนึ่งของสินค้าที่
ชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้ความสำคัญ เนื่องจากจำนวนรายได้เมื่อเทียบกับการค้าขาย
ประเภทสินค้าทั่วไปไม่อาจทำกำไรมากเท่าการค้าแรงงานทาส งานศึกษาของโอตะ อัดซึชิ
แสดงทฤษฎีที่สอดคล้องกับข้อเสนอบทความนี้ด้วย เมื่อครั้งชาวฮอลันดาเข้ามามี
อิทธิพลในพื้นที่คาบสมุทรมลายู ได้เข้ามาดำเนินกิจกรรมการค้าโดยมีกลุ่มชาวกูนิส³
หรือคนพื้นเมืองช่วยเหลือกิจการค้าขายของฮอลันดา โดยกล่าวเปรียบเทียบกับฮอลันดา
ซื้อสินค้าประเภทฝิ่น ฝ้าย สินค้าจากจีน รวมถึงอาวุธที่เมืองท่าสิงคโปร์ รวบรวมสินค้า
ที่หมู่เกาะรีเอา เพื่อที่จะนำไปขายอีกทอดให้แก่บรรดาเมืองท่าเกาะสุลาเวสี⁴ และเมืองท่า

³ ชาวกูนิส มีถิ่นฐานเดิมอยู่บริเวณเกาะซูลาเวซี ซึ่งการเข้ามาของชาวฮอลันดาที่พยายาม
ผูกขาดเส้นทางการค้าเครื่องเทศได้มีปฏิสัมพันธ์กับชนพื้นเมือง และมีชาวกูนิสกลุ่มหนึ่งกลายเป็น
ผู้ติดตามและทำงานให้แก่ฮอลันดาบนเส้นทางเดินเรือทั่วทั้งคาบสมุทรมลายู.

⁴ เกาะสุลาเวสี หรือเกาะเซเลบีส (Celebes) ตั้งอยู่ทางตะวันออกของประเทศอินโดนีเซีย
ใกล้กับหมู่เกาะเครื่องเทศ ซึ่งเป็นสถานที่แห่งแรกที่กะลาสีเรือชาวโปรตุเกสเดินทางมาพบและบันทึก
ชื่อเกาะแห่งนี้ว่าเกาะเซเลบีส ตกเป็นอาณานิคมโปรตุเกส และฮอลันดาในนามบริษัท VOC.

ในเกาะชวา ธุรกิจขนส่งสินค้าไม่ได้ทำกำไรมากเทียบเท่ากับการค้าทาส (Atsushi, 2010, p. 133) และกลุ่มคนเหล่านี้เป็นแรงงานที่สำคัญยังต่อการทำงานในภาคธุรกิจการค้า

ความสำคัญของเมืองท่าสิงคโปร์

ก่อนหน้ายุคเมืองท่าของอังกฤษสิงคโปร์เคยมีการตั้งถิ่นฐานมาก่อนแล้ว ดังปรากฏชื่อเรียกที่หลากหลาย เช่น เมืองเทมาสิก เมืองสิงหปุระ ฯลฯ อีกทั้งยังปรากฏการตั้งถิ่นฐานและปฏิสัมพันธ์ระหว่างชุมชนอย่างซับซ้อน เนื่องจากพื้นที่ยุทธศาสตร์ทางทะเลทวีความสำคัญเรื่อยมา เป็นเส้นทางเชื่อมโยงโลกตะวันตกกับโลกตะวันออกให้แก่บรรดานักเดินเรือ บันทึกการเดินทางหลากหลายชาติพันธุ์ที่กล่าวถึงเส้นทางคมนาคมทางเรือที่มีความสำคัญในการเชื่อมโยงทวีปทั้งหลายเข้าด้วยกัน โดยผ่านช่องแคบสิงคโปร์และช่องแคบมะละกา จึงส่งผลให้บริเวณคาบสมุทรแห่งนี้พัฒนาขึ้นเป็นเมืองท่าการค้า และการแลกเปลี่ยนที่มีความสำคัญต่อคนพื้นเมืองกับระบบการค้านานาชาติ ตัวอย่างหนึ่ง que แสดงให้เห็นการติดต่อค้าขายที่เชื่อมโยงโลกของชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เข้ากับโลกชนกลุ่มอื่น เช่น การปรากฏตัวของกลุ่มพ่อค้าชาวอิหร่านนับเป็นอีกหนึ่งอย่างที่สะท้อนให้เห็นการเชื่อมโยงที่ไกลมากกว่าระดับเพื่อนบ้าน แต่กลับก้าวไกลระดับข้ามภูมิภาค อนึ่งในท้ายที่สุดการค้าแบบโบราณในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะไม่เพียงทำให้อิทธิพลการค้าจินตหายไป ยังส่งผลต่อกลุ่มพ่อค้าชาวมุสลิมหดหายลงไปด้วย (Warren, 2007, p. 133) อันเนื่องมาจากการปรากฏตัวของกลุ่มอำนาจใหม่อย่าง อังกฤษและฝรั่งเศส ซึ่งกระทบต่อระบบการค้าในโลกแบบจารีต

สิงคโปร์เป็นเกาะขนาดเล็กตั้งอยู่ปลายแหลมมลายู การขุดค้นทางโบราณคดีพบว่า มีการตั้งถิ่นฐานเป็นชุมชนขนาดเล็กกระจายอยู่ตามชายฝั่งและปากแม่น้ำ อนึ่งงานประวัติศาสตร์นิพนธ์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับสิงคโปร์ มักให้ความเข้าใจเกี่ยวกับการสร้างประวัติศาสตร์สิงคโปร์ โดยใช้เกณฑ์ชาวอังกฤษเข้ามามีครอบครองเกาะแห่งนี้สำคัญ อนึ่งลักษณะดังกล่าวถือเป็นข้อจำกัดของการศึกษาประวัติศาสตร์และก่อให้เกิดภาพความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนของสิงคโปร์ ประหนึ่งว่าก่อนหน้านี้สิงคโปร์ไม่มีประวัติศาสตร์และไม่ปรากฏความเคลื่อนไหวบนเกาะแห่งนี้ ผู้เขียนบทความมีทรรศนะว่า นับเป็นจุดบกพร่องและเข้าใจคลาดไปเมื่อใช้เกณฑ์การเริ่มประวัติศาสตร์สิงคโปร์โดยยึดการเข้ามาของชาวตะวันตก ชัดกับ

หลักฐานพื้นเมืองที่เขียนโดยชาวมลายูสะท้อนให้เห็นภูมิหลังและการตั้งถิ่นฐานอาศัยของผู้คนบริเวณเกาะนี้มาอย่างต่อเนื่องยาวนาน ดังปรากฏในเนื้อความวรรณกรรมท้องถิ่น⁵ เช่น ซาเราะห์มลายู (Sejarah Melayu) ตูฟัต อัล-นาฟิส (Tufat al-Nafis) ฮิกายัต अबดุลละห์ (Hikayat Abdullah) และฮิกายัตปาตานี (Hikayat Patani) เป็นต้น

ค.ศ. 1811 กลุ่มชาวมลายูได้อพยพจากเมืองยะโฮร์ประมาณ 100 คน โดยมี เตเม็งกอง อับดุล ราห์มาน (Temenggong) ข้าราชการนักสุลต่านยะโฮร์เป็นผู้นำเข้ามาตั้งถิ่นฐานบริเวณริมฝั่งแม่น้ำสิงคโปร์ อย่างไรก็ตาม ดินแดนสิงคโปร์มีกลุ่มคนพื้นเมืองอาศัยอยู่ก่อนแล้วเรียกว่า “โอริงลอร์ด” คือ ชาวเลที่อาศัยแถบชายทะเล ประกอบอาชีพหลัก 2 ลักษณะ ได้แก่ ชาวประมงพื้นบ้าน และโจรสลัด จากบันทึกชาวอังกฤษชื่อที. เจ. นิว โบลด์ กล่าวถึงเหตุการณ์เมื่อเซอร์ โทมัส สแตมฟอร์ด แรฟเฟิลส์ (Turnbull, 1977, p. 12) มาขึ้นเกาะสิงคโปร์ครั้งแรกไว้ว่า วันที่ 28 มกราคม ค.ศ. 1819 มีประชากรเพียง 150 คน อาศัยอยู่ในกระท่อมซอมซอภายใต้การปกครองของเตเม็งกอง ในจำนวนนี้มีเชื้อสายของชาวมลายูราว 120 คน ส่วนที่เหลือเป็นชาวจีนราว 30 คน ตัวเลขเหล่านี้เป็นตัวเลขที่มาจากการประมาณการ ในช่วงเวลาดังกล่าวสิงคโปร์มีจำนวนประชากรที่น้อยมากและไม่กี่เดือนหลังจากที่อังกฤษเลือกสิงคโปร์เป็นจุดยุทธศาสตร์การค้า พบว่า มีการเพิ่มจำนวนประชากรอย่างรวดเร็ว เนื่องจากการอพยพเข้ามาของกลุ่มคนจากหลายสถานที่ (Hock, 1991, p. 219)

ผู้ตั้งรกรากกลุ่มแรกมีโอกาสในการเข้าถึงผลประโยชน์จากการสร้างสถานีการค้าของอังกฤษ ในครั้งที่เกิดการสถาปนาเมืองท่าการค้าแห่งใหม่ขึ้นแทนมะละกาและปีนัง กลุ่มคนที่ได้ประโยชน์เหล่านี้เป็นผู้ที่เคยตั้งถิ่นฐานที่เมืองมะละกาบนแหลมมลายู ขณะนั้นอยู่ภายใต้อิทธิพลของฮอลันดา เจ้าอาณานิคมฮอลันดาได้ออกกฎหมายห้ามให้กลุ่มคนที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ในดินแดนภายใต้อาณัติของตนอพยพไปตั้งถิ่นฐานและแล่นเรือเข้าไปยังเขตอิทธิพลของอังกฤษ (เมืองท่าสิงคโปร์) การออกกฎดังกล่าวไม่ประสบผลสำเร็จ เพราะนอกจากจะมีผู้ที่แล่นเรือมายังเมืองสิงคโปร์แล้ว ยังมีกลุ่มผู้โยกย้ายถิ่นฐานพื้นเมือง

⁵ บันทึกความทรงจำของกลุ่มคนในโลกมลายู ซึ่งกล่าวถึงเศรษฐกิจและการเมืองควบคู่กันไป งานศึกษาเรื่อง “บุหหารายา: ประวัติศาสตร์จากคำบอกเล่าของชาวมลายู” ของซุสลิร วิรุณหะ ซึ่งถูกรวบรวมและวิเคราะห์ให้เห็นแนวทางที่ถูกสะท้อนออกมาจากบรรดาธรรมเนียมบันทึกอดีตเหล่านั้นไว้พอที่จะเป็นตัวอย่างให้เห็นถึงความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจที่ถูกกล่าวแทรกไว้ในแต่ละเรื่อง.

ดังปรากฏได้ว่ามีทั้งเชื้อสายมลายู และปรากฏจำนวนประชากรชาวจีนที่ถูกกล่าวถึงอีกด้วย (Hock, 1991, p. 220)

คณะสำรวจของแรฟเฟิลส์ เดินทางมายังสิงคโปร์โดยทางทัพเรือมาพร้อมกับ กองทหารอินเดีย ขึ้นบกมาพบกับผู้นำท้องถิ่น คือ เตเม็งกอง บริเวณหมู่บ้านชาวมลายู ใกล้แม่น้ำสิงคโปร์ที่เขาปกครอง มีขนาดไม่ใหญ่นักและอยู่กระจัดกระจายกัน ในที่นี้รวมถึง พวกชนพื้นเมืองดั้งเดิมอย่างกลุ่มโอริงลอต (ชาวเล) นอกจากนี้ มีการตั้งถิ่นฐานของกลุ่ม ชาวจีนอยู่บริเวณตามเกาะหรือนอกเกาะสิงคโปร์ออกไปด้วย คณะฯ สำรวจโดยรอบ ของสิงคโปร์อย่างรวดเร็วก่อนที่จะตัดสินใจทำสัญญากับเตเม็งกอง ซึ่งเขาเป็นผู้อนุญาต ให้บริษัทอินเดียตะวันออกของอังกฤษ (EIC) สามารถเข้ามาตั้งโรงสีน้ำตาล เพื่อใช้เป็น สถานีทางการค้าทางทะเลของชาวตะวันตกในภูมิภาคตะวันออก โดยมีข้อแลกเปลี่ยนจาก อังกฤษ คือ การเสนอให้ความคุ้มครอง และให้เงินตอบแทนรายปี 3,000 เหรียญสเปน แก่เตเม็งกองซึ่งอังกฤษรับรองว่าเป็นผู้ปกครองสิงคโปร์ในขณะนั้น (Chew, 1991, p. 36)

การดำเนินกิจกรรมของอังกฤษในดินแดนที่เป็นของชาวมลายู เมื่อครั้งเริ่มตั้ง โรงสีน้ำตาลจากบันทึกของ จอห์น ครอเพิร์ด ได้กล่าวอย่างมีนัยสำคัญว่า ผลในการทำ สนธิสัญญากับเตเม็งกองเจ้าพื้นเมืองในสิงคโปร์ มีผลอนุญาตให้ตั้งเพียงโรงสีน้ำตาลอังกฤษ โดยไม่ได้มีตอนไหนที่กล่าวไปในเชิงจะยอมยกดินแดนบริเวณที่มีสิทธิ์การปกครอง ตามกฎหมายดังกล่าวให้อังกฤษเลย เนื่องจากว่าผู้มีอำนาจในที่ดินและทรัพย์สินทุกอย่าง ในสิงคโปร์ล้วนแต่จะตกเป็นของเตเม็งกอง อย่างไรก็ตาม ในวันที่ 25 มิถุนายน ค.ศ. 1819 มีการทำข้อตกลงเกี่ยวกับการซื้อขอเขตที่ดินภายใต้การปกครองของข้าหลวงอังกฤษ กระทั่งสุดท้ายอังกฤษประสบความสำเร็จในการอ้างกรรมสิทธิ์จากการแบ่งเขตอิทธิพล แหลหมลายูกับฮอลันดา ส่งผลให้ข้อปฏิบัติแบบจารีตถูกอังกฤษเข้ามาสวมบทบาทแทน อย่างสมบูรณ์ตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน ค.ศ. 1823 สุลต่านพื้นเมืองและเตเม็งกองจึงมี สถานะเทียบได้เป็นข้าราชการของอังกฤษ (Chew, 1991, p. 39)

แผนผังเมืองสิงคโปร์ยุคแรกระบุตำแหน่งโรงสีน้ำตาลอังกฤษ กระจุกตัวอยู่บริเวณ ปากแม่น้ำและกระจายตัวตามแนวชายฝั่ง แต่พื้นที่ตอนในยังไม่ได้ได้รับความสนใจและ ไม่ได้รับการพัฒนา (Turnbull, 1977, p. 6) ชาวอังกฤษยุคแรกเลือกทำเลเพื่อ ตอบสนองผลประโยชน์การค้าทางทะเลเป็นสำคัญ ไม่ได้คำนึงถึงการปกครองสิงคโปร์ จึงเป็นการตั้งเมืองใหม่ในระนาบที่ลาดของแนวภูเขาชั้นแรกของสิงคโปร์ ดังที่คาดหวัง

ไว้ว่าจะใช้สิงคโปร์เป็นเพียงเมืองท่าการค้า อังกฤษได้แสดงความสนใจด้านการเดินเรือ ประการเดียวตามโครงสร้างการวางตัวของเมืองท่าแห่งนี้ นอกจากนั้นยังคงพบกลุ่มประชากรท้องถิ่นที่เคยทำงานช่วยเหลือชาวตะวันตก เช่น กลุ่มหมู่บ้านชาวบูกิส (Bugis Kampong) ซึ่งเคยช่วยเหลือการค้าฮอลันดา (Atsushi, 2010, p. 133) ชาวอังกฤษจัดพื้นที่ตั้งหมู่บ้านอยู่บริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำสิงคโปร์ ส่วนอีกกลุ่มหนึ่งเป็นชาวจีน ซึ่งปรากฏตั้งแต่ก่อนการเข้ามาสำรวจสิงคโปร์ของแรฟเฟิลส์ (Chew, 1991, p. 3) อังกฤษจัดพื้นที่ตั้งหมู่บ้านอยู่บริเวณฝั่งตะวันตกของแม่น้ำสิงคโปร์ตั้งเป็นหมู่บ้านจีน (Chinese Kampong) จะเห็นได้ว่าชาวจีนมีปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่นี้เป็นอย่างตึงตังแต่ยุคโบราณที่จีนมีบทบาทและอิทธิพลทางการค้าอย่างมาก และสิงคโปร์ก็เป็นแหล่งสำคัญที่ได้รับความสนใจในการตั้งถิ่นอาศัย เนื่องจากเห็นถึงโอกาสที่จะได้รับมีมากกว่าการอาศัยอยู่ในจีน

ในช่วงกลางปี ค.ศ. 1819 จดหมายของแรฟเฟิลส์เขียนถึงดัชเชสแห่งซอมเมอร์เซต ลงวันที่ 11 มิถุนายน ค.ศ. 1819 อ้างว่ามีจำนวนประชากรภายในเมืองท่าสิงคโปร์เพิ่มมากขึ้นถึง 5,000 คน และบรรยายอาณาบริเวณใหม่แห่งนี้ในเชิงที่มีพัฒนาการและความเจริญก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง เหตุเพราะหลังจากที่มีการเข้ามาตั้งถิ่นฐานของกลุ่มชาวตะวันตกที่นำโดยแรฟเฟิลส์ประมาณ 4 เดือน สัดส่วนของจำนวนประชากรที่มีเชื้อสายมลายูกลับมีจำนวนที่สวนทางกับปริมาณตัวเลขที่เพิ่มขึ้นของประชากรกลุ่มที่มีเชื้อสายจีน ทำให้กลุ่มของชาวจีนครองสัดส่วนของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในเมืองท่าสิงคโปร์จำนวนมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ผู้เขียนบทความมีทรรศนะว่า ชุดข้อมูลของแรฟเฟิลส์เป็นการประมาณการที่คลาดเคลื่อนจำนวนอัตราการเติบโตประชากรช่วงเริ่มแรก ซึ่งขัดกับรายงานของโทมัส แบรดเดิลส์ ที่ชี้แจงข้อมูลในทางที่ขัดแย้งกัน เช่น ใน ค.ศ. 1820 แรฟเฟิลส์รายงานว่ามีจำนวนประชากรราว 10,000-12,000 คน แต่ในทางกลับกันแบรดเดิลส์กลับเสนอว่ามีจำนวนประชากรเพียง 5,874 คน และสัดส่วนของจำนวนประชากรเชื้อสายจีนไม่ได้มีจำนวนที่มากไปกว่าชาวมลายูกระทั่งสิ้นสุดหลังปลายทศวรรษที่ 1830 เป็นต้นมาแล้ว (Chew, 1991, p. 39)

คริสต์ศตวรรษที่ 19 จึงนับเป็นจุดเริ่มต้นใหม่ของประวัติศาสตร์อังกฤษในสิงคโปร์ โดยเซอร์ โทมัส สแตมฟอร์ด แรฟเฟิลส์ ได้ก่อตั้งชุมชนการค้าของอังกฤษขึ้นบนเกาะแห่งนี้ ทั้งนี้การจดบันทึกอดีตสมัยอาณานิคมมีการเรียบเรียงและจัดเก็บข้อมูลที่เป็นระเบียบมากกว่าหลักฐานก่อนสมัยหน้าที่ค่อนข้างกระจัดกระจายและเลือนราง รวมทั้ง

ไม่อาจนำเข้าสู่กระบวนการจัดเรียงทางประวัติศาสตร์ได้ เนื่องจากข้อจำกัดด้านลักษณะของการบันทึกอดีต อันเป็นลักษณะของชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในกลุ่มชาติพันธุ์มาเลย์ มักนำเรื่องราวเหนือจริง รวมทั้งตำนานปกรณัมเข้ามาปะปนอยู่ในบันทึกเหล่านั้นด้วย (Jock, 1991, p. 3) ด้วยข้อจำกัดดังกล่าวส่งผลให้นักประวัติศาสตร์สมัยใหม่ไม่ค่อยให้ความสนใจและยอมรับหลักฐานพื้นเมืองของสิงคโปร์ รวมถึงบันทึกความทรงจำเกี่ยวกับอดีตของชาวมาเลย์ด้วย เนื่องจากนักประวัติศาสตร์ตะวันตกแสดงทรรศนะต่อหลักฐานเหล่านี้ว่าค่อนข้างมีข้อความไม่สมบูรณ์ กล่าวคือ ไม่มีความสอดคล้องกันในเชิงเหตุผลที่สามารถพิสูจน์ได้ด้วยหลักการทางวิทยาศาสตร์

สนธิสัญญาอังกฤษ-ฮอลันดา ลงนามวันที่ 17 มีนาคม ค.ศ. 1824 เป็นเหตุการณ์สำคัญในประวัติศาสตร์ทางเศรษฐกิจการค้าของเมืองสิงคโปร์ คือ การสิ้นสุดอำนาจฮอลันดาในแหลมมลายู สิงคโปร์ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งในดินแดนภายใต้อิทธิพลของอังกฤษ เป็นการกำหนดจุดร่วมทางการเมืองที่ค่อนข้างมั่นคงและมีเสถียรภาพ ส่งผลให้เกิดการตัดสินใจลงทุนการค้าของอังกฤษในเมืองท่าสิงคโปร์ที่ก้าวกระโดด ดังที่ก่อนหน้านี้เมืองสิงคโปร์สามารถแสดงให้เห็นถึงศักยภาพที่สามารถดำรงความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ก่อน และจะดำรงสถานะเป็นเมืองท่าการค้าที่สำคัญของภูมิภาคแห่งนี้ได้ ด้วยศักยภาพของสิงคโปร์เอง หลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงความพร้อมทางสภาพเศรษฐกิจของสิงคโปร์ คือ สถิติการค้าในช่วง ค.ศ. 1824 นับว่าเป็นปีแรกที่มีการจัดเก็บสถิติการค้าที่มีความสมเหตุสมผล สิงคโปร์มีมูลค่าการค้ากับนานาชาติประมาณ 11.4 ล้านเหรียญ สามารถจำแนกคู่ค้าได้ดังต่อไปนี้ คือ อินเดียร้อยละ 23.72 เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นสมุทรร้อยละ 20.41 อังกฤษร้อยละ 18.18 จีนร้อยละ 11.65 เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีปร้อยละ 4.94 และส่วนอื่นรวมเป็นร้อยละ 21.15 (Ken, 1991, pp. 41-65)

ดังนั้นการเข้ามาตั้งถิ่นฐานของนักเดินทางและคนพื้นเมืองตั้งแต่ก่อนยุคล่าอาณานิคม (คริสต์ศตวรรษที่ 16) จึงส่งผลให้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการค้าชายฝั่งที่มีความสำคัญตั้งแต่อดีต ซึ่งพรั่งพร้อมด้วยการหลั่งไหลเข้ามาของผู้คนบนเส้นทางเดินเรือ กระทั่งเมืองท่าแห่งนี้มีความเจริญและเป็นชุมทางขนถ่ายสินค้าสำคัญ ฉะนั้นสิงคโปร์เป็นเส้นทางของเมืองท่าที่พัฒนามาจากการทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนสินค้าจากซีกโลกตะวันออก เป็นต้นว่า จีน และญี่ปุ่น กับซีกโลกตะวันตก เป็นต้นว่า อินเดีย

อาหรับ และยุโรป สินค้าเหล่านี้ในช่วงแรกไม่ใช่สินค้าที่มาจากแหล่งผลิตในเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ แต่สิงคโปร์และเมืองท่าอีกจำนวนมากถูกเลือกใช้เป็นเส้นทางผ่านของสินค้า (ซูสิพร วิรุณหะ, 2559, หน้า 13) เมื่อเป็นเช่นนี้สิงคโปร์จึงมีความสำคัญในฐานะเมืองท่าการค้าที่ขับเคลื่อนโดยระบบเส้นทางการเดินเรือทะเล โดยไม่อาจปฏิเสธได้ในประเด็นความเหมาะสมของทำเลที่ตั้งว่าส่งผลโดยตรงต่อการพัฒนาการของสิงคโปร์

การค้าแรงงานตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 19

แรงงานเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนกิจการทั้งในภาคการผลิตและภาคบริการ ซึ่งอังกฤษสามารถพัฒนาระบบอุตสาหกรรมของตน กระทั่งสามารถใช้แรงงานเหล่านี้ให้มีลักษณะที่สอดคล้องกับวิถีของแรงงานสมัยใหม่ที่ทำงานทั้งในภาคการผลิต กล่าวคือ การทำอุตสาหกรรมไร่เพาะปลูกขนาดใหญ่ (plantation) นับเป็นหนึ่งในความสำเร็จอย่างสูงในระบบการผลิต ซึ่งนำเอาแรงงานจากทั่วโลกกว่า 2 ล้านคน ได้แก่ ชาวแอฟริกา ชาวจีน ชาวอินเดีย ชาวญี่ปุ่น ชาวชวา รวมทั้งชาติพันธุ์อื่นที่ไม่ใช่ชาวยุโรป เคลื่อนย้ายถิ่นฐานมาตั้งรกรากเพื่อทำงานในไร่เพาะปลูกขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นของเจ้าอาณานิคม ตะวันตกมักกระจายไปตามบริเวณพื้นที่แนวชายฝั่งทะเลแคริบเบียน แอฟริกาตะวันออก แอฟริกาตะวันตก เอเชียใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตะวันตกเฉียงใต้ของมหาสมุทรอินเดีย แถบออสเตรเลีย ตอนกลางและตอนใต้ของมหาสมุทรแปซิฟิก ตอนกลางและตอนใต้ของทวีปอเมริกา ในช่วงระยะเวลาตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 1830-1920 แรงงานเหล่านี้ยังคงมีความสำคัญและเป็นที่ต้องการในฐานะกลไกการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (Allen, 2013, p. 184) และในส่วนภาคบริการแรงงานเหล่านี้เข้ามาทำหน้าที่ในการรับใช้กลุ่มของชาวตะวันตก ทั้งในส่วนที่จ้างงานแบบแรงงานเสรี แต่ทว่าก็ยังมีส่วนหนึ่งที่ยังตกอยู่ในสถานะขายตัวเพื่อเป็นทาสรับใช้ให้แก่เจ้านายชาวตะวันตก

ภาพ 1

ภาพถ่ายกลุ่มแรงงานชาย (กุลี) แต่งกายสะท้อนวัฒนธรรมกลุ่มชาติพันธุ์มลายู จีน และ อินเดีย บริเวณหัวมุมถนนหน้าร้านตัดเย็บเสื้อผ้าหมายเลข 69 ในสิงคโปร์



หมายเหตุ. from An album of rare photos: From Chinese coolies to Singaporeans, by H. C. Mao, 2020, https://dwvyw8kf1avne.cloudfront.net/s3fs-public/inline-images/19_1.jpg

พัฒนาการของการค้าแรงงานเป็นสิ่งสำคัญที่ถูกขับเคลื่อนมากับการค้า ซึ่งการนำแรงงานเพื่อตอบสนองต่อระบบเศรษฐกิจที่กำลังเจริญเติบโตขึ้นหลายเท่า เนื่องจากปัจจัยการคมนาคมที่สะดวกมากขึ้น นอกจากนี้ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 19 การค้าสากลเริ่มเป็นที่แพร่หลายมากขึ้น เหล่ามหาอำนาจตะวันตกทั้งหลายเริ่มมีการบูรณาการทางการค้า กล่าวคือ ให้ความร่วมมือระหว่างกันมากขึ้น เมื่อเกิดความขัดแย้งจากเดิมที่ต้องใช้กำลังในการตัดสินปัญหา จนกระทั่งอาจนำมาซึ่งความขัดแย้งและค่าปฏิกรรมสงครามอีกมาก แต่ทว่าตะวันตกเริ่มมีการลงนามเป็นสนธิสัญญา แสดงเจตจำนงและข้อตกลงระหว่างกัน เป็นการสร้างกฎเกณฑ์ให้คู่สัญญาปฏิบัติตามเพื่อลดความขัดแย้ง รวมถึงสร้างจุดร่วมทางการค้าให้เกิดเป็นพันธมิตรทางการค้า ส่งผลให้แรงงานที่เดิมจะต้องขึ้นอยู่กับชาติมหาอำนาจใดมหาอำนาจหนึ่ง เช่น การที่อังกฤษไปขอเช่าเกาะฮ่องกง

โลกทัศน์เดิมจะต้องมองว่าแรงงานชาวจีนที่มาจากฮ่องกงจะต้องทำงานให้แก่อังกฤษอย่างแน่นอน ซึ่งไม่สามารถโยกย้ายได้ ในทางกลับกันไม่ได้เป็นเช่นนั้นอีกต่อไปในระบบสนธิสัญญา และการทำความเข้าใจจะเปลี่ยนไปในวงจรการค้าได้เปลี่ยนไปในคริสต์ศตวรรษที่ 19 มากขึ้น จึงสามารถเห็นแรงงานที่ไปทำงานให้แก่ชาวตะวันตกหลากหลายชาติมากขึ้น ทั้งที่เดินทางไปขายแรงงานรวมทั้งขายตัวเองให้เป็นแรงงาน ซึ่งมีสังกัดอาจสอดคล้องกับคำอธิบายเกี่ยวกับทาส เนื่องจากคล้ายกับทำงานต่างตอบแทนให้นายทาสผู้อุปถัมภ์เลี้ยงดูแรงงานที่ขายตัวเองและมารับใช้เจ้านายผู้ซื้อแรงงานเหล่านั้น

การค้าทางทะเลที่กำลังขยายตัวหลังจากสิ้นคริสต์ศตวรรษที่ 18 การเริ่มศตวรรษใหม่สัมพันธ์กับการค้าแรงงานและระบบจ้างงาน นับเป็นปรากฏการณ์ทางสังคมและเศรษฐกิจซึ่งสำคัญมาต่อระบบการค้าโลกรวมทั้งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจทางตอนในของภาคพื้นทวีป (Warren, 2007, p. 125) เมื่อเศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้นจึงจำเป็นต้องใช้แรงงาน รวมทั้งบริเวณแหล่งใดที่มีความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจย่อมเป็นธรรมดาที่จะต้องดึงดูดผู้คนเข้าไปอยู่อาศัย ดังที่บริเวณเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แถบคาบสมุทรมาลายู พบทั้งกลุ่มชาวจีน และกลุ่มชาวบูกิสที่มีถิ่นฐานเดิมอยู่ที่เกาะสุลาเวสี ดังที่กล่าวไปแล้ว เรื่องการตั้งถิ่นฐานเริ่มแรกของอังกฤษที่จัดระเบียบโครงสร้างเมืองท่าสิงคโปร์ให้หมู่บ้านของกลุ่มคนทั้งสองนี้ไว้อย่างชัดเจน เนื่องจากเป็นกลุ่มที่เคยอาศัยอยู่มาก่อนแสดงให้เห็นว่ามีฐานประชากรที่ถูกดึงดูดมาจากปัจจัยทางการค้าเป็นสำคัญ ตัวอย่างกลุ่มคนทั้งสองแสดงให้เห็นได้ว่าพวกเขาได้รับการดึงดูดให้เข้ามาทำการค้า และดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจบริเวณแหล่งที่จะกลายเป็นเมืองท่าสำคัญทางการค้าขายในอนาคต

การเดินทางของผู้คนซึ่งปรากฏอย่างปกติและไม่เพียงแต่การเดินทางเพื่อติดต่อระหว่างกัน แต่การขายแรงงานและทาสก็เป็นส่วนหนึ่งของระบบการค้าตั้งแต่สมัยโบราณแล้ว ดังกรณีตัวอย่างชาวพื้นเมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ถูกจับทาสตามหมู่เกาะต่าง ๆ เพื่อจะนำมาขายเป็นทาสเชลย สำหรับเป็นแรงงานให้แก่พ่อค้าที่สนใจนำไปปรับใช้ภายในเรือ หรือติดตามเป็นผู้ดูแลสินค้าของพ่อค้าเหล่านั้น เช่น กรณีปังลิมา ทาระห์ (Panglima Tarah) ขายทาสจำนวน 25 คนให้แก่บรรดากลุ่มพ่อค้าที่เดินทางมาแถบช่องแคบสิงคโปร์ในต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 (Atsushi, 2010, p. 133) แสดงให้เห็นว่า แม้ตามประวัติศาสตร์ถือว่าสิงคโปร์เข้าสู่ยุคใหม่ภายใต้จักรวรรดิอังกฤษ แต่ทว่าการขายทาสยังคงเป็นกิจกรรมทางการค้าที่ดำเนินต่อไปได้ ทรศณะผู้เขียน

บทความมองว่า การขายเพื่อเป็นแรงงานดูแลรับใช้ระหว่างการค้าขายสินค้าเสียมากกว่า และน่าจะเป็นการขายขาดให้แก่พ่อค้าผู้ซื้อ เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีระบบทาสของสยามยุคจารีตอาศัยระบบอุปถัมภ์ในการเลี้ยงดู และทาสมีหน้าที่ตอบแทนมูลนายในสังกัด จึงไม่อาจสอดคล้องกับบริบทที่ใหญ่กว่าอย่างเรื่องเศรษฐกิจได้ ดังนั้นการค้าขายทาสบริเวณเมืองท่าชายฝั่งที่สำคัญเหล่านี้ล้วนเล็งเห็นผลประโยชน์ในแง่เศรษฐกิจแทบทั้งสิ้น

จะเห็นได้ว่าแรงงานเป็นส่วนสำคัญในการผลักดันให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ดังที่การค้าแรงงานของกลุ่มคนทั้งหลายยังคงดำรงต่อเนื่องมากระทั่งถึงสมัยอาณานิคม เพราะตั้งแต่การเข้ามาของลัทธิอาณานิคมในทวีปเอเชีย ได้เปลี่ยนพื้นที่ของเอเชียให้กลายเป็นแหล่งผลิตสินค้าขั้นปฐมภูมิ เพื่อป้อนเข้าสู่ระบบอุตสาหกรรมของชาวตะวันตก ในหลายพื้นที่เกิดกิจการไร่เพาะปลูกของเจ้าอาณานิคมอังกฤษ โดยตัวอย่างที่ชัดเจนที่สุดและดึงดูดผู้คนจำนวนมากเข้าไปเป็นแรงงาน คือ การทำไร่ชาขนาดใหญ่ที่เกาะศรีลังกา นอกจากนี้ยังมีในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย เช่น ไร่อ้อย ไร่ปาล์ม ไร่ชา ในชวา และสุมาตรา เป็นต้น รวมถึงอุตสาหกรรมเหมืองแร่ดีบุกและอุตสาหกรรมยางพาราในแหลมมลายูที่เติบโตขึ้นตามลำดับอีกด้วย

แรงงานเหล่านี้มีความเสรีหลังจากที่ต้องตกอยู่ในภาวะแรงงานแบบดั้งเดิมที่มีสังกัดไม่สามารถเคลื่อนย้ายแรงงานข้ามดินแดนได้ การเข้ามาของระบอบอาณานิคมได้ยกเลิกการค้าทาส โดยเฉพาะเจ้าอาณานิคมอย่างอังกฤษและฝรั่งเศสตั้งแต่เมื่อปี ค.ศ. 1807 และ ปี ค.ศ. 1818 ตามลำดับ ส่งผลโดยตรงต่อการยกเลิกระบบค้าทาส ซึ่งเป็นทาสแบบศักดินาหรือทาสแบบจารีตที่จะถูกยกเลิกไปในดินแดนที่ได้รับการปกครองจากทั้งอังกฤษและฝรั่งเศส หรือไม่ให้การสนับสนุนต่อการใช้ทาสแบบจารีตในเมืองอาณานิคมของอังกฤษและฝรั่งเศสอีกต่อไปแล้วตั้งแต่ปี ค.ศ. 1834 และ ปี ค.ศ. 1848 ถูกสั่งให้มีการยกเลิกตามลำดับ (Allen, 2013, p. 183) ซึ่งเป็นความต้องการให้บรรดาการค้าทาสแบบเดิมนั้นถูกยกเลิกไป กลายเป็นแรงงานที่จะตอบสนองต่อระบบเศรษฐกิจที่เน้นการทำงานในภาคผลิตขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งตะวันตกไม่ต้องการแรงงานทาสที่คอยรับใช้แต่ในเพียงครัวเรือนอีกต่อไป แต่ความต้องการกลับตกอยู่ในภาคธุรกิจการค้าที่ต้องการแรงงาน

ระบบใหม่ที่แทนแรงงานทาส คือ การรับใช้เชิง “แรงงาน” นำมาสู่การอพยพของผู้คนจำนวนหลักล้าน ของกลุ่มชาวแอฟริกาและชาวเอเชียผ่านอุตสาหกรรมไร่เพาะปลูก

ขนาดใหญ่ของชาวยุโรป (Allen, 2013, p. 184) ซึ่งการค้าทาสแบบจารีตไม่อาจจะดึงดูดผู้คนและแรงงานอย่างมหาศาลได้เท่านี้มาก่อน พบว่า ในบางส่วนยังขายคนรับใช้ ในลักษณะของทาสจริง ซึ่งตามนโยบายอังกฤษที่ออกประกาศสะท้อนให้เห็นว่า แนวทางดังกล่าวจะไม่เป็นที่ยอมรับแล้ว เนื่องจากเจ้าอาณานิคมต้องการกลุ่มคนที่จะมาเป็นแรงงาน ซึ่งในขณะนั้นยังไม่ได้ตระหนักถึงความเสรี หรืออิสรภาพของแรงงานเท่าที่ควร หากแต่ต้องการจำนวนคนหมู่มากเพื่อใช้ในการผลิตขนาดใหญ่ จึงทำให้กลุ่มคนเหล่านี้ยังคงเป็นแรงงานที่ได้รับการเลี้ยงดูคล้ายกับทาสในปกครองของนายจ้าง เมื่อทำงาน ที่แห่งใดแล้ว พวกแรงงานมักจะลงหลักปักฐานกับนายจ้างเหล่านั้น ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวมีลักษณะคล้ายกับทาสที่จะคอยพึ่งพาอาศัยและเป็นแรงงานที่จะอยู่ติดกับเจ้านาย แต่พวกกลุ่มแรงงานทาสเหล่านี้ค่อนข้างมีอิสระมากขึ้น กล่าวคือ สามารถเลือกที่จะทำงานหรือย้ายงานแต่ทว่าเพื่อความมั่นคงทางรายได้และอาชีพ พวกเขามักจะไม่ย้ายสังกัดนายจ้างโดยไม่จำเป็น เพราะเสี่ยงที่จะตกงานและไม่ได้รับการอุปถัมภ์เลี้ยงดูในเชิงเอื้อเพื่อที่อยู่อาศัย และปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญต่อการดำรงชีพ

บทบาทของผู้ค้าแรงงาน รวมถึงการค้าทาสเป็นทาสกลุ่มเอเชียและแอฟริกา หลักฐานชิ้นต้นจากบันทึกประจำปีของข้าหลวงและข้าราชการอาณานิคม ยืนยันการมีอยู่ของระบบการค้าทาส แต่เป็นการค้าทาสในระบบใหม่ กล่าวคือ ไม่ได้ค้าเพื่อเป็นทาสที่กดขี่ แต่พยายามเขียนประวัติศาสตร์โดยสื่อในเชิงการใช้แรงงาน เพื่อทำงานในไร่เพาะปลูกขนาดใหญ่ที่กระจายตัวอยู่ในทวีปเอเชีย ประเด็นถกเถียง คือ ทาสเหล่านี้มีอิสระหรือไม่มีอิสระ ถูกบังคับให้มาขายแรงงาน หรือสมัครใจเข้าสู่ระบบการค้าทาส (Allen, 2013, p. 185) อาจเรียกได้ว่าช่วงเปลี่ยนผ่านให้เข้าสู่ความหมายของแรงงานเสรีที่จะสามารถเดินทาง หรือรับทำงานได้โดยอิสระมากขึ้นในอนาคต บทบาทของคนกลุ่มนี้ในสังคมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มักจะไม่ได้ได้รับความสนใจศึกษาเท่าที่ควร แต่ทว่ากลับเป็นที่สนใจมากขึ้นในวงวิชาการแขนงประวัติศาสตร์สังคม ความตื่นตัวอย่างกรณีการศึกษากลุ่มโสเภณีและแรงงานกุลิชาวจีนที่เข้ามาทำงานในเมืองท่าสิงคโปร์ ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 19 ทำให้เข้าใจสังคมและสภาพแวดล้อมในสังคมสิงคโปร์ในช่วงเวลานั้นได้ดีขึ้น โดยศึกษาผ่านกลุ่มคนที่ไม่มีพื้นที่ใน “ประวัติศาสตร์แห่งชาติ” โดยอาศัยหลักฐานที่เหลืออยู่จากหน่วยงานราชการ สถานีตำรวจ และโรงพยาบาล เพื่อสะท้อนนโยบายของรัฐและเหตุเบื้องหลังที่ทำให้เกิดการค้าประเวณีในสิงคโปร์ และเพื่อให้เข้าใจภูมิหลังของเมืองท่าสิงคโปร์มากขึ้น (Warren, 1990, p. 98)

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าแรงงานของเจ้าอาณานิคมอังกฤษ

การเกิดขึ้นของการค้าแรงงานในสิงคโปร์ ที่มีความสำคัญในฐานะเมืองท่าอาณานิคมของอังกฤษ ล้วนแต่ได้รับปัจจัยเกื้อหนุนหลายประการ โดยองค์ประกอบเหล่านี้สามารถจัดแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ 1. เมืองท่าอาณานิคม และ 2. ประเภทและที่มาของกลุ่มแรงงาน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. เมืองท่าอาณานิคม

การเติบโตของชุมชนการค้าสู่เมืองท่าตลอดแนวชายฝั่งแหลมมลายู เกิดขึ้นจากเส้นทางค้าและจุดแวะพักเรือสินค้าข้ามทวีป จึงส่งผลให้เกิดการกระทำผิดกฎหมายของกลุ่มโจรสลัด ทวีจำนวนเพิ่มมากขึ้นสอดคล้องกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ซึ่งแต่เดิมก่อนหน้านี้บริเวณแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีป ระบบเศรษฐกิจของเมืองท่าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เหล่านี้ค่อนข้างขยายตัวเติบโตได้เป็นอย่างดี เนื่องจากอาศัยเส้นทางการค้าดั้งเดิมซึ่งเป็นการพึ่งพิงกับรัฐขนาดใหญ่อย่างจีน ฉะนั้นเส้นทางการค้าของจีนเปรียบเสมือนเส้นทางหล่อเลี้ยงระบบเศรษฐกิจระดับโลก และมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องใช้เส้นทางบริเวณสิงคโปร์เป็นจุดผ่านเรือสินค้า แม้อิทธิพลการค้าของจีนจะสิ้นสุดลงไปตั้งแต่ปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 แต่ทว่ากลุ่มอำนาจใหม่ที่จะเข้ามาแทนที่ก็ยังคงใช้เส้นทางเดิมจากเส้นทางเดินเรือของจักรวรรดิจีน (Warren, 2007, p. 125)

เครือข่ายการค้าทางทะเลเดิมมีความเข้มแข็งอย่างมากตั้งแต่สมัยโบราณ ซึ่งถูกขับเคลื่อนโดยชาวจีนและสินค้าจากจีน ต่อมาการเข้ามาของอังกฤษจึงได้รับผลประโยชน์จากเส้นทางการค้าเหล่านี้ ในการเชื่อมโยงสัมพันธ์ภาพระหว่างเมืองท่าทางการค้า หรือเมืองท่าอาณานิคมของอังกฤษซึ่งกระจายตามขอบทวีปเชื่อมโยงเป็นเส้นทางการค้าหลัก โดยเริ่มจากปลายเอเชียตะวันออกเฉียงซึ่งมีศูนย์กลางสำคัญอยู่ที่เมืองท่าของจีน สิงคโปร์ พม่า อินเดีย และไปในแอฟริกา กระทั่งสิ้นสุดปลายทางที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ซึ่งการทำการค้ากับจีนเป็นความต้องการของชาติตะวันตกสูง สะท้อนให้เห็นได้จากจุดประสงค์การเข้ามาในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อที่ชาวตะวันตกจะได้เข้าสู่ระบบการค้ากับจีนได้สะดวกยิ่งขึ้น

อังกฤษสามารถสถาปนาอำนาจของตน จากกรณีอังกฤษเข้าเกาะฮองกง ตั้งแต่ 26 มกราคม ค.ศ. 1841 และใน ค.ศ. 1843 มีสถานะเป็นอาณานิคมในพระองค์

(Crown colony) ทำให้บริเวณฮ่องกงมีการขยายตัวของการค้าแรงงานเด็ก ซึ่งกระจายลูกหลานไปยังดินแดนอินโดจีนของฝรั่งเศสด้วย และก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานเหล่านี้ผ่านเส้นทางเดินเรือทั้งลักษณะที่เป็นแรงงานทาส รวมถึงแรงงานที่เดินทางโดยเสรีเพื่อแสวงหาโอกาส โดยมีจุดมุ่งหมายสำคัญอยู่ที่สิงคโปร์ (Pomfret, 2008, p. 175) เมื่อเปรียบเทียบกับบริบทการยกเลิกกิจการของบริษัทอินเดียตะวันออกของอังกฤษ (East India Company: EIC) ตั้งแต่มีการย้ายเมืองหลวงของนิคมช่องแคบมายังสิงคโปร์ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1832 เป็นต้นมา สถานะของสิงคโปร์เริ่มอยู่ภายใต้การบริหารอาณานิคมโดยราชสำนักอังกฤษโดยตรงตั้งแต่ปี ค.ศ. 1867 เป็นต้นมา การดำเนินนโยบายของสิงคโปร์และปฏิสัมพันธ์ที่ขึ้นตรงต่อกระทรวงอาณานิคม ณ กรุงลอนดอน เป็นบริบทที่ส่งผลโดยตรงต่ออำนาจเต็มและการโยกย้ายกลุ่มทาสเพื่อใช้แรงงาน ทั้งเมืองท่าอาณานิคมของตนรวมถึงประเทศเมืออย่างอังกฤษ สามารถเชื่อมโยงการขนถ่ายผู้คนไปยังดินแดนตะวันออกเฉียงใต้ของจีน ช่องแคบมะละกา ณ เมืองสิงคโปร์ และประเทศแถบแอฟริกา รวมถึงประเทศเจ้าอาณานิคมอย่างสหราชอาณาจักร

การเชื่อมโยงเครือข่ายของเมืองท่าในจักรวรรดิอังกฤษ แรงงานจีนที่อพยพจากฮ่องกงซึ่งเป็นแหล่งรวมของเศรษฐกิจที่อังกฤษได้เข้าไปพัฒนา จึงเกิดการหลั่งไหลของผู้คนเข้ามายังสิงคโปร์เพื่อหวังโอกาสทำงาน หรือติดตามทำงานในเรือสินค้า รวมทั้งขายตัวเองให้เป็นทาสรับใช้แก่บรรดาชาวตะวันตก (Warren, 1990, p. 101) ยิ่งทวีจำนวนมากขึ้นเนื่องจากปัจจัยเร่งเร้าที่เชื่อมเส้นทาง โดยย่นระยะเวลาระหว่างดินแดนโลกฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกเข้าหากันได้สะดวกมากขึ้น ทำให้อังกฤษใช้เส้นทางใหม่ในการติดต่อ และเส้นทางดังกล่าวที่เกิดขึ้นใหม่มีผลโดยตรงต่อการหลั่งไหลและเคลื่อนย้ายแรงงาน รวมไปถึงที่แรงงานทาสซึ่งรับใช้อยู่กับเจ้านายชาวตะวันตก เส้นทางดังกล่าวนี้ คือ การเปิดเดินเรือผ่านคลองสุเอซ (Suez Canal) ค.ศ. 1869 ส่งผลให้การเดินเรือไปยังตะวันออกไกลสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เรือที่เดินทางผ่านคลองสุเอซเหล่านี้มักเป็นเรือของเจ้าอาณานิคม นำแรงงานทาสจากแอฟริกาและเอเชียไปกระจายตามชายฝั่งเมืองท่าอาณานิคมได้สะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น การแพร่กระจายของกลุ่มทาสเอเชียและแอฟริกาส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากเทคโนโลยีการขุดคลองเชื่อมเส้นทางการเดินเรือและเปิดเป็นเส้นทางให้เดินทางขนส่งได้โดยสะดวกกว่าเดิม

จะเห็นได้ว่าอังกฤษเข้าไปมีอิทธิพลตามเส้นทางการค้าชายฝั่งเหล่านี้ ทำให้อังกฤษกลายเป็นมหาอำนาจทางทะเลและเป็นมหาอำนาจภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องมาจากการควบคุมทาสและแรงงานเสรี นอกจากนี้ยังมียุทธโศภนกรรมประเภทปืนและธุรกิจขนส่งสินค้า จึงไม่แปลกใจที่การค้าทาสหรือแรงงานภูมิภาคนี้จะสัมพันธ์กับการเติบโตขึ้นของระบบเศรษฐกิจ ซึ่งสัมพันธ์กับจำนวนของสงครามที่เกิดขึ้นมากตามไปด้วย ไม่เพียงเฉพาะเมืองท่าของอังกฤษแต่หากเป็นทั่วทั้งภูมิภาคที่ซื้อยุทธโศภนกรรมจากอังกฤษ ในขณะที่การเติบโตของระบบเศรษฐกิจของภูมิภาคกลับเกิดปัญหาขึ้น คือ ปัญหาขาดแคลนแรงงาน ซึ่งเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการเดินเรือ ทวีความรุนแรง ปัญหาหลักของเมืองท่าอาณานิคม คือ แรงงานเหล่านั้นจะถูกใช้ไปในงานเพื่อแสวงหาเครื่องอุปโภคและบริโภค ซึ่งเมืองท่าเหล่านั้นไม่มีพื้นที่ในการทำชลประทานและเพาะปลูก ความสำคัญจึงโยกย้ายไปอยู่ที่การพึ่งพาการค้าทางทะเล จึงเป็นสิ่งเร่งเร้าให้เกิดการค้า การขยายตัว รวมถึงการค้าแรงงานทาส สำหรับการพัฒนาเมืองท่าเหล่านั้นให้เป็นรัฐจากการรวมกลุ่มของแรงงานและสมาชิกภาพภายในเมืองท่า (Warren, 2007, pp. 127-128)

ขณะเดียวกันการติดต่อกันระหว่างเมืองท่าการค้าเป็นการเชื่อมโยงทั้งเศรษฐกิจทางไกลให้เป็นระบบการค้าเดียวกัน และยังเชื่อมโยงประชากรจากสังคมตะวันตกให้เชื่อมกับสังคมตะวันออก (Warren, 2007, p. 126) การเผชิญระหว่างอำนาจของตะวันตกถูกจัดให้อยู่ในระดับขั้นทางสังคมที่อยู่เหนือกว่าทุกชาติไม่เพียงเฉพาะชาวเอเชีย หากแต่ยังเหนือกว่าชาวแอฟริกา ชาวละตินอีกด้วย ดังนั้นอำนาจและความเป็นผู้นำโลกของตะวันตกในงานศึกษานี้จะเน้นบทบาทของชาวอังกฤษ เพราะส่งผลโดยตรงต่อการเดินทางติดต่อระหว่างเมืองท่า อังกฤษสามารถที่จะขนย้ายแรงงานของตนไปยังเมืองท่าอาณานิคมที่สำคัญได้โดยง่าย เพราะสถานะที่อยู่เหนือกว่าคนท้องถิ่นและยังมียุทธโศภนกรรมที่เหนือกว่า พร้อมทั้งจะคุกคามประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อยู่ทุกเมื่อ แรงงานเหล่านั้นเมื่อเข้าไปสู่เมืองท่าการค้าจะได้รับสิทธิคุ้มครองจากศาลอังกฤษ เนื่องจากถือว่าเป็นคนในบังคับอังกฤษด้วย เมื่อเกิดเหตุขัดแย้งกับคนพื้นเมืองในรัฐอื่นจึงมักจะได้เปรียบอยู่เสมอ ด้วยสิทธิเหล่านี้จึงทำให้ดึงดูดแรงงานจากทางตอนในภาคพื้นทวีปให้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของระบบการค้าเมืองท่าภายใต้การปกครองอังกฤษ

2. ประเภทและที่มาของกลุ่มแรงงาน

กลุ่มคนที่แสดงให้เห็นว่ามีบทบาทสำคัญในการเป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางเดินเรือบริเวณเมืองท่าสิงคโปร์ และยังเป็นผู้ที่คอยติดตามบรรดาชาวตะวันตกเพื่อทำงานในพื้นที่ไร้พาะปลูกขนาดใหญ่ ผู้เขียนบทความเลือกที่จะกล่าวถึงคนใน 2 กลุ่ม คือ ชาวเอเชียตะวันออกและชาวเอเชียใต้ ซึ่งไม่ได้ตั้งใจระบุถึงเชื้อชาติใดเชื้อชาติหนึ่งโดยเฉพาะ แม้จะทราบโดยทั่วไปว่า หมายถึง การจัดแบ่งตามกลุ่มชาวจีนและชาวอินเดีย แต่ทว่ากลับไม่ได้มีเพียงคนกลุ่มนี้เท่านั้น หากแต่ยังมีชาวญี่ปุ่น และชาวสิงหล ฯลฯ ซึ่งอาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงแม้จะไม่ได้เป็นกลุ่มที่งานประวัติศาสตร์นิพนธ์ให้ความสำคัญ แต่ทว่าคนกลุ่มเหล่านี้อย่างคงมีบทบาทและปรากฏในเอกสารบันทึกเรื่องราวเกี่ยวกับการค้าแรงงาน รวมถึงแรงงานทาส

การที่สิงคโปร์มีประชากรที่หลากหลายเชื้อชาติ โดยสามารถจำแนกประเภทของกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในเมืองท่าสิงคโปร์ออกได้เป็น 3 กลุ่มหลัก คือ 1) กลุ่มชาวมลายู ซึ่งมีสถานะเป็นประชากรท้องถิ่น 2) กลุ่มชาวจีน และ 3) ชาวอินเดียซึ่งมีสถานะเป็นแรงงานผู้อพยพ ตั้งแต่ทศวรรษที่ 1830 จำนวนตัวเลขของประชากรที่อาศัยอยู่ในเมืองท่าสิงคโปร์มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก จำนวนผู้อพยพชาวจีนมีอัตราสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 12 ต่อปีระหว่างช่วงปี ค.ศ. 1824-1830 และลดลงอย่างมากในอีก 2 ทศวรรษถัดมาเหลือเพียงร้อยละ 3 ส่วนชาวมลายูเป็นกลุ่มที่มีการอพยพเข้ามาในอัตราที่ต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับ กลุ่มชาวจีน จำนวนผู้อพยพชาวอินเดียมีอัตราสูงสุดอยู่ที่ร้อยละ 16.7 ต่อปีระหว่างช่วงปี ค.ศ. 1824-1830 และลดลงอย่างมากเหลือร้อยละ 1.5 ในช่วงปี ค.ศ. 1860-1871 ข้อมูลทั้งหมดนี้เป็นการเก็บรวบรวมจากการทำสำมะโนประชากรของรัฐบาลอังกฤษที่เมืองสิงคโปร์ (Hock, 1991, p. 224)

การเปิดเมืองท่าของสิงคโปร์เป็นการเตรียมพร้อมเผชิญกับกลุ่มคนจำนวนมาก เนื่องจากการวางผังเมืองของสิงคโปร์เน้นการบริหารจัดการบริเวณแนวชายฝั่ง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเดินทางเข้ามาของผู้คนและแรงงานสิงคโปร์ไม่ได้รองรับในเชิงการตั้งรกรากเพื่ออยู่อาศัย เนื่องจากสัดส่วนพื้นที่ใช้สอยจริงอยู่บริเวณแนวชายฝั่ง จึงเป็นเมืองที่เหมาะสมสำหรับเป็นจุดแวะพักและแลกเปลี่ยนสินค้า แต่การเข้ามาของผู้คนจำนวนมากส่วนหนึ่งเป็นผลดีต่อระบบเศรษฐกิจเมืองท่า และอีกด้านหนึ่งยังก่อให้เกิดความแออัดที่

ระบบสาธารณูปโภคไม่สามารถเอื้ออำนวยได้ทั่วถึง ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่สังคมสิงคโปร์ประสบปัญหาในต้นคริสต์ศตวรรษที่ 20

2.1. ชาวเอเชียตะวันออก

กลุ่มที่มีบทบาทเด่นชัด คือ ชาวจีน ซึ่งบทความนี้จะรวมชาวญี่ปุ่นเข้าไปด้วย จึงเลือกใช้การจัดหมวดหมู่ให้เป็นชาวเอเชียตะวันออกเป็นเกณฑ์ แรงงานชาวจีนมักปรากฏตัวอยู่เสมอบนเส้นทางการค้าโบราณ การค้าที่เฟื่องฟูจากการเดินเรือค้าสินค้าอาณาจักรของจีน นำพาคนจำนวนมากเข้าเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางการค้า ทำให้ชาวจีนมีความชำนาญในเดินเรือ จึงมีส่วนช่วยในการกระจายและอพยพโดยวิธีล่องเรือลัดเลาะตามแนวชายฝั่ง นับว่ามีศักยภาพในการเดินเรือทางทะเล ซึ่งเทคโนโลยีจีนในยุคโบราณเป็นเครื่องยืนยันความสำเร็จ ความชำนาญ และความคุ้นชินอย่างยิ่ง เป็นต้นว่า การพัฒนาเข็มทิศ การทำแผนที่เดินเรือ และการขยายระยะทางเรือให้สูงขึ้น ฯลฯ ก่อนหน้านั้นพบว่า มีกลุ่มชาวจีนที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานและอาศัยร่วมกับชาวมลายูท้องถิ่น กระทั่งปรับสภาพการดำรงชีวิตสอดคล้องกับคนพื้นเมือง ดังจะเห็นได้ว่าชาวจีนบางกลุ่มปรับอาชีพเป็นโจรสลัดตกปลานสินค้าในบริเวณช่องแคบสิงคโปร์อีกด้วย (Atsushi, 2010, p. 134)

ภูมิปัญญาที่ได้สั่งสมมาทำให้เกิดการเรียนรู้และส่งผ่าน ซึ่งกลุ่มชาวจีนสามารถใช้ประโยชน์จากองค์ความรู้เหล่านี้ในการเล่นเรือเพื่อไปยังเมืองท่าสำคัญทางการค้า จะเห็นได้ว่ามีชุมชนชาวจีนจำนวนมากทั้งก่อนหน้าคริสต์ศตวรรษที่ 19 หรือหลังจากนั้นมากระจายตัวตั้งถิ่นฐานตามเมืองชายฝั่ง ซึ่งกลุ่มชาวจีนเหล่านี้ได้เข้าไปทำการค้าขาย และนำสินค้าจากเมืองจีนเข้ามายังเมืองท่าชายฝั่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขณะเดียวกันก็นำสินค้าของปากกลับไปยังเมืองจีน ไม่เพียงเฉพาะในภาคพื้นสมุทรเท่านั้น แต่ยังพบการกระจายตัวเข้าไปตั้งถิ่นฐานยังทางตอนในของภาคพื้นทวีปด้วย ตัวอย่างการเข้ามาประกอบอาชีพของชาวจีน เช่น การจ้างชาวจีนในการค้าสำเภาของอาณาจักรสยาม เนื่องจากชาวจีนเป็นกลุ่มที่มีประสบการณ์ทางเรือทางทะเล เป็นต้น

ชาวจีนที่เข้ามาทำงานใช้แรงงานส่วนใหญ่ในพื้นที่ของสิงคโปร์เป็นแรงงานที่ค่อนข้างมีอิสระในการประกอบอาชีพ รวมทั้งการรับจ้างขนสินค้าให้แก่กลุ่มพ่อค้าที่นำเรือมาทอดสมอ ส่วนมากทำงานลักษณะรับจ้างโดยใช้กำลัง ซึ่งมีทั้งลักษณะที่เป็นกุลีแบกของทำหน้าที่แบกขนถ่ายสินค้าทั้งจากโรงสินค้าไปยังโรงสินค้าอื่น หรือนำสินค้าจากบนเรือขึ้นมาสู่โรงสินค้า กุลีลากรถขนส่งผู้คนที่ทำหน้าที่เสมือนรถรับจ้างของผู้คน

ที่อาศัยอยู่บริเวณเมืองท่าสิงคโปร์ เป็นพาหนะโดยใช้กำลังคนในการชักลาก รวมทั้งกรรมกรผู้ใช้แรงงานทำหน้าที่ในการก่อสร้างสาธารณูปโภคให้แก่เจ้าอาณานิคมอังกฤษ (Warren, 1990, pp. 101-102)

ตาราง 1

อัตราการอพยพของชาวจีนที่เข้ามาในสิงคโปร์ คริสต์ศตวรรษที่ 19-20

ปีที่สำรวจ (ค.ศ.)	จำนวนชาวจีน ในสิงคโปร์	เพศชาย	เพศหญิง	จำนวน คนพื้นเมือง	สัดส่วนชาวจีน ต่อคนพื้นเมือง
1824	3,317	2,956	361	10,683	31 %
1834	10,767	9,944	823	26,329	41 %
1849	27,988	25,749	2,239	52,891	53 %
1860	50,043	46,795	3,242	81,743	61 %
1871	50,098	46,631	7,467	97,111	56 %
1881	86,766	72,571	14,195	139,208	62 %
1891	121,098	100,446	21,462	184,554	66 %
1901	164,041	130,367	33,674	228,555	72 %
1911	219,577	161,648	57,929	303,321	72 %
1921	317,491	215,918	101,573	425,912	75 %
1931	421,821	263,191	158,630	567,453	74 %
1947	730,133	387,883	342,250	940,824	78 %

หมายเหตุ. from *Chinese family and marriage in Singapore*, by M. Freedman, 1957, London: H. M. S. O.

จากตาราง 1 (Freedman, 1957, p. 25) การสำมะโนประชากรแสดงให้เห็นปริมาณของแรงงานชาวจีนอพยพเข้ามาเป็นจำนวนมาก ส่งผลกระทบให้เกิดความแออัดมากขึ้น โดยเฉพาะในย่านอาศัยของชุมชนชาวจีนมักเป็นสถานที่ที่ไม่ค่อยมีความสะดวกสบาย เนื่องจากแรงงานจำนวนมากได้เลือกเข้าไปตั้งถิ่นฐานในบริเวณเดียวกัน อีกทั้งโครงสร้างผังเมืองที่ออกแบบมาไม่ได้อรองรับคนจำนวนมากเช่นนี้เนื่องจากว่าอังกฤษต้องการเพียงแค่สร้างสิงคโปร์เป็นจุดจอดเรือและแวะพักสินค้าเพียงเท่านั้น ไม่ได้มีความประสงค์ในการก่อตั้งเป็นนิคมหรือฐานที่มั่นอันมีผู้นอพยพ

เข้ามาตั้งถิ่นฐานจำนวนมาก สัดส่วนของประชากรชาวจีนมีจำนวนมากเสียจนกระทั่งได้กลบความสำคัญของกลุ่มชาวมลายูไป และทำให้เห็นว่าเมืองท่าสิงคโปร์เป็นเมืองที่สร้างขึ้นใหม่โดยกลุ่มชาวตะวันตกและกลุ่มของชาวจีน หากจะกล่าวเช่นนั้นก็ย่อมไม่ผิดมากนักเนื่องจากว่าแรงขับเคลื่อนการค้าอ้ายการชักจูงจากชาวอังกฤษ และขับเคลื่อนโดยกำลังแรงงานของกลุ่มชาวจีน ทั้งที่เดินทางมาโดยสมัครใจ หรือถูกบังคับขายให้มารับใช้ยังสิงคโปร์

สิงคโปร์กลายเป็นจุดหมายปลายทางให้แก่ชาวเอเชียตะวันออกผู้ไร้แผ่นดินชดสในชีวิตร เนื่องจากกลายเป็นสถานที่ชุมนุมของเหล่าแรงงานส่วนใหญ่จะเป็นผู้ชาย กระนั้นก็ดีในภาคส่วนของแรงงานผู้หญิงที่ใช้เส้นทางการเชื่อมเมืองท่าจากฮ่องกงมายังสิงคโปร์ ทั้งหญิงชาวจีนและชาวญี่ปุ่นที่หลีกเลี่ยงความทุกข์ยากจากภาวะภัยแล้ง รวมถึงว่างเว้นจากการทำเกษตรกรรมซึ่งส่วนใหญ่ให้ผลผลิตที่ไม่ค่อยมากเท่าที่ควร ดังนั้นจึงเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของสิงคโปร์ โดยประกอบอาชีพเป็นโสเภณีขายบริการทางเพศให้แก่ชายชาวเอเชียตะวันออก (Warren, 1990, pp. 110-112) ซึ่งค่อนข้างเกิดขึ้นเป็นปกติ เนื่องจากกลุ่มแรงงานชายชาวเอเชียตะวันออกที่ไปทำงานใช้แรงงานที่เมืองท่าสิงคโปร์มักจะเป็นชายหนุ่มที่โสด จึงเกิดธุรกิจการจัดบริการทางเพศให้แก่กลุ่มคนเหล่านี้ อยู่ตามชุมชนที่ค่อนข้างแออัดและไม่ค่อยเป็นที่ระรื่นสายตาแก่เจ้าอาณานิคมอังกฤษ แต่ทว่ากิจการค้าประเวณีเป็นกิจกรรมเฉพาะกลุ่มซึ่งไม่ได้มีการจัดการจากรัฐอย่างเคร่งครัด

จะเห็นได้ว่าแรงงานเหล่านี้ยังคงมีบางกลุ่มที่ขายตัวเองเป็นแรงงานรับใช้ส่วนตัว และอาศัยกับเจ้านายไปโดยตลอดซึ่งเป็นลักษณะคล้ายกับภาวะความเป็นทาส แต่ในขณะเดียวกันก็ถือว่าเป็นแรงงานซึ่งยังไม่ใช่แรงงานสมัยใหม่ตามความหมายที่สมบูรณ์ เนื่องจากรัฐไม่ได้เข้าไปจัดการ หรือดูแลเกี่ยวกับสวัสดิการ ไม่มีการลงทะเบียนหรือควบคุมแรงงานเหล่านี้ นอกจากนั้นยังพบการละเมิดสิทธิและเสรีภาพด้วยการเอาเปรียบของนายจ้าง ซึ่งเกิดขึ้นอยู่เสมอเมื่อใช้เกณฑ์การพิจารณาแบบสมัยใหม่เข้าไปตัดสินแรงงาน ประชากรแรงงานชาวจีนส่วนใหญ่ซึ่งเดินทางมาทำงานยังคาบสมุทรมลายู มักจะเข้ามาใช้แรงงานที่เมืองท่าสิงคโปร์ รวมถึงอาณานิคมมลายูของอังกฤษและทางภาคใต้ของสยาม แรงงานชาวจีนจึงมีบทบาททั้งการผลิตและการบริการอย่างมาก โดยเฉพาะในโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เป็นแรงงานในการขนถ่ายสินค้า นอกจากนี้ยังสามารถพัฒนาฐานะทางการเงินของตนให้กลายเป็นกลุ่มชนชั้นกลาง และกลุ่มสะสม

ทุนท้องถิ่นมีปฏิสัมพันธ์กับกลุ่มผู้ประกอบการพื้นเมือง จนกระทั่งสามารถพัฒนาสถานะของตนให้กลายเป็นพลเมืองที่เปี่ยมด้วยเครือข่ายความสัมพันธ์ และทุนทางสังคมที่พร้อมด้วยทรัพย์สินสมบัติ ในปัจจุบันในสิงคโปร์ประชากรมากกว่าครึ่งมีเชื้อชาติจีนซึ่งเป็นผลที่เกิดขึ้นหลังจากการอพยพเข้ามาของแรงงานชาวจีน

2.2. ชาวเอเชียใต้

กลุ่มที่มีบทบาทเด่นชัด คือ ชาวทมิฬ ซึ่งในบทความนี้ได้รวมชาวสิงหลเข้าไปด้วย จึงเลือกใช้การจัดหมวดหมู่ให้เป็นชาวเอเชียใต้เป็นเกณฑ์ ส่วนใหญ่แรงงานของอังกฤษที่เข้ามายังสิงคโปร์มักจะมีถิ่นฐานอยู่บริเวณทางตอนใต้ อันเป็นที่อยู่อาศัยของประชากรชาวอินเดียผิวดำ เดินทางเข้ามาทำงานในสิงคโปร์เนื่องจากถือว่าเป็นพลเมืองของอาณานิคมอังกฤษ ซึ่งชาวอินเดียที่เข้ามาเป็นแรงงานในภาคการค้าทางทะเลค่อนข้างไม่แพร่หลาย ชาวอังกฤษได้ให้การศึกษาและสอนระเบียบวิธีในการทำงานสมัยใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่มักจะทำงานเกี่ยวกับการบัญชีหรือแม้กระทั่งเป็นงานที่ไม่ค่อยได้ใช้กำลังแรง เมื่อเปรียบเทียบกับชาวจีนถือว่าชาวจีนทำงานหนักกว่ากลุ่มชาวอินเดีย สถานที่ที่ได้รับการยอมรับของชาวอินเดียจึงทำให้มีลักษณะเหมือนผู้ช่วยเจ้าอาณานิคม และได้รับการไว้วางใจให้ดูแลควบคุมแรงงานชาวจีน บางส่วนยกฐานะเป็นนายหน้าปล่อยเงินกู้ หรือธุรกิจการเงินการธนาคารที่เรียกว่า “แชกเช็ตตี” (Chetty) (Bankruptcy Court, 1891, p. 4)

ด้านบทบาทการทำงานโดยภาพรวมค่อนข้างที่จะไม่ค่อยโดดเด่นมาก เนื่องจากว่าคนกลุ่มนี้มีแหล่งการใช้แรงงานที่ใหญ่กว่าอยู่แล้วบริเวณพื้นที่ไร้เพาะปลูกขนาดใหญ่ในเกาะศรีลังกา ทำให้เมื่อเปรียบเทียบกับสัดส่วนการเข้ามาใช้แรงงานที่เมืองท่าสิงคโปร์ค่อนข้างจะมีความโดดเด่นมากเท่าการใช้แรงงานในไร่อ้อยศรีลังกา ซึ่งกรณีของศรีลังกาได้ดึงดูดกลุ่มคนที่เป็นชาวทมิฬทางตอนใต้ของอินเดียเข้าสู่พื้นที่ของชาวสิงหลบนเกาะศรีลังกา เนื่องจากว่าการเปิดพื้นที่อุตสาหกรรมการเพาะปลูกขนาดใหญ่จำเป็นต้องอาศัยแรงงานของคนจำนวนมาก ศรีลังกาจึงเป็นสถานที่ที่ดึงดูดแรงงานจากภูมิภาคเอเชียใต้อยู่ก่อนแล้ว อีกทั้งยังเดินทางได้สะดวกไม่ไกลจากถิ่นฐานเดิมเมื่อเปรียบเทียบกับสิงคโปร์แล้วค่อนข้างห่างไกลอีกทั้งจำนวนแรงงานที่มีเชื้อสายจีนก็เข้ามาใช้แรงงานอยู่เป็นจำนวนมาก เมืองท่าสิงคโปร์จึงไม่ดึงดูดประชากรที่เป็นชาวเอเชียใต้ได้มากเท่าที่ควร ดังจะเห็นได้จากการเลือกตั้งถิ่นฐานที่สะท้อนให้เห็นถึง

การอพยพกลับไปยังอินเดียเมื่อเกิดความไม่สงบ สัดส่วนชาวเอเชียใต้ลดจำนวนลงในสิงคโปร์ (Hock, 1991, p. 224) เห็นได้ชัดช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 การสำรวจสำมะโนประชากรของรัฐบาลอังกฤษที่สิงคโปร์ได้แสดงให้เห็นจำนวนชาวเอเชียใต้ที่ลดลง

ปฏิเสธไม่ได้ว่านโยบายสำคัญของอังกฤษหลังจากครอบครองอาณานิคมในอินเดีย และจัดตั้งรัฐบาลอาณานิคม (British Raj; บริติชราช) ได้ชักพาบรรดาแรงงานชาวอินเดียเข้ามาทำงานในเมืองท่าสิงคโปร์ รวมถึงมาเลเซียซึ่งเป็นดินแดนอยู่ภายใต้การปกครองของรัฐบาลบริติชราช จากข้อมูลการสำรวจประชากรในอาณานิคมอังกฤษ เมืองท่าสิงคโปร์พบสัดส่วนจำนวนชาวอินเดียมีการโยกย้ายเข้ามาทำงาน เมื่อเทียบกับประชากรแรงงานชาวจีนจะมีสัดส่วนเพียงชาวอินเดีย 1 คน ต่อชาวจีน 3 คน (Hock, 1991, p. 224) ซึ่งแม้จะมีจำนวนไม่มาก แต่ลักษณะสำคัญของกลุ่มแรงงานจากภูมิภาคเอเชียใต้ คือ มีการอพยพกลับไปยังอินเดียหลังจากที่เกิดเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองที่สิงคโปร์ ซึ่งกลุ่มชาวอินเดียเมื่อเกิดปัญหาขึ้นพวกเขากลับเริ่มมาทำงานที่สิงคโปร์น้อยลง แสดงให้เห็นว่า คนพวกนี้ยังมีการติดต่อกับครอบครัวหรือบรรดาญาติที่อินเดีย เนื่องจากสามารถโยกย้ายถิ่นฐานเพื่อกลับไปยังภูมิลำเนาได้

เส้นทางการอพยพเข้ามาของแรงงานชาวอินเดียในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 19 เป็นการเข้ามาตามเส้นทางเดินเรือของอังกฤษ ในช่วงเวลาดังกล่าวหลังจากที่ตกเป็นอาณานิคมของอังกฤษ อังกฤษได้สร้างอุตสาหกรรมให้แก่ชาวอินเดียได้เข้ามาใช้แรงงานอยู่แล้ว ทั้งการเพาะปลูกฝ้ายในอินเดีย และรวมถึงการเพาะปลูกชาที่ศรีลังกา แรงงานจำนวนมากที่อาศัยอยู่บริเวณดังกล่าวจึงหันความสนใจเข้าสู่พื้นที่การทำเกษตรอุตสาหกรรมให้แก่เจ้าอาณานิคมอังกฤษ ดังนั้นจึงไม่ค่อยปรากฏการบันทึกเรื่องราวเกี่ยวกับแรงงานที่เป็นชาวเอเชียใต้ซึ่งเดินทางเข้ามาทำงานที่เมืองท่าสิงคโปร์เท่าที่ควร โดยเทียบกับบันทึกเรื่องราวการอพยพมาจากจีน

ในช่วงที่อังกฤษเข้ามาปกครองเส้นทางการค้าที่เชื่อมระหว่างอินเดีย สิงคโปร์ และจีน ได้เปลี่ยนแปลงบทบาทของระบบการค้าทางทะเลแบบจารีตไป เช่น ในกรณีการค้าทาส ซึ่งชาวอินเดียที่ถูกขายมาในฐานะทาส และในฐานะแรงงาน ไม่ได้เกิดการหลั่งไหลเข้ามาจากกระแสการเชื่อมต่อเมืองท่าจากเจ้าอาณานิคมอังกฤษเพียงเท่านั้น หากแต่ก่อนหน้านั้นก็มีการเดินทางเข้ามาขายแรงงาน รวมถึงถูกส่งมาขายเพื่อเป็นทาสก่อนหน้านั้นตั้งแต่วางช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 17-18 ซึ่งขณะนั้นเมืองท่าสำคัญ

ของคาบสมุทรมาลายูยังคงอยู่ที่เมืองมะละกา ซึ่งทาสส่วนใหญ่ที่มายังมะละกามาจาก แถบชายฝั่งมัทราสในอินเดีย รวมไปถึงดินแดนทางไกลอย่างรัฐโมแซมบิก ลักษณะดังกล่าวได้หดหายไปช่วงเดียวกับที่อังกฤษได้ลบล้างอิทธิพลที่เกี่ยวกับโจรสลัดหรือ การปล้นสินค้าในมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้ด้วย (Atsushi, 2010, p. 134)

ผลกระทบและความเปลี่ยนแปลง

อังกฤษตกอยู่ในสถานะที่เป็นผู้รุกรานและคอยเอาเปรียบคนพื้นเมือง เนื่องจากได้ปรับเปลี่ยนทั้งนโยบายการค้า การเดินเรือ การเปิดพื้นที่ทะเลหลวง รวมถึงผลตอบแทนการค้าที่มาจากระบบพื้นเมืองในการค้าทาส สะท้อนภาพชาวตะวันตกในวรรณกรรมพื้นถิ่นมาลายูกกลางคริสต์ศตวรรษที่ 18 ได้บัญญัติศัพท์เพื่อเรียกชาวตะวันตก ซึ่งได้พัฒนาแนวคิดมาจากการถูกแย่งทั้งหน้าที่และผลประโยชน์ (Warren, 2007, p. 127) มีหลายอย่างที่เปลี่ยนแปลงไปและหายไปจากสังคมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากไม่สอดคล้องกับอิทธิพลตะวันตก ซึ่งต้องยอมรับว่าอังกฤษกลายเป็นผู้ทรงอิทธิพลอย่างมากในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 19 แม้การลงนามสัญญาอย่างยุติการค้าทาสจะไม่ได้เกี่ยวกับชาวพื้นเมือง แต่ทว่ากลุ่มพ่อค้าเหล่านั้นที่จะต้องเข้ามาอาศัยเครือข่ายทางการค้าของอังกฤษย่อมจะต้องปฏิบัติตาม เพื่อลดผลกระทบที่จะสร้างความเสียหายให้แก่ธุรกิจ

ตามทฤษฎีของชาวพื้นเมืองความเปลี่ยนแปลงอย่างหนึ่งจากการเข้ามาของอังกฤษ กระทบต่อวิถีความเป็นท้องถิ่นของชาวเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังข้อเสนอของวอร์เรน ที่ว่าการค้าบริเวณช่องแคบมักจะถูกรบกวนจากกลุ่มโจรสลัดดักปล้นสินค้า ทั้งนี้ในลักษณะของความสัมพันธ์ยังมีการใช้ประโยชน์จากโจรสลัดสินค้า เพื่อรักษาความสงบและอธิปไตยทางทะเลแบบคนพื้นเมือง อังกฤษได้ขยายอิทธิพลและกำจัดโจรสลัดเหล่านี้โดยทำให้เกิด “ทะเลหลวง” คือ เป็นพื้นที่สาธารณะกระทบต่อรูปแบบการค้าดั้งเดิมรวมถึงการค้าทาสแบบจารีตที่จะต้องถูกยกเลิกไป เนื่องจากชาวตะวันตกได้ทำสัญญาเกี่ยวกับการยกเลิกทาส ดังนั้นแม้ชาวพื้นเมืองเหล่านี้จับทาสมาขายแต่ทว่าดินแดนทั้งหลายตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของชาวตะวันตก จึงไม่มีใครซื้อทาสเพื่อไปใช้เป็นแรงงานในระบบการค้าทางทะเล กิจกรรมการค้าทาสจึงเริ่มซบเซาลงไป (Warren, 2007, p. 126)

การสั่งห้ามทำการค้าทาสแบบจารีตของอังกฤษ ตัวอย่างกลุ่มของชาวบูกิสที่ประกอบอาชีพออกจับผู้คนและค้าขายคนให้เป็นทาสแก่พ่อค้าทั้งที่เป็นพ่อค้าจากนานาชาติ และพ่อค้าที่เป็นกลุ่มชาวพื้นเมืองซึ่งมักจะนำทาสเหล่านี้ที่ซื้อมาไปรับใช้แรงงานในลักษณะของทาสในระบบจารีต (Atsushi, 2010, p. 134) จึงเป็นปัญหาของการหดหายไปของแรงงานที่อังกฤษต้องการที่จะให้เกิดเป็นแรงงานในรูปแบบของแรงงานเสรี หรือเป็นแรงงานที่รับใช้ระบบเกษตรอุตสาหกรรม หรืออุตสาหกรรมเดินเรือ มากกว่าการนำคนที่ถูกขายเป็นทาสเหล่านั้นกลับเข้าสู่ระบบจารีต ซึ่งไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อย่างใดต่อการพัฒนาการค้าของอังกฤษ

ตามทฤษฎีของชาวอังกฤษเกี่ยวกับผลกระทบที่เมืองท่าของเจ้าอาณานิคมได้รับ คือ การรุกรานจากบรรดาโจรสลัด ซึ่งนับเป็นภัยคุกคามทางทะเลที่ส่งผลโดยตรงต่อการเดินเรือ ไม่เพียงเฉพาะอังกฤษที่มีความเห็นว่าโจรสลัดเหล่านี้เป็นอุปสรรคต่อการติดต่อค้าขายทางทะเล แม้กระทั่งฮอลันดาและฝรั่งเศสก็มีทฤษฎีเช่นนี้ด้วย ดังที่ปรากฏในหลักฐานประเภทสื่อสิ่งพิมพ์ทั้งที่ตีพิมพ์แล้ว และยังมีอีกจำนวนมากที่ยังไม่ได้รับการตีพิมพ์ กล่าวจะปฏิเสธปัญหาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากสาเหตุของการปล้นเรือสินค้าซึ่งส่งผลโดยตรงต่อเมืองท่าอาณานิคมของอังกฤษ (Atsushi, 2010, p. 127)

บทสรุป

การศึกษาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เกี่ยวกับประเทศสิงคโปร์ อันมีภูมิหลังสัมพันธ์กับระบอบอาณานิคม ซึ่งนักประวัติศาสตร์หลายคนได้นับเอาจุดเริ่มต้นของประวัติศาสตร์สิงคโปร์ยุคใหม่ คือ ตั้งแต่การเข้ามาของอังกฤษ เนื่องจากเป็นปัจจัยที่สะท้อนให้เห็นถึงสาเหตุแห่งความเปลี่ยนแปลงในการสร้างสิงคโปร์ จากเกาะที่ปกครองโดยคนพื้นเมืองเปลี่ยนสู่เมืองท่าการค้าที่เจริญรุ่งเรืองอย่างมาก ปัญหาประวัติศาสตร์นิพนธ์กระแสหลักที่เน้นเฉพาะคำอธิบายเชิงโครงสร้าง โดยมักให้ความสำคัญกับปัจจัยภายนอก เน้นโครงสร้างขนาดใหญ่ในประเด็นการปกครองของรัฐบาลอังกฤษ หรือการเข้ามาเพื่อเปลี่ยนแปลงสิงคโปร์ แต่ทว่าโดยเนื้อแท้แห่งความเปลี่ยนแปลงของสังคมล้วนเกิดจากกลุ่มแรงงานให้แก่สิงคโปร์จึงควรเป็นหนึ่งในปัจจัยแห่งความเปลี่ยนแปลงด้วย ซึ่งข้อเสนอจากบทความนี้มุ่งเน้นปัจจัยแห่งความเปลี่ยนแปลงของสังคมสิงคโปร์ อันเกิดขึ้นกับกลุ่มของ “แรงงาน” ที่ทำหน้าที่ขับเคลื่อนสังคม ทั้งระบบการค้า การเดินเรือ

ทั้งแรงงานจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกและเอเชียใต้ ทั้งชายและหญิง ทั้งที่ทำงานโดยใช้แรงกำลังและเรือนร่าง กลุ่มคนเหล่านี้ควรจะมีพื้นที่ในการแสดงออกให้เห็นว่ามีส่วนสร้างความเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาสังคมไปพร้อมกับเจ้าอาณานิคม

การเข้ามาของชาวตะวันตกซึ่งมีบทบาททางการค้าในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภูมิภาคพื้นสมุทร เริ่มมีการทำสัญญายกเลิกการค้าขายแรงงานแบบทาสในระบอบจารีต ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างแรงงาน เนื่องจากวัตถุประสงค์ คือ ไม่ต้องการให้แรงงานเหล่านั้นขึ้นสังกัดเฉพาะกลุ่มเจ้านายของตน แต่อังกฤษพยายามปรับเปลี่ยนให้แรงงานเหล่านั้นทำงานให้แก่กิจการของรัฐ ซึ่งจะช่วยพัฒนาระบบเศรษฐกิจที่เน้นทุนนิยมอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมไร่เพาะปลูกซึ่งต้องการแรงงานจำนวนมาก ซึ่งเป็นลักษณะของแรงงานเสรีตามมาตรฐานอังกฤษ กล่าวคือ เป็นแรงงานที่ทำงานอย่างเสรีให้แก่กลุ่มชาวอังกฤษ หรือตอบสนองต่อกลไกการผลิตให้แก่เจ้าอาณานิคม ซึ่งอังกฤษไม่ได้คาดหวังให้แรงงานของตนไปทำงานให้แก่เจ้าอาณานิคมชาติอื่น หากเป็นเช่นนั้นจะเป็นความหมายของแรงงานเสรีสมัยใหม่ ซึ่งในระบบอาณานิคมของอังกฤษยังคงมีการขายแรงงานเพื่อส่งไปเป็นแรงงานรับใช้และทำงานให้แก่ชาวอังกฤษ แรงงานกลุ่มนี้จึงเป็นแรงงานที่มีคุณสมบัติบางประการเหมือนสถานะของทาส ไม่ได้มีการใช้กำลังบีบบังคับขู่เข็ญเหมือนทาส แต่ทว่าก็ไม่สามารถทำงานให้แก่คนกลุ่มอื่นได้อย่างเสรีเช่นเดียวกัน ผู้เขียนบทความมีทรรศนะว่าคริสต์ศตวรรษที่ 19 เป็นช่วงเวลาแห่งการเปลี่ยนผ่านความหมาย และปรับเปลี่ยนโครงสร้างการทำงานของแรงงาน และความหมายของการใช้แรงงานที่จะพัฒนาเข้าสู่แรงงานแบบทุนนิยมในศตวรรษถัดไป

อังกฤษมีส่วนอย่างมากที่ทำให้การค้าแรงงานในรูปแบบของ “ทาส” ซึ่งเป็นแรงงานในยุคจารีตหดยาไป และพยายามผลักดันให้เกิดกลุ่มผู้ใช้แรงงานที่เสรีมากขึ้น ผู้เขียนบทความกลับพบว่าในช่วงเวลาดังกล่าวในคริสต์ศตวรรษที่ 19 ความหมายของกลุ่มแรงงานยังเป็นเหมือนแรงงานที่มีสถานะแบบทาส ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องพึ่งพาการอุปถัมภ์จากเจ้านาย ไม่เพียงในบทความนี้ยังมีนิพนธ์อีกหลายเรื่องซึ่งจำนวนหนึ่งรวมอยู่ในกลุ่มงานประวัติศาสตร์นิพนธ์ที่เลือกเข้ามาประกอบการศึกษา ยังมีข้อถกเถียงเกี่ยวกับสถานะที่จะเรียกกลุ่มแรงงานเหล่านี้ว่าเป็น “ทาส” หรือ “แรงงานเสรี” สืบเนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ยังเปลี่ยนผ่านคาบเกี่ยวทั้งลักษณะของทาส และแรงงาน

แต่ก็ไม่ใช้แรงงานที่เสรีและได้รับสวัสดิการ นอกจากนี้พบว่ายังมีการส่งกลุ่มคนเหล่านี้ไปขายยังภูมิภาคอื่น

ผู้เขียนบทความพบว่า กลุ่มแรงงานที่มีบทบาทอย่างมาก คือ กลุ่มชาวเอเชียตะวันออก โดยเฉพาะกลุ่มคนที่อพยพมาจากจีน เป็นแรงงานในภาคเดินเรือบริเวณสิงคโปร์มาอย่างต่อเนื่องยาวนาน ทั้งการเดินเรือเพื่อทำการค้าในช่วงจักรวรรดิจีนมีอำนาจพบการตั้งถิ่นฐานของกลุ่มคนที่พูดภาษาจีนบริเวณตามเกาะ และแนวเกาะของสิงคโปร์ ในช่วงก่อนการสำรวจของเซอร์ โทมัส สแตมฟอร์ด แรฟเฟิลส์ ซึ่งประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า รวมไปถึงสามารถพัฒนาเป็นโจรสลัดเพื่อปล้นสินค้า ซึ่งในช่วงสร้างเมืองท่าสิงคโปร์อังกฤษได้สร้างชุมชนดังที่ปรากฏในแผนที่ว่าเป็น Chinese Kampong (หมู่บ้านชาวจีน) ชาวจีนเป็นกำลังแรงงานหลักของอังกฤษที่จะใช้เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และพัฒนาระบบสาธารณูปโภคให้แก่เมืองท่าสิงคโปร์แห่งนี้ ในปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 มีชาวจีนอพยพเข้ามาสิงคโปร์จำนวนมากเพื่อโอกาสในหน้าที่การงานและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากจีนแผ่นดินใหญ่ ยังผลให้ชาวจีนมีพื้นที่ในหน้าประวัติศาสตร์ของสิงคโปร์ยังคงปรากฏอยู่เรื่อยมาตั้งแต่สมัยจารีตกระทั่งถึงปัจจุบัน เช่นเดียวกับชาวอินเดียที่กลายเป็นส่วนหนึ่งของสังคมสิงคโปร์ด้วย ซึ่งสะท้อนได้จากการผสมผสานวัฒนธรรมในสิงคโปร์ รวมทั้งการแสดงอัตลักษณ์ของผู้คนจากหลากหลายเชื้อชาติในสิงคโปร์อันเป็นผลสืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสมัยอาณานิคม

รายการอ้างอิง

- ชลีพร วิรุณหะ. (2551). *บุหงารายา: ประวัติศาสตร์จากคำบอกเล่าของชาวมลายู*. กรุงเทพฯ: ศักติโสภาคการพิมพ์.
- ชลีพร วิรุณหะ. (2559). *น้ำตาล ข้าว ดีบุก ยางพารา การค้าและการผลิตในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คริสต์ศตวรรษที่ 19 ถึงสงครามโลกครั้งที่ 2*. นครปฐม: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- Allen, R. B. (2013). Slave trading, abolitionism, and “new systems of slavery” in the nineteenth-century Indian Ocean world. In R. Harms, B. K. Freamon, & D. W. Blight, *Indian Ocean slavery in the age of abolition* (pp. 183-199). London: Yale University Press.
- Atsushi, O. (2010). The business of violence: Piracy around Riau, Lingga, and Singapore, 1820-40. In R. J. Antony (Ed.), *Elusive pirates, pervasive smugglers: Violence and clandestine trade in the Greater China Seas* (pp. 127-140). Hong Kong: Hong Kong University Press.
- Bankruptcy Court. (1891, July 14). *The Singapore free press and mercantile advertiser (Weekly)*, 4.
- Chew, E. C. T. (1991). The foundation of a British settlement. In E. C. T. Chew & E. Lee (Ed.), *A history of Singapore* (pp. 36-40). Singapore: Oxford University Press.
- Freedman, M. (1957). *Chinese family and marriage in Singapore*. London: H. M. S. O.
- Hock, S. S. (1991). Population growth and control. In E. C. T. Chew & E. Lee (Ed.), *A history of Singapore* (pp. 219-241). Singapore: Oxford University Press.
- Jock, A. L. J. (1991). Geographical setting. In E. C. T. Chew & E. Lee (Ed.), *A history of Singapore* (pp. 3-14). Singapore: Oxford University Press.

- Ken, W. L. (1978). Singapore: Its growth as an entrepot port, 1819-1940. *Journal of Southeast Asian Studies*, 9(1), 50-84.
- Ken, W. L. (1991). Commercial growth before the Second World War. In E. C. T. Chew & E. Lee, *A history of Singapore* (pp. 41-65). Singapore: Oxford University Press.
- Mao, H. C. (2020). *An album of rare photos: From Chinese coolies to Singaporeans*. Retrieved from https://dwvyw8kf1avne.cloudfront.net/s3fs-public/inline-images/19_1.jpg
- Pomfret, D. M. (2008). 'Child slavery' in British and French Far-Eastern Colonies 1880-1945. *Past & Present*, (201), 175-213.
- Turnbull, C. M. (1977). *A history of Singapore 1819-1975*. New York: Oxford University Press.
- Warren, J. F. (1990). Retrieving prostitutes' live source materials and an approach for writing the history of the Ah Ku and Karayuki-San of Singapore. *Itinerario*, 14(1), 96-122.
- Warren, J. F. (2007). A tale of two centuries: The globalization of maritime raiding and piracy in Southeast Asia at the end of the eighteenth and twentieth centuries. In P. Boomgaard (Ed.), *A world of water: Rain, rivers and seas in Southeast Asian histories* (pp. 125-152). Leiden: KITLV Press.