ณ ธรณีประตูแห่งสมัยใหม่: การกลายเป็น “สยามยุคใหม่” ของหัวเมืองใต้ ในทศวรรษ 2440-2460

At the modern era of threshold: Becoming “The modern Siam” of southern Thailand in B.E. 2440s – 2460s

พิเชฐ แสงทอง[1]
Pichate Saengthong
pichate19723@gmail.com
Received: 26/03/64 Revise: 12/04/64 Accepted: 12/04/64

บทคัดย่อ

บทความนี้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงประวัติศาสตร์ภาคใต้ ในระยะแรกเริ่มของการปฏิรูปการปกครองระบบมณฑลเทศาภิบาลช่วงต้นทศวรรษ 2440 จนถึงต้นปลายทศวรรษ 2460 ในฐานะที่เป็นห้วงเวลาสำคัญของการที่รัฐสยามเปิดประตูความสมัยใหม่ให้หัวเมืองใต้ได้เข้าไปมีส่วนร่วมด้วยเพื่อปรับตัวเข้าสู่รัฐแบบประชาชาติ และปกป้องดินแดนอาณานิคมภายในจากอิทธิพลของอาณานิคมตะวันตก โดยการวิเคราะห์จะเน้นอธิบายภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงการคมนาคม การค้าภายในท้องถิ่น และการศึกษา ที่เป็นเหตุปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการเดินทางของผู้คนและสินค้าตลอดจนการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ของเมือง และสำนึกของผู้คน

คำสำคัญ: สำนึกทางประวัติศาสตร์; อาณานิคมภายใน; สยามสมัยใหม่

[1] คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี

Abstract

This article studied the change of Southern history during the beginning of the Tesapibal government reform from the early B.E. 2440s to the late of B.E. 2460s. This period was important date since Siam opened the door of modernization for Southern provinces to participate, adjust and become the nation-state and to protect interior colonial territory from the influence of Western colonization. The analysis emphasized the overview of the changes in transportation, local trade, and education that were causal factors to stimulate transportation of people and goods as well as changes of townscape, including people' consciousness.

Keywords: historical consciousness; internal colonialism; the modern Siam

บทนำ

ปลายทศวรรษ 2430 ถึงต้นทศวรรษ 2440 คือเส้นแบ่งสำคัญที่เป็นจุดเปลี่ยนของระบอบการเมืองการปกครองไทย เมื่อรัฐบาลในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ปฏิรูปการปกครองจากระบอบราชาธิราชสู่สมบูรณาญาสิทธิราชย์ หรือระบอบรวมศูนย์อย่างสมบูรณ์ ปฏิบัติการของรัฐบาลหลังจากนั้นคือการเร่งความเร็วในการสร้างเทคโนโลยีแห่งอำนาจ (technology of power) โดยการสร้างสถาบันทางสังคมแบบสมัยใหม่ขึ้นในหัวเมือง เช่น ศาล โรงเรียน หน่วยงานราชการกลาง การสื่อสาร และการคมนาคม จนนำมาสู่การเกิดขึ้นของ

กฎเกณฑ์ บรรทัดฐาน หรือระเบียบวินัยทางสังคมและปัจเจกบุคคลใหม่ๆ เพื่อเป็นเครื่องมือที่จะเอื้ออำนวยต่อการใช้อำนาจปกครองแบบใหม่ที่อำนาจต่างๆ ถูกดึงมารวมศูนย์อยู่ที่เอกองค์พระมหากษัตริย์

บทความนี้จะพิจารณาการเปลี่ยนแปลงในประวัติศาสตร์ของภาคใต้ ภายหลังจากการปฏิรูปการปกครองในยุคสมัยดังกล่าว ในฐานะที่การเปลี่ยนแปลงนั้นเป็นเสมือนการเปิดประตูความสมัยใหม่ให้ภาคใต้ได้เข้าไปมีส่วนร่วมด้วยในระยะเวลาไล่เลี่ยกันกับที่กรุงเทพฯ ได้รับ โดยการศึกษาจะเน้นการพิจารณาการเปลี่ยนแปลงการคมนาคม และการศึกษา ที่สัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงพื้นฐานอื่นๆ เช่น การสื่อสาร ระบบราชการ และตลาดการค้า สิ่งเหล่านี้ส่งผลให้เกิดภูมิทัศน์แบบสมัยใหม่ของภาคใต้ในระยะเริ่มต้นเข้าสู่ความเป็นสมัยใหม่ที่เป็นผลจากปฏิบัติการและเทคโนโลยีของอำนาจดังกล่าว

การปฏิรูปมณฑลเทศาภิบาลกับการปรับตัวของสยาม

หัวเลี้ยวสำคัญของการเมืองการปกครองไทยในช่วงกลางสมัยรัตนโกสินทร์ก็คือการปฏิรูปมณฑลเทศาภิบาลของรัฐบาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว นักวิชาการประวัติศาสตร์บางส่วนอธิบายว่า แม้การปฏิรูปนี้จะทำให้เห็นถึงพระวิสัยทัศน์ในทางการบริหารการเมืองของพระองค์ท่าน แต่เมื่อพิจารณาจากบริบททั้งในระดับสากล และระดับภูมิภาคแล้ว พระราชภารกิจในการทำให้สยามเข้าสู่ความทันสมัยทางด้านการเมืองการปกครอง เป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงได้ยาก เนื่องจากมีบรรยากาศที่ถูกบีบคั้นทั้งจากเหตุปัจจัยภายนอก และปัจจัยภายใน

โดยเหตุปัจจัยภายนอกคืออาณานิคมตะวันตกที่แพร่ขยายอิทธิพลเข้ามา ทำให้สยามต้องปรับตัว และหาทางประนีประนอมกับอำนาจที่เหนือกว่าของประเทศตะวันตกทุกๆ ทาง ทั้งการทูต การทหาร และการปฏิรูปประเทศให้มีภาพลักษณ์ที่เป็นอารยะทัดเทียมกับประเทศตะวันตก (ภารตี มหาขันธ์, 2518, หน้า 94)

การที่สยามในขณะนั้นเห็นฝรั่งต่างชาติ จึงกลายเป็นการส่องกระจกเห็นตัวเอง หากอธิบายในแบบของเฟอร์ดินานด์ เดอ โซซูร์ ก็อาจกล่าวได้ว่าสยามนำตัวเองเข้าไปสู่ระบบความแตกต่าง ทำความเข้าใจ และสร้างความหมายของตัวตนขึ้นมาจากความแตกต่างนั่นเอง

กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ความแตกต่างระหว่างสยามกับตะวันตก ทำให้สยามเห็นตัวตนของตัวเองได้ชัดขึ้น เห็นถึงข้อจำกัดของศักยภาพตนเองในการก้าวสู่สมัยใหม่แบบตะวันตก ขณะเดียวกันก็เห็นถึงความล้าหลังของหัวเมืองอื่นๆ ในปริมณฑลอำนาจของตนเองผ่านสายตาของเจ้าอาณานิคมภายใน (internal colonialism) ทั้งทางด้านวัฒนธรรม สังคม และระบบการเมือง

หากพิจารณาจากมุมมองของศูนย์กลาง การบริหารหัวเมืองในช่วงเวลาก่อนการปฏิรูปก็อยู่ในสภาวะขาดประสิทธิภาพอย่างหนัก เกิดความเสื่อมของระบบไพร่ที่ผูกขาดอำนาจไว้ที่มูลนายก็ส่งผลต่อศักยภาพในการผลิตเนื่องจากเกิดการกดขี่ข่มเหงของมูลนายเจ้าขุนนางศักดินา จนไพร่ต้องอพยพหลบหนีไปอยู่ต่างเมือง (สงบ ส่งเมือง, 2525, หน้า 117) เอกสารราชการมณฑลนครศรีธรรมราช ซึ่งพระยาสุขุมนัยวินิต รายงานตอบโต้กับสมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพในห้วงเวลานั้น ไม่เพียงแต่มุ่งนำเสนอแง่มุมและข้อมูลด้านการจัดการท้องถิ่นที่ล้มเหลวของขุนนางหัวเมืองเท่านั้น แต่ยังแสดงให้เห็นถึงความปรารถนาและความชอบธรรมที่กรุงเทพฯ จะมีสิทธิอำนาจลงมาบริหารจัดการท้องถิ่นแทนเจ้าของอีกด้วย ดังจะพบว่าได้มีการวิจารณ์ระบบการบริหารเดิมว่าอำนาจกระจัดกระจายอยู่กับสายตระกูลขุนนางตามหัวเมืองต่างๆ ทั้งในส่วนกลางและภูมิภาคสืบเนื่องมาหลายปีโดยไม่เคยมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเลย เนื่องจากขุนนางต้องการที่จะรักษาฐานอำนาจของตนเอาไว้ ทำให้เกิดความขัดแย้งและขาดเอกภาพในการบริหาร (สงบ ส่งเมือง, 2525, หน้า 118-119) นอกจากนั้นระบบราชการในระบอบเก่าสร้างช่องทางในการเข้าถือผลประโยชน์ส่วนของขุนนางได้มากกว่า ทำให้การบริหารราชการมีปัญหาในแง่ของการบริหารนโยบายสาธารณะ ยิ่ง

สยามติดต่อสัมพันธ์กับชาวตะวันตกซึ่งมีความเจริญทางด้านอารยธรรมมากกว่า ทำให้เกิดการเปรียบเทียบ ทั้งเปรียบเหมือนและเปรียบต่าง มีแรงกดดันให้เปลี่ยนระบบเพื่อจะได้ตอบสนองความต้องการใหม่ๆ ของสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ปัจจัยอันเป็นแรงขับดันเหล่านี้ เห็นได้จากการเปลี่ยนแปลงระบบและโครงสร้างการบริหารงานข้าราชการ โดยเฉพาะการส่งคนจากส่วนกลางลงมาเป็นผู้ปกครองท้องถิ่นตั้งแต่ระดับสูงสุดที่ตำแหน่งขุนนางผู้ว่าการประจำมณฑลเทศาภิบาล จนถึงการปกครองท้องที่ระดับ “นายอำเภอ” เช่น พระเสน่หามนตรี (ชื่น สุคนธหงส์) นายอำเภอคนแรกของหาดใหญ่ หลวงบริรักษ์ภูเบนทร์ นายอำเภอแขวงประท่าช่วงปี พ.ศ. 2439 นายแปล๊ะ นายอำเภอถัดจากหลวงบริรักษ์ฯ (ฝ่ายใต้) พระอนันตสมบัติ (นายอำเภอฝ่ายเหนือ) (พ.ศ. 2440) (เอกสารราชการมณฑลนครศรีธรรมราช, 2520, หน้า 11-13, 93) ขุนภูม นายอำเภอประท่า (พ.ศ. 2441-ญาติผู้พี่ของพระยาสุขุมนัยวินิต) (นริศรานุวัดติวงศ์, 2540, หน้า 61) ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่า เกณฑ์ในการคัดเลือกนายอำเภอจากกรุงเทพฯ ก็คือ ความซื่อสัตย์สุจริตและไว้วางใจได้ ดังกรณีนายแปล๊ะ ที่ถูกส่งลงมาหลังจากหลวงอภัยบริรักษ์ฯ เป็นคนหนุ่มอายุยังไม่ถึง 30 เดิมเป็นเพียงเสมียนโท วุฒิการศึกษาก็ “ไม่มีวุฒิวิเศษอันใด” แต่คุณสมบัติเรื่องความซื่อสัตย์ก็ทำให้เขาถูกเลือกลงมาทำราชการตำแหน่งสำคัญ ซึ่งขณะนั้นต้องดูแลคน 30,000 คนต่อ 1 นายอำเภอ ปรากฏว่านายแปล๊ะเป็นนายอำเภอที่ชื่นชอบและนับถือของประชาชนแขวงประท่า อย่างไรก็ดี มีกรณีที่นายอำเภอเป็นเชื้อสายเจ้าเมืองในท้องถิ่นเช่นกัน แต่ก็ต้องเป็นคนที่ราชสำนักเชื่อถือได้ ดังกรณีของพระพลสงคราม นายอำเภออุดร (ควนขนุน) คนแรก ก็อยู่ในสายสกุลศิริธร เป็นหลานของพระทิพกำแหงสงคราม ปลัดเมืองพัทลุง เคยถวายตัวเป็นมหาดเล็กในรัชกาลที่ 5 เคยเป็นปลัดเมืองปะเหลียน จึงถือว่าเป็นคนใกล้ชิดที่ไว้วางใจได้ไม่แตกต่างจากคนจากหน่วยราชการในกรุงเทพฯ

นอกจากด้านการบริหารงานบุคคลแล้ว ยังมีความเคลื่อนไหวด้านการจัดการระบบราชการ ระบบการสื่อสาร การคมนาคม ระบบจัดเก็บภาษี ระบบศาลและ

กฎหมาย ตลอดจนการศึกษา ที่มีความพยายามเร่งรัดพัฒนาให้มีความทันสมัย รวดเร็ว ส่วนกลางและท้องถิ่นสามารถติดต่อและเข้าถึงกันได้อย่างรวดเร็วขึ้นด้วย ซึ่งทั้งหมดนี้ก็เพื่อตอบสนองระบบราชการแบบใหม่นั่นเอง

ทั้งนี้ หัวเมืองทางใต้ ได้กลายเป็นจุดยุทธศาสตร์หนึ่งของการสื่อสารสมัยใหม่ที่นอกจากจะมุ่งหมายเพื่อรวมศูนย์อำนาจของส่วนกลางแล้ว ยังเป็นจุดที่ต้องตั้งรับกับอิทธิพลของอาณานิคมอังกฤษที่ขยายมาจนถึงมลายาอีกด้วย ในห้วงเวลานี้การสื่อสารสมัยใหม่จึงได้รับการพัฒนาขึ้น ที่นอกจากจะมีการขนส่งไปรษณีย์ การโทรเลขที่ครอบคลุมหลายหัวเมืองตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแล้ว ในปลายทศวรรษ 2460 กระทรวงทหารเรือก็ได้จัดตั้งสถานีวิทยุโทรเลขถาวรขึ้นเป็น 2 แห่งแรกในประเทศไทยที่ศาลาแดง และสงขลา (การสื่อสารแห่งประเทศไทย, 2533, หน้า 46)

ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์และประวัติศาสตร์ของภาคใต้นั้นเป็นดินแดนเมืองท่าที่เปิดรับชนต่างชาติต่างภาษามาอย่างง่ายดายและยาวนานมาก่อนแล้ว ซึ่งแตกต่างจากภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือที่เข้าถึงได้ผ่านทางบกเพียงอย่างเดียว ทำให้การเคลื่อนย้ายอพยพของผู้คนมีอุปสรรคมากกว่า (สมภพ มานะรังสรรค์, 2536, หน้า 21-35) ด้วยเหตุนี้ ในการดำเนินการเพื่อที่จะสร้างรัฐเอกภาพรวมศูนย์แบบทันสมัยในห้วงเวลานี้ ภาคใต้จึงเป็นภูมิภาคที่ได้รับผลจากการปฏิรูปอย่างรวดเร็ว โครงสร้างต่างๆ ถูกปรับเปลี่ยนเพื่อรองรับการตอบสนองของประชาชนคนใต้เร็วที่สุดเมื่อเทียบกับท้องถิ่นอื่นๆ ในรัฐสยาม จึงอาจกล่าวได้ว่า นี่คือห้วงสำคัญของการตระเตรียมและเชื้อเชิญท้องถิ่นภาคใต้ให้เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการก่อตัวของทุนนิยมและความทันสมัยของความเป็นไทย ซึ่งค่อยๆ ปรากฏภาพชัดเจนขึ้นในช่วงตั้งแต่ทศวรรษ 2440 ถึงปลายทศวรรษ 2460

ในมุมมองเชิงวาทกรรม การปฏิรูปการปกครองในห้วงเวลานี้สัมพันธ์กับการเคลื่อนไหวแบบสมัยใหม่ของผู้ปกครองจำนวนมากจากกรุงเทพฯ ธงชัย วินิจจะกูล

อธิบายว่าการกระชับอำนาจโดยศูนย์กลางที่กรุงเทพฯ ทำให้เกิดปรากฏการณ์เป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ที่ชนชั้นปกครองสยาม ตลอดจนพระมหากษัตริย์ ได้เดินทางไปทั่วประเทศเพื่อบังคับใช้และดูแลรัฐแบบใหม่บนฐานของดินแดน และการเดินทางเหล่านี้ก็สัมพันธ์กับการเกิดขึ้นของงานเขียนประเภท “บันทึกการเดินทาง” ของชนชั้นสูง (ธงชัย วินิจจะกูล, 2560, หน้า 16) ซึ่งในที่สุดก็ได้แพร่กระจายความนิยมลงมายังคนท้องถิ่นระดับปัญญาชนในเวลาต่อมาเมื่อท้องถิ่นภาคใต้ได้ถูกดึงดูดเข้าสู่บรรยากาศของความเป็นสมัยใหม่ของสยามด้วย

การปฏิรูปมณฑลเทศาภิบาลในมิติทางวาทกรรม จึงไม่ใช่เพียงการเปลี่ยนแปลงรูปแบบทางการเมืองและการปกครองเท่านั้น แต่ยังเป็นทั้งเหตุและผลของมโนทัศน์เกี่ยวกับรัฐและเขตแดนแบบใหม่ ที่ธงชัยเรียกว่า “สำนึกในภูมิกายา” ซึ่งเป็นผลจากการเข้าถึงท้องถิ่นอย่างกว้างขวางและลึกซึ้ง และรัฐสยามสามารถรวมดินแดนภายใต้อำนาจสยามเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของสยามได้ เมื่อผนวกกับระบบเศรษฐกิจแบบเปิดภายใต้ระบบอาณานิคมนับจากกลางทศวรรษ 2400 มา ก็ได้พลิกกลับความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองต่างๆ ให้กลายเป็นความสัมพันธ์ระหว่างศูนย์กลาง-ท้องถิ่น แทน ในสถานการณ์นี้ ราชสำนักสยาม “ไม่สามารถนั่งอยู่บนยอดสุดของช่วงชั้นอำนาจ รอรับแรงงาน บรรณาการ และภาษีอากรจากไพร่ฟ้าที่อยู่ภายใต้อำนาจของบรรดาเจ้านายที่แยกเป็นส่วนๆ และมักเป็นอริต่อกัน เพื่อแลกกับสิ่งที่กรุงเทพฯ อ้างว่าเป็นร่มบรมโพธิสมภาร” (ธงชัย วินิจจะกูล, 2560, หน้า 24) แต่รัฐสยามจะต้องปฏิรูประบบเศรษฐกิจ ผลิตสินค้าเพื่อป้อนตลาดโลกและปกครองรัฐให้มีความเป็นเอกภาพ เพื่อการสร้างอำนาจและความมั่นคงทางเศรษฐกิจภายใต้มโนทัศน์สำนึก และบริบทโลกอย่างใหม่

ขณะที่ อรรถจักร์ สัตยานุรักษ์ ให้ความเห็นว่าการเปลี่ยนระบบการปกครองดังกล่าว เป็นผลมาจากการปรับตัวของสยามในอันที่จะนำพาตัวเองเข้าสู่ความเป็นสมัยใหม่ซึ่งเป็นบริบทโลกทั้งในทางการเมืองและเศรษฐกิจที่ห้อมล้อมสยามอยู่ ซึ่งทำ

ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านสำนึกเกี่ยวกับเวลา ตลอดจนสำนึกในเชิงปัจเจกบุคคลด้วย กล่าวคือ ในด้านเวลา เกิดสำนึกว่าเวลาดำเนินไปเป็นเส้นตรง ไม่ได้เป็นวัฏจักรวนเวียนเหมือนเวลาในยุคจารีต ซึ่งเป็นมโนทัศน์ทางศาสนาที่เวลาจะหมุนวนเหมือนกับเวลาในตำนานปรัมปรา วิธีคิดนี้จึงเปิดพื้นที่ให้ความการคิดเรื่องความก้าวหน้า หากวิธีคิดดังกล่าวเกิดขึ้นในคนหมู่มาก อาจก่อให้เกิดการลุกฮือปฏิวัติหรือต่อต้าน ดังเช่นการลุกฮือต่อต้านอาณานิคมอังกฤษของชาวนาในอินเดียด้วย งานของรณชิต คูหา อธิบายว่า กบฏชาวนาอินเดียมีจุดมุ่งหมายในการช่วงชิงอำนาจรัฐ โดยมีแรงผลักดันมาจากความคิดเรื่องอดีตเป็นเส้นตรงที่จะก้าวหน้ามายังปัจจุบันโดยละทิ้งวิธีคิดเวลาแบบศาสนาที่เป็นวัฏจักรไป (รณชิต คูหา, 2563, หน้า 38) อย่างไรก็ดี วิธีคิดเช่นนี้ในสังคมสยาม เติบโตผ่านการเรียนรู้ของชนชั้นนำก่อน มันจึงถูกใช้เพื่อการปฏิรูประบบเพื่อตอบสนองความเปลี่ยนแปลงและสร้างความเข้มแข็งมั่นคงให้แก่ระบบราชการเป็นสำคัญ

ส่วนการก่อเกิดสำนึกปัจเจกบุคคล ซึ่งเป็นสำนึกแบบผู้คนในสังคมสมัยใหม่นั้น ก็เป็นผลสะท้อนกลับของความพยายามสร้างระบบราชการและเศรษฐกิจสมัยใหม่ที่พยายามสลายสำนึกเชิงปัจเจก แต่สำนึกนี้กลับเติบโตขึ้นในสังคมเพราะความจำเป็น (ที่จะหลีกเลี่ยงเสียไม่ได้) ที่สยามต้องเดินเข้าสู่ความเป็นสยามสมัยใหม่ ความจำเป็นนี้ได้เปิดพื้นที่ให้กับกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่แสวงหาความเจริญก้าวหน้าในชีวิตบนฐานการศึกษา การเศรษฐกิจ และการงานอาชีพแบบสมัยใหม่ (อรรถจักร สัตยานุรักษ์, 2538, หน้า 170-230)

พื้นฐานความเปลี่ยนแปลงเข้าสู่สมัยใหม่ของภาคใต้

การเปลี่ยนแปลงทางการปกครองดังได้กล่าวมา ส่งแรงกระเพื่อมมายังหัวเมืองภาคใต้ และก่อให้เกิดนโยบายต่างๆ ในชุมชนหลายประการ บทความนี้จะเน้นกล่าวถึงเฉพาะในด้านคมนาคม การตลาด และการศึกษา เนื่องจากเห็นว่าเป็นทั้งการ

เปลี่ยนแปลงเชิงกายภาพและอุดมการณ์หรือสำนึก โดยบริบทนี้เชื่อมโยงทั้งในลักษณะเป็นเหตุและผลกับการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ คือการจำหลักของระบบราชการ และการขยายตัวของสินค้าและการค้าขาย ทั้งนี้จะได้กล่าวถึงไปพร้อมๆ กัน

การเปลี่ยนแปลงการคมนาคมกับการดึงชุมชนภาคใต้เข้าสู่บริบทสมัยใหม่

การเปลี่ยนแปลงการคมนาคมในช่วงทศวรรษ 2440 เป็นผลมาจากความพยายามของรัฐบาลสยามในการรวมศูนย์ทางการเมืองและเศรษฐกิจ โดยในด้านเศรษฐกิจนั้น รัฐคำนึงถึงระบบจัดเก็บภาษีจึงมุ่งปรับปรุงท้องถิ่นภาคใต้ฝั่งริมน้ำบนฐานศักยภาพด้านสินค้าและคมนาคมที่มีอยู่เดิมซึ่งเน้นผลผลิตการเกษตร ของป่า การขนส่งทางน้ำ อันเป็นภาพลักษณ์และวิถีเดิมที่เป็น “เมืองน้ำ” ขณะเดียวกันก็ริเริ่มก่อสร้างและปรับปรุงการคมนาคมทางบก โดยมีทั้งถนนตามยาวคาบสมุทรเหนือ-ใต้ และถนนตัดขวางคาบสมุทรทางตะวันออก-ตะวันตก ในห้วงเวลานี้จึงเป็นหัวเลี้ยวหัวต่อที่สำคัญของภาคใต้ที่ถูกเปลี่ยนแปลงภาพลักษณ์และวิถีมาสู่ความเป็น “เมืองบก”

การก่อสร้างถนนในระยะแรกดำเนินไปค่อนข้างช้า เนื่องจากวิธีการก่อสร้างที่อาศัยกำลังคนหรือสัตว์เป็นส่วนใหญ่ ขั้นตอนการเตรียมผิวดินหรือหน้าดินก็อาศัยวิธีธรรมชาติ ที่สำคัญ รัฐบาลสยามให้การดำเนินการนี้อยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าเมืองตามหัวเมืองต่างๆ ที่จะต้องออกทุน และระดมแรงงานของประชาชนในเมืองเอาเอง จึงทำให้การดำเนินการไม่มีความต่อเนื่องนัก เจ้าเมืองยังไม่เห็นความจำเป็นมากนัก เนื่องจากมองว่าผู้คนส่วนใหญ่ยังคุ้นเคยกับการคมนาคมทางน้ำที่สามารถเดินทางได้อย่างสะดวกอยู่แล้วเป็นพื้น ส่วนถนนเชื่อมต่อระหว่างเมืองก็ยังไม่ลงรอยเดียวกันเท่าใดนัก เนื่องจากฐานะทางเศรษฐกิจของแต่ละเมืองที่ต่างกัน รวมถึงทักษะด้านการโยธาที่ไม่ทัดเทียมกันด้วย (นริศรานุวัดติวงศ์, 2547)

การคมนาคมทางบกด้วยพาหนะในสมัยนั้นที่ใช้เพียงเกวียน ช้าง ม้าเป็นหลัก แม้จะอำนวยให้เดินทางไปในภูมิประเทศต่างๆ ได้โดยไม่มีอุปสรรคมากนัก แต่การเข้ามาของหน่วยงานราชการก็ทำให้เกิดความจำเป็นในการสร้างทางหลวงถาวรอยู่เป็น

ระยะๆ ดังจะเห็นได้จากการสร้างถนนหลวงสายสงขลา-ไทรบุรี เพื่อเป็นเส้นทางเสด็จราชดำเนินของรัชกาลที่ 4 และเชื่อมต่อระหว่างสยามกับมลายูในการปกครองของอังกฤษ เส้นทางสายนี้กลายเป็นถนนหลวงสายแรกของประเทศสยาม ถูกปรับปรุงเพื่อรองรับการเสด็จตรวจราชการของพระมหากษัตริย์และเจ้านายในแทบทุกรัชกาล โดยการปรับปรุงครั้งใหญ่ที่สุดคือรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

การปรับปรุงถนนหลวงให้ถาวรอีกด้านหนึ่งก็กระตุ้นให้ถนนสาขาได้รับการก่อสร้างหรือปรับปรุงขึ้นมาด้วย เช่น ผลจากถนนหลวงสายสงขลา-ไทรบุรี ดังกล่าวก็ทำให้เกิดการซ่อมแซมถนนระหว่างคลองแงะถึงบ้านพรุที่มีมาแต่เดิม เมื่อสมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพเสด็จตรวจราชการในต้นทศวรรษ 2470 (ส.ค.ส., 2472, หน้า 5) หรือถนนตัดขวางคาบสมุทร ระหว่างตรังและพัทลุง ที่รัฐบาลกลางกำชับให้หัวเมืองทั้งสองสร้างเชื่อมต่อกันในช่วงปลายทศวรรษ 2430 ถึงต้นทศวรรษ 2440 (นริศรานุวัดติวงศ์, 2540, หน้า 41)

อย่างไรก็ดี ในสถานการณ์การสร้างถนนหลวงรองรับการเสด็จตรวจราชการดังกล่าวมาก็ใช่ว่าจะทำให้การสร้างถนนสายรองเพื่อการใช้ประโยชน์ของพ่อค้าและประชาชนในตัวหัวเมืองและในท้องถิ่นจะไม่เกิดขึ้น หากเราได้พิจารณาว่าระบบการเมืองที่เปลี่ยนแปลงไปหลังการปฏิรูปมณฑลนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงระบบอื่นๆ ด้วย คือระบบบริหารงานราชการ และระบบจัดเก็บภาษี

โดยระบบภาษี รัฐบาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงปรับปรุง โดยเปลี่ยนแปลงจากระบบ “เหมาเมือง” หรือ “กินเมือง” ไปเป็นภาษีแบบ “ราชาธิปไตย” ก่อตั้งกรมพระคลังข้างที่ กล่าวคือ จากเดิมที่ให้เจ้าเมืองประมูลเหมาภาษี และมีอาญาสิทธิ์ในทางการปกครอง และการตุลาการ ก็เปลี่ยนให้การเก็บภาษีทั้งหมดเข้าสู่พระคลังหลวง เปลี่ยนระบบการตอบแทนเจ้าเมืองเป็นการให้เงินตอบแทนเป็นวาระ (เอกสารราชการมณฑลนครศรีธรรมราช, 2520 และสงบ ส่งเมือง, 2525, หน้า 55-67) การเปลี่ยนแปลงนี้ทำให้ราชการส่วนกลางจากกรุงเทพฯ และข้าราชการ

ในหัวเมืองจำเป็นที่จะต้องลดเวลาเดินทางและสามารถเข้าถึงท้องถิ่นได้เร็วยิ่งขึ้นเพื่อการดูแลจัดเก็บและจัดส่งภาษี รัฐบาลจึงเน้นการสร้างถนนเชื่อมต่อระหว่างเมืองที่สำคัญๆ เช่น นครศรีธรรมราช ตรัง พัทลุง และสงขลา (นริศรานุวัดติวงศ์, 2547, หน้า 42-43)

นโยบายเหล่านี้ได้ส่งผลต่อแนวโน้มการก่อสร้างถนนอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ โดยเฉพาะถนนที่จะเชื่อมชุมชน และทางคมนาคมเข้ากับหน่วยงานราชการระดับอำเภอ ถนนในลักษณะนี้จะมีความถาวรและมั่นคงเป็นพิเศษ นอกจากยานพาหนะประเภทเกวียนแล้ว รถยนต์โดยสารก็ยังสามารถแล่นรับส่งสินค้าและผู้โดยสารได้ ถนนในลักษณะนี้ จนสิ้นทศวรรษ 2460 ก็ได้กระจายไปอยู่ทุกอำเภอ เนื่องจากรัฐบาลก็สนับสนุน เพราะจะได้เก็บภาษีล้อเลื่อน (ส.ค.ส., 2472, หน้า 5) โดยถนนเหล่านี้จะมุ่งที่จะเชื่อมต่อกับศูนย์กลางของตัวเมือง (จังหวัด) แม้แต่อำเภอซึ่งเดิมมีภาพลักษณ์เป็นชุมชนเมืองน้ำเช่นหัวไทร ในช่วงต้นรัชกาลที่ 6 ก็มีการระดมแรงงานชาวบ้านมาสร้างถนนขึ้นใหม่เชื่อมต่อกับเมืองนครศรีธรรมราช จนได้ชื่อว่าเป็นถนนถาวรสายแรกของอำเภอหัวไทร ที่เกิดจากการระดมแรงงานชาวบ้านสร้าง (เทพ เดชสุวรรณ, 2540, หน้า 18-19)

จากที่กล่าวมา จะเห็นได้ว่าการพัฒนาการคมนาคมระยะแรกเกิดขึ้นใน 2 ลักษณะด้วยกัน กล่าวคือ การปรับปรุงเส้นทางเก่า และการก่อสร้างเส้นทางใหม่ โดยการปรับปรุงเส้นทางเก่าได้ปรับปรุงทั้งเส้นทางน้ำและเส้นทางบก หลายครั้งการปรับปรุงนี้เป็นผลมาจากการรับเสด็จ และการลงมาตรวจราชการของขุนนางจากส่วนกลาง ทำให้การจัดการถนนมีลักษณะเป็นการปรับปรุงบนทางเก่าซึ่งดินแน่นอยู่แล้ว ทำให้ถาวรแข็งแรงขึ้น แม้จะมีลักษณะเป็นท่อนๆ ไม่มีความต่อเนื่องกันตลอดทั้งสายก็ตามที (นริศรานุวัดติวงศ์, 2540, หน้า 69) ส่วนเส้นทางน้ำก็ปรับปรุงเพื่อให้เรือขนส่งสินค้าเข้าออกได้สะดวก ให้มีการเชื่อมโยงระหว่างเมืองต่างๆ ที่สามารถติดต่อกันได้ง่ายใช้เวลาน้อยลง ขณะเดียวกันก็ทำให้การเดินทางเพื่อปฏิบัติงานของราชการที่

ต้องการตรวจตราสอดส่องกระชับอำนาจเป็นไปได้ง่ายและทั่วถึง ดังเช่น การขุดคลองลัดเกาะใหญ่โดยการอำนวยการของพระยาสุขุมนัยวินิตขณะเป็นข้าหลวงเทศาภิบาลมณฑลนครศรีธรรมราช โดยคลองนี้อยู่ในเขตอำเภอกระแสสินธุ์ จังหวัดสงขลา เรือสินค้าและเรือโดยสารในทะเลสาบสงขลาไม่ต้องเสียเวลาอ้อมไปปลายแหลมเกาะใหญ่ทำให้สามารถย่นระยะเวลาการเดินเรืองระหว่างเมืองสงขลากับเมืองนครศรีธรรมราชได้ถึง 1 วัน เรียกกันว่า “คลองลัดแหลม” (ประสงค์ สุขุม, 2547, หน้า 150-151)

การปรับปรุงเส้นทางบกซึ่งเดิมเป็นทางเท้า ทางเกวียน และทางหนวนของชาวบ้าน ตลอดจนการซ่อมถนนในเมือง ที่มีสำนักงานของทางราชการตั้งอยู่ เช่น ฝ่ายโยธาเมืองนครศรีธรรมราช ทำถนนสายใหญ่รอบกำแพงเมือง ถนนตั้งแต่ตึกบักแหลมทรายมาในกำแพงเมือง ซ่อมแซมถนนสายเล็กๆ ในกำแพงเมืองซึ่งทรุดโทรมอีกหลายสาย เช่น ถนนตลาด โดยใช้แรงงานนักโทษในเมืองทั้งสิ้น (เอกสารราชการมณฑลนครศรีธรรมราช, 2520, หน้า 87)

สิ่งเหล่านี้ส่งผลอย่างชัดเจนต่อการเดินทางตรวจตราราชการ จัดวางเทคโนโลยีการสื่อสารสมัยใหม่ เช่น การวางและซ่อมแซมเสาและสายโทรเลข สามารถทำสำมะโนประชากร การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่จากส่วนกลางลงมาเป็นข้าราชการในท้องถิ่นในแง่นี้ ถนนจึงทำหน้าที่รองรับการเคลื่อนที่ของกลไกของรัฐราชการรวมศูนย์ซึ่งกำลังก่อตัวขึ้นในท้องถิ่นที่ส่วนกลางได้จัดวางลงมายังหัวเมืองและท้องถิ่นอย่างสำคัญเช่นกัน

ลักษณะที่สอง คือ *การสร้างเส้นทางใหม่* เป็นการตัดทางและถางป่าเพื่อพัฒนาทางเดินเท้าดั้งเดิม หรือบุกเบิกเส้นทางใหม่เป็นถนนเพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจราชการ การจัดงานประเพณี และการขนส่งสินค้า ทางหลักๆ ในช่วงปลายทศวรรษ 2430 ถึงต้นทศวรรษ 2440 คือ ทางระหว่างนครศรีธรรมราช-ตรัง และตรัง-พัทลุงซึ่งถือเป็นเส้นทางตัดข้ามคาบสมุทร (เฮอร์เบิร์ต วาริงตัน สมิธ, 2559, หน้า 163) หรือทางตัดขวางระหว่างทะเลสาบกับทางริมทะเลอ่าวไทยในเขตจะทิ้งพระ ซึ่งพระวิจิตรวรสาสน์เสนอให้มีการตัดถนนสองสายในเขตจะทิ้งพระให้ไปบรรจบกัน เพื่อให้มี

การเชื่อมต่อกับวัดจะทิ้งพระ โดยจะให้ชาวบ้านออกแรงกันเองระหว่างชาวบ้านริมทะเลสาบ และริมทะเลใหญ่ (อ่าวไทย) ถนนสายนี้ปัจจุบันก็สายระหว่างสทิงพระ-คูขุด ยังใช้สัญจรอยู่ และการสร้างทางถนนเลียบทะเลอ่าวไทยจากนครศรีธรรมราชไปสงขลา ซึ่งแต่เดิมเป็นทางเดินเท้าส่งสินค้าประเภทสัตว์เลี้ยงใช้แรงงานไปขายยังเมืองไทรบุรี

แม้การสร้างถนน ในแง่หนึ่งเพื่อความสะดวกในการเข้าถึงชุมชนของอำนาจรัฐ แต่ถนนก็ก่อให้เกิดการเคลื่อนไหวของสินค้า การขยายตัวของชุมชน ตลอดจนการอพยพของผู้คนอีกด้วย ถนนไม่เพียงแต่อำนวยความสะดวกให้กับรัฐบาล ทว่ายังทำให้ประชาชนเดินทางสะดวกขึ้นแทนที่จะต้องบุกป่าฝ่าดงเหมือนก่อน ขณะที่ถนนในเมืองก็ทำให้เกิดการเข้าถึงหน่วยงานราชการได้ง่าย

ผลพวงอีกประการหนึ่งก็คือ ถนนทำให้เกิดตลาดใหญ่ๆ และราคาที่ดินสองข้างทางสูงขึ้น ปรากฏการณ์เหล่านี้ช่วยสร้างบรรยากาศทางการปกครอง การเศรษฐกิจ การแลกเปลี่ยน ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการจัดเก็บภาษีเข้าสู่ส่วนกลางด้วย จึงมีถนนสายใหม่เกิดขึ้นหลายสาย และมีบางสายที่อยู่ระหว่างการซ่อมแซมหรือพัฒนาให้ดีขึ้นจากถนนที่ราษฎรใช้อยู่เดิมแล้ว เช่น ถนนระหว่างนครศรีธรรมราชกับพัทลุง ถนนระหว่างปากพนัง (เบี้ยซัด) ถึงร่อนพิบูลย์ ถนนจากคลองชะเมา (นครศรีธรรมราช) การะเกด-ทะเลน้อย-พัทลุง (ลำปำ) ขณะที่บางสายก็สร้างเลียบลำคลองหรือแม่น้ำเดิม เพราะใช้ที่จากการขุดลอกคลองนั่นเอง (นริศรานุวัดติวงศ์, 2540, หน้า 68-69)

ต่อมาภายหลังจากที่ทางรถไฟสายใต้เปิดใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2456-2461 ก็เกิดชุมชนริมทางรถไฟขึ้นตลอดรายทาง ดังนั้นการเปิดเดินรถไฟสายใต้ ถือเป็นการคมนาคมที่ทันสมัยที่สุดในช่วงปลายทศวรรษ 2450 นอกจากทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนใหม่ๆ แล้ว ยังได้กระตุ้นให้เกิดการเดินทางเคลื่อนที่ของผู้คนที่หลากหลายขึ้นได้ เราจะพบว่าประชาชนนิยมโดยสารรถไฟกันมาก รายได้ของการรถไฟเพิ่มขึ้นทุกๆ ปี (ปก แก้วกาญจน์, 2542) พอๆ กับความนิยมในการขนส่งสินค้าจากชุมชนออกไปยัง

ตลาดการค้าระยะไกล โดยสินค้าเหล่านี้สามารถไปถึงได้รวดเร็วกว่าการขนส่งโดยใช้แรงงานสัตว์หรือการเดินทางเท้าแต่เดิม

ทางรถไฟได้กลายเป็นจุดเชื่อมระหว่างชุมชนฝั่งตะวันออก ซึ่งเป็นชุมชนเก่ากับชุมชนฝั่งตะวันตก ที่เป็นผลมาจากการขยายตัวของชุมชนฝั่งตะวันออก และชุมชนฝั่งอันดามัน ใกล้ๆ กับเทือกเขาบรรทัด ทำให้ความเคลื่อนไหวของผู้คนและสินค้าเพิ่มจำนวนและสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ระหว่างการเดินทางตรวจตราเหมืองแร่ในภาคใต้ของสมิทธ์ เขาบอกเล่าว่าได้พบเจอกับคาราวานชาวบ้านแบกหามสินค้าจากชนบทในเขตป่าเขาเข้าไปขายในเมืองหลายแห่ง (เฮอร์เบิร์ต วาริงตัน สมิธ, 2559, หน้า 143-144) เช่นเดียวกับความทรงจำของชาวบ้านที่เล่าว่าในทศวรรษ 2460 ชาวบ้านในเขตรัตภูมิต่อแพไม้ไผ่ไปขายในสงขลา โดยผู้ซื้อแพส่วนใหญ่คือชาวนาจากสทิงพระและระโนด เนื่องจากต้องการไม้ไผ่ไปก่อสร้างบ้านเรือน (ประมวล มณีโรจน์, 2563, หน้า 148) การสำรวจคติชาวบ้าน พบว่า มีบทกลอนที่ชาวบ้านใช้หมายจดจำถึงการเดินทางเป็นหมู่เหล่าจากชุมชนริมเชิงเขา ชุมชนริมทะเลเพื่อไปขายผลผลิตของชุมชน เช่น การขายพลูท่าแค การขายเสื่อกระจูดของชาวบ้านเคร็ง การขายกระเบื้องเกาะยอและคลองสำโรง ตลอดจนหม้อดินของชุมชนสะทิ้งหม้อ กะปิ และผลิตภัณฑ์จากกุ้ง จากปากพะยูน จังหวัดพัทลุง (พิเชฐ แสงทอง, 2552, หน้า 22) ขณะเดียวกัน ทางรถไฟก็กลายเป็นเงื่อนไขให้เกิดการขยายตัวของชุมชนการใหม่ๆ เช่น ชุมชนหาดใหญ่ที่ขยายตัวขึ้นเป็นชุมชนการค้าในช่วงปลายทศวรรษ 2450 โดยพ่อค้าและแรงงานชาวจีน อพยพ ชุมชนบางแก้ว และเขาชัยสน ในเขตเมืองพัทลุง ชุมชนนาบอน ในเขตเมืองนครศรีธรรมราช เป็นต้น ชุมชนลักษณะนี้มีภาพลักษณ์เป็นเมืองบก ซึ่งมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วมาก ดังจะพบว่า เพียง 3 ปี หลังเกิดอาคารห้องแถวขึ้นหลังแรกในหาดใหญ่เมื่อ พ.ศ. 2459 ก็เกิดถนนสายใหม่ขึ้นอีก 3 สาย คือ สาย 1-3 ก่อนจะมีการก่อสร้างห้องแถวเพิ่มขึ้นในเวลาต่อมาโดยชาวจีน (ศุลีมาน นฤมล วงศ์สุภาพ, 2547, หน้า 219-220)

การเคลื่อนไหวของราษฎรเหล่านั้น ทำให้เห็นได้ว่า ถนนและการคมนาคมที่พัฒนาขึ้นในห้วงนี้ ได้เป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดเส้นทางการค้าจากชนบทห่างไกลเข้าสู่ตลาดการค้าในตัวเมือง หรือตลาดระหว่างทาง สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของการทำเกษตรของประชาชนจากเกษตรแบบยังชีพไปสู่การผลิตสินค้าตลอดจนการหาของป่าเพื่อเป็นสินค้ามากขึ้นด้วย

ส่วนการคมนาคมทางน้ำ จากเดิมที่การเดินเรือขนาดใหญ่จำกัดเพียงข้าราชการ และพ่อค้าบางส่วนเท่านั้น การเดินเรือที่ไม่มีตารางเวลาที่สม่ำเสมอ ทำให้ประชาชนไม่อาจวางแผนเดินทางและใช้เวลาอย่างคุ้มค่าได้ สมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เห็นว่าการเดินเรือเช่นนี้ไม่ได้มีผลดีต่อการบำรุงประโยชน์บ้านเมืองในระยะยาว พระองค์จึงเสนอว่า ถ้าจะให้ได้ประโยชน์ต่อการจัดการบ้านเมืองเต็มที่ การเดินเรือต้องมีความสม่ำเสมอ และต้องขยายเส้นทางเดินเรือออกไปเพิ่มมากขึ้น ในระยะต่อมา ในช่วงปลายทศวรรษ 2450 การเดินเรือจึงได้มีกำหนดที่แน่นอน พร้อมๆ กับจำนวนเรือเดินสมุทรบรรทุกสินค้าและโดยสารที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งสมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เห็นว่าเป็นผลมาจากการปฏิรูปการปกครองเป็นเทศาภิบาล ทำให้การค้าขายของภาคใต้เจริญขึ้นทุกหัวเมืองในมณฑลนครศรีธรรมราช (เอกสารราชการมณฑลนครศรีธรรมราช, 2520, หน้า 141) บริเวณท่าเรือเมล์รัฐบาลก็ดำรงจะตั้งโรงสินค้าร่วมทุนระหว่างรัฐบาลกับเอกชนขึ้น เพื่อรัฐบาลจะได้เก็บผลกำไรจากการค้าและการขนส่งลำเลียงสินค้าด้วย (เอกสารราชการมณฑลนครศรีธรรมราช, 2520, หน้า 132)

ควรกล่าวไว้ด้วยว่า การเปลี่ยนแปลงด้านคมนาคมที่สะดวกยิ่งขึ้น ยังส่งผลให้เกิดการเดินทางซึ่งเป็นแบบแผนของสังคมสมัยใหม่ที่นอกเหนือไปจากการเดินทางเพื่อการค้าขาย และการราชการอีกด้วย นั่นก็คือการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อแสวงหาประสบการณ์แปลกใหม่ ในท้องถิ่นอื่นที่อยู่ไกลออกไปจากท้องถิ่นภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่อาศัย วิถีเช่นนี้เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ (landscape) ของชุมชน

และมโนทัศน์แบบสมัยใหม่ที่ผู้คนมีจินตนาการและความอยากรู้อยากเห็นความแปลกใหม่และความเป็นอื่นที่ดำรงอยู่ในอีกพื้นที่ภูมิศาสตร์และพื้นที่ทางวัฒนธรรมอีกแบบ

ดังกล่าวแล้วว่า การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวนี้เริ่มต้นจากขุนนางจากกรุงเทพฯ ก่อน ในช่วงทศวรรษ 2430 ได้มีการรวบรวมข้อเขียนเกี่ยวกับการท่องเที่ยวของขุนนางผู้ใหญ่ 3 ท่าน คือ สมเด็จเจ้าฟ้ากรมพระยาภาณุพันธุวงศ์วรเดช กรมพระดำรงราชานุภาพ และกรมพระสมมตอมรพันธุ์ สมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพได้ทรงนิพนธ์อธิบายเกริ่นนำเรื่องนี้ว่า การท่องเที่ยวนั้นมีประโยชน์ทั้งด้านความรู้และความบันเทิง โดยเฉพาะต่อประชาชน พ่อค้าแม่ค้า และข้าราชการทุกระดับ เนื่องจากการท่องเที่ยวจะทำให้หูตากว้างขวางขึ้น สำหรับประชาชน การท่องเที่ยวก็อาจจะทำให้สามารถพบเจอพื้นที่หรือทำเลที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูก พ่อค้าแม่ค้าก็เห็นทำเลค้าขาย และสินค้าที่ตลาดต้องการ ส่วนข้าราชการ การมีความรู้ที่กว้างขวางจะทำให้สามารถปฏิบัติราชการได้ดีและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

“การต่างๆ ในภูมิประเทศบ้านเมืองอันเปนเครื่องบังเกิดแลประกอบความดีแก่ผู้รู้เห็นมีเป็นอันมากมิใช่น้อย นับตั้งแต่คนประกอบการค้าขายขึ้นไป ถ้าได้เที่ยวเตร่รู้ภูมิลำเนาทำเลที่เพาะปลูกแลท่าทางสินค้าขึ้นล่องมากมายหลายตำบล ก็อาจจะรู้เลือกสรรการอันลงอันควรจะลงทุนให้เกิดผลยิ่งขึ้นได้โดยลำดับ ถ้าเปนคนรับราชการบ้านเมืองการเที่ยวเตร่ก็ยิ่งเป็นประโยชน์สำคัญขึ้น เพราะราชการเป็นที่รวบยอดของสรรพการทั้งปวงอันจะพึงมีในประเทศ ถ้าผู้ทำราชการได้เที่ยวเตร่ ได้รู้เห็นภูมิลำเนาบ้านเมือง แลความศุขทุกข์ของไพร่ฟ้าข้าแผ่นดิน ก็เหมือนหนึ่งมีทุนในทางที่จะดำริห์ตริตรองราชการอันควรแก่น่าที่ของตน แท้จริงธุระในน่าที่คนทำราชการผิดกับธุระของคนค้าขายที่ไม่อาจจะกำหนดว่า จะมีแต่อย่างนั้นดอกอย่างนี้ดอกได้ ตกอยู่ในเหมือนกับเปนทาษอยู่กลางเรือน แล้วแต่จะมีอันใดก็จำเปนจะต้องทำ จะคาดคะเนฤาจะเลือกที่รักมักที่ชังไม่ได้ เพราะฉะนั้น

ยิ่งมีความรู้เห็นสำรองไว้เปนทุนของตัวเองมากเท่าใดก็เสมอมีกำลังความสามารถมากยิ่งขึ้น” (กรมพระดำรงราชานุภาพ, 2461, หน้า 3-4)

จากข้อความข้างต้น แสดงให้เห็นลักษณะสำคัญ 2 ประการของการท่องเที่ยว นั่นก็คือ การสร้างขอบเขตนิยามความหมายใหม่ให้แก่คำว่า การเที่ยว หรือการเที่ยวเตร่ โดยอิงกับวิถีสังคมแบบสมัยใหม่ที่เห็นว่าการใช้เวลาควรใช้ให้ได้มาซึ่งผลตอบแทนที่คุ้มค่า เพื่อทำให้มนุษย์ไม่ย่ำอยู่ในจุดเดิมอีกต่อไป กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ การใช้เวลาควรจะนำความก้าวหน้ามาให้มนุษย์ ซึ่งการมองเวลาในลักษณะก้าวหน้านี้สัมพันธ์กับความเปลี่ยนแปลงทางความคิดของชนชั้นนำไทยในช่วงยุคตั้งแต่รัชสมัยพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวมาจนกระทั่งเด่นชัดขึ้นในรัชสมัยต่อมา ทั้งยังแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของวิธีคิดเกี่ยวกับเวลาของต้นรัตนโกสินทร์ กับยุคสมัยรัชกาลที่ 5 อย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือแต่เดิมการเดินทางของเวลาจะมีลักษณะเสื่อมลงไปเรื่อยๆ มีลักษณะเป็นวัฏจักร คือ อนิจจัง ทุกขัง อนัตตา แต่สมัยใหม่มองเวลาบนฐานความก้าวหน้าที่ดำเนินไปเรื่อยๆ ยาวนาน ไม่เสื่อมลง เวลาของยุคสมัยใหม่จึงเป็นเวลาในกระบวนการคิดเชิงพัฒนาการ หรือวิวัฒนาการที่มีความไม่สิ้นสุด ซึ่งวิธีคิดเช่นนี้ นิธิ และอรรถจักร์ เสนอว่าเกิดขึ้นในสังคมไทยอย่างเด่นชัดขึ้นในช่วงกลางรัตนโกสินทร์ (นิธิ เอียวศรีวงศ์, 2527, หน้า 96-106 และอรรถจักร สัตยานุรักษ์, 2538, หน้า 13-14) ดังนั้น จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงของความหมายคำว่าการเที่ยวหรือเที่ยวเตร่ว่าไม่ใช่การเที่ยวเสเพล อันเป็นการผลาญเวลาและผลาญทรัพย์สมบัติเล่นอีกต่อไป “มิใช่เที่ยวเสเพลตามบ่อนเบี้ย ฤาไปเที่ยวนอนตามศาลาวัด” (กรมพระดำรงราชานุภาพ, 2461, หน้า 1) อันเป็นนิยามความหมายดั้งเดิมของคำนี้ แต่เป็นการเที่ยวที่จะทำให้เกิดคุณค่าต่อการเรียนรู้ความแปลกต่างแปลกถิ่น หรือเรียนรู้ความเป็นอื่นนอกเหนือสังคมหมู่บ้านของตนเอง เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจและการลงทุนอันจะทำให้ผู้เที่ยว และราชการมีความก้าวหน้า

ประการต่อมา ในทางราชการ การเที่ยวเตร่ของข้าราชการในสังคมสมัยใหม่เป็นเสมือนการปฏิบัติราชการชนิดหนึ่งเพื่อการสะสมความรู้เกี่ยวกับชุมชนอันจะได้ใช้เป็นคลังข้อมูลในการปฏิบัติการปกครอง ภายใต้วิธีคิดแบบสมัยใหม่นี้ การท่องเที่ยวหรือการเที่ยวเตร่จึงเป็นที่มาของอำนาจ เพราะ “ยิ่งมีความรู้เห็นสำรองไว้เป็นทุนของตัวเองมากเท่าใดก็เสมอมีกำลังความสามารถมากยิ่งขึ้น” เท่านั้น

วิธีคิดลักษณะนี้แม้จะก่อตัวขึ้นชัดเจนในเหล่าชนชั้นนำ แต่ด้วยความที่การปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาคใต้กับส่วนกลางดำเนินไปอย่างคล่องแคล่วบนฐานการคมนาคมทางน้ำและทางบกที่เพิ่มเติมมาในยุคนี้ ทำให้วิธีคิดแบบก้าวหน้าแพร่กระจายอยู่ในชุมชนท้องถิ่นลงมาสู่ชุมชนท้องถิ่นในเวลาไม่นานนัก ไม่กี่ปีหลังจากนั้น หนังสือพิมพ์ในท้องถิ่นภาคใต้ก็เรียกร้องให้มีการก่อสร้างถนนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจ นอกจากเพื่อการค้า และการเดินทางติดต่อราชการซึ่งเป็นคุณค่าของถนนมาแต่ดั้งเดิมในทศวรรษ 2440-2450 แล้ว (ส.ค.ส., 2472, หน้า 6)

จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงการคมนาคม ส่งผลให้ชุมชนภาคใต้เปลี่ยนแปลงจากความเป็นเมืองน้ำ ค่อยๆ ปรับเปลี่ยนวิถีเข้าสู่เมืองบก ชุมชนสามารถติดต่อถึงกันได้อย่างราบรื่นและสะดวกรวดเร็วขึ้น ถนนดึงดูดให้ชุมชนตะวันออกกับตะวันตกได้ปะทะสังสรรค์กัน สิ่งที่เกิดขึ้นพร้อมกันนั้นก็คือการขยายขอบเขตของสำนึกเกี่ยวกับตัวตนของประชาชน พวกเขารับรู้ถึงการมีอยู่ของชุมชนเมือง ความทันสมัยและ “คนอื่น” หรือ “ความเป็นอื่น” (the otherness) ที่อยู่ไกลออกไปและแตกต่างจากตนเอง ให้ได้รับรู้ว่าถนนจะทำให้การพบปะแลกเปลี่ยนกับสิ่งเหล่านั้นจะเป็นไปได้ง่ายขึ้น สิ่งเหล่านี้เป็นรากฐานก่อให้เกิดการอพยพเคลื่อนย้าย และแสวงหาโอกาสในสังคมสมัยใหม่ ในเวลาต่อมา

ตลาดในเมืองและแขวง กับการดึงท้องถิ่นห่างไกลเข้าสู่การปะทะสังสรรค์

การพัฒนาการคมนาคมดังกล่าวมานั้น เกิดขึ้นในบรรยากาศที่การสื่อสารแบบสมัยใหม่ก็ได้พัฒนาไปพร้อมๆ กันด้วย โดยเฉพาะการไปรษณีย์ และโทรเลข ที่รัฐบาลได้เปิดการไปรษณีย์ขึ้นตามสถานีรถไฟต่างๆ 223 สถานี (ทั่วประเทศ) ในปี 2454 (การสื่อสารแห่งประเทศไทย, 2533, หน้า 89) เพื่อรองรับการขยายตัวของระบบราชการ การพัฒนาในระยะนี้จึงเป็นการสร้างความเปลี่ยนแปลงไปสู่ความสะดวกรวดเร็วและก้าวข้ามอุปสรรคและข้อจำกัดต่างๆ โดยเฉพาะการสื่อสารและการเคลื่อนที่ซึ่งชุมชนภาคใต้เคยประสบมาก่อน ทำให้หัวเมืองภาคใต้สามารถขยายสมรรถภาพการติดต่อสื่อสาร การเคลื่อนไหวเพื่อการเข้าถึงตลาด การศึกษา และระบบราชการสมัยใหม่ได้อย่างรวดเร็วอย่างที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน

นอกจากนั้น การคมนาคมยังเป็นผลให้เกิดพื้นที่ทางเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและสังคมใหม่ๆ ขึ้นมา พร้อมกับการดึงดูดตัวละครใหม่ๆ เข้าสู่วงจรทางเศรษฐกิจและระบบความสัมพันธ์ของผู้คนมากขึ้น ดังจะเห็นได้ว่าแต่เดิมการค้าขายโดยชาวบ้านยังไม่คึกคักมากนัก รัฐบาลจึงได้พยายามกระตุ้นให้เกิดการค้าขายโดยการสร้างตลาดขึ้นก่อนในย่านเมือง ชุมชน และสถานที่ราชการต่างๆ โดยมีการเก็บค่าเช่าเป็นรายเดือนทั้งในเมืองพัทลุงและเมืองสงขลา การมีตลาดในระยะแรกนี้ได้รับการตอบสนองจากพ่อค้าแม่ค้า โดยเฉพาะชาวจีนอย่างคึกคัก ขณะที่ในกลุ่มชาวบ้าน ก็นิยมขายของตามโรงร้านข้างทาง ตลาดบ่อน และตลาดนัดที่ไม่มีต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงนัก จนรัฐบาลมีแผนที่จะประกันราคาสินค้าเพื่อเป็นแรงจูงใจ (เอกสารราชการมณฑลนครศรีธรรมราช, 2520, หน้า 128-129)

สินค้าที่ชาวจีนนำมาขายในเมือง มักจะเป็นสินค้าทันสมัยที่นำเข้ามาจากท้องถิ่นอื่น หรือต่างประเทศ ส่วนชาวบ้าน มีสินค้าเกษตร ประมง และสินค้าประเภทวัตถุดิบ ทำให้ปริมาณสินค้าของชาวบ้านจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับฤดูกาล และลักษณะภูมิอากาศ ตลาดและสินค้าภายในชุมชนจึงไม่ได้สม่ำเสมอ ราชการจึงให้มีการส่งเสริม

การเพาะปลูกและออกนโยบายประกันราคาสินค้า ให้ประชาชน “เชื่อได้ว่าทำมาคงไม่เสียเปล่า” โดยรัฐบาลจะตั้งราคาอย่างต่ำเป็นการรับประกัน แม้ไม่มีพ่อค้ารับซื้อ แต่รัฐบาลจะรับซื้อเสียเอง เพื่อทำนุบำรุงการค้าขายเพาะปลูกให้เจริญขึ้น (เอกสารราชการมณฑลนครศรีธรรมราช, 2520, หน้า 129) ส่วนสินค้านำเข้าจากต่างถิ่นของชาวจีนมีอายุยาวนานที่จะวางขาย หรือนำไปเร่ขายได้ตลอดเวลาโดยไม่เสื่อมคุณภาพหรือราคา ทำให้ชาวบ้านสามารถจับจ่ายซื้อหาสินค้าของพ่อค้าคนจีนได้ตลอดเวลาโดยไม่ขึ้นอยู่กับฤดูกาล สิ่งเหล่านี้ทำให้เกิดการขยายตัวเป็นตลาดถาวรและตลาดนัดประจำขึ้นในชุมชนหลายๆ แห่ง

ในฤดูที่ไม่มีสินค้าชาวเมืองพัทลุงก็จำเป็นที่จะต้องออกไปทำงานในพื้นที่อื่นๆ เช่น เก็บพริกไทยที่เมืองตรัง นำสุกร วัว ไปขายที่เมืองสงขลาหรือตรัง ซึ่งมีความต้องการเป็นจำนวนมากในแต่ละปี จนกระทั่งบางปีส่งผลกระทบต่อการทำการเกษตร เช่น ขาดวัวไถนา ขาดควายทำเทือก หรือสินค้าไม้ที่นำออกไปขายที่สงขลา นอกจากสินค้าดังกล่าวแล้ว ตลาดอีกประเภทหนึ่งที่ได้รับสนับสนุนจากรัฐบาล คือ ตลาดสัตว์พาหนะ เช่น ม้า และวัว เป็นต้น

การมีตลาดที่ได้รับการตอบสนองจากพ่อค้าคนจีน เมื่อประกอบกับนิสัยที่ขยันขันแข็งของชาวจีน ก็เกิดภาพเปรียบเทียบกับชาวบ้านที่ต้องรอคอยผลผลิตตามฤดูกาล ทำให้ข้าราชการสยามที่อยากเห็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วก็เห็นว่าราษฎรว่าไม่ค่อยตอบสนองการค้า เพราะคุ้นชินกับการทำเพื่อกินไปวันๆ สำนึกเช่นนี้ของรัฐบาลทำให้ต้องเร่งปรับปรุงการคมนาคมในทุกๆ ทางเพื่อกระตุ้นให้การค้าพาณิชย์ขยายตัว ในระยะนี้ตลาดที่มีความคึกคักจึงเป็นตลาดในเมือง ตลาดใกล้ท่าเรือ ตลาดบริเวณบ่อนเบี้ย และบ่อนชนไก่ เนื่องจากเป็นชุมชนที่มีโครงสร้างพื้นฐานอยู่ครบครัน ที่ยังไม่สมบูรณ์ก็ปรับปรุงซ่อมแซมขึ้นใหม่ได้ง่าย ที่สำคัญมีพ่อค้าคนจีนและข้าราชการประกอบกิจการอยู่เป็นพื้นเดิม

นอกจากส่งเสริมตลาดแล้ว ตลอดห้วงทศวรรษ 2450-2460 รัฐบาลยังมีการส่งเสริมการปลูกพืชเศรษฐกิจใหม่ๆ เช่น ปาล์ม ฝ้าย กาแฟ หมาก มะพร้าว และยาสูบ (นริศรานุวัดติวงศ์, 2540, หน้า 60) โดยผู้ริเริ่มมักจะเป็นขุนนางท้องถิ่นและขุนนางส่วนกลาง เช่น บริษัทปลูกกาแฟที่สงขลา มีพระยาวิเชียรคีรี เป็นหุ้นส่วน การทำสวนปาล์มขนาดใหญ่ที่สะเดา ของหม่อมเจ้าอมรสมานลักษณ์ กิติยากร (จีริกา กิติยากร, 2511, หน้า 5) การทำสวนมะพร้าวขนาดใหญ่ของพระยาคงคาธาราธิบดี (พลอย ณ นคร) เจ้าเมืองกระบี่ ในช่วงต้นรัชกาลที่ 6 (ขุนสมานนุกรกิต, 2540, หน้า 524) ตลอดจนการส่งเสริมการทำนาบนพื้นที่ขนาดใหญ่แก่ชาวจีน เช่น ในเขตพื้นที่ ควนขนุน เขาชัยสน และบางแก้ว เมืองพัทลุง เป็นต้น

สำหรับนายทุนจีนที่เข้ามาบุกเบิกที่ดินเพื่อทำนาในพื้นที่ขนาดใหญ่ ส่วนหนึ่งจะอพยพมาจากปีนัง อาศัยทุนสะสมจากการทำธุรกิจในมลายามาใช้บุกเบิกที่นา การทำนาขนาดใหญ่ของชาวจีน โดยมีพื้นที่มากกว่า 1,000 ไร่ ขึ้นไป แพร่กระจายไปทั่วในภาคใต้ ตั้งแต่สุราษฎร์ธานีลงมาจนถึงสุไหงโกลก ตั้งแต่ปลายทศวรรษ 2460 จนกระทั่งถึงทศวรรษ 2470 การขยายตัวของผู้ประกอบการเกษตรขนาดใหญ่ก็ครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่ภาคใต้ฝั่งตะวันออก เช่น ที่นาของนายลั่น สุวรรณลิโก บนพื้นที่ 990 ไร่ 2 งาน 28 ตารางวา ขยายออกไปจนถึงด้านตะวันตก (ปริญญา นวลเปียน, 2563, หน้า 74)

นอกจากนี้ยังมีความเคลื่อนไหวของชาวจีน ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง เช่น นายเอี่ยม แซ่ตั้ง ก็ครอบครองที่ดินปลูกข้าวเนื้อที่ 3,000 ไร่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงราว พ.ศ. 2467 นายปักจิ้น แซ่ฉิน ได้จับจองที่ดินบริเวณทุ่งบางแก้วในท้องที่ตำบลนาปะขอ และตำบลท่ามะเดื่อ ประมาณ 10,000 กว่าไร่ จัดตั้งเป็นบริษัทด้านการเกษตรชื่อ บริษัท ปากพน จำกัด ดำเนินกิจการทั้งการเพาะปลูกข้าว และโรงสี โดยส่งสินค้าข้าวโดยทางรถไฟผ่านไปยังเมืองหาดใหญ่ ซึ่งกำลังเติบโต ก่อนเข้าสู่ปีนังและมลายา (กิตติ ตันไทย, 2545, หน้า 53)

ธุรกิจการผลิตสินค้าเกษตรของบริษัทปากพน จำกัดประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดี ส่งผลให้คนจีนจากถิ่นต่างๆ ที่แสวงหาอาชีพและที่ทำมาหากินอยู่ในสยามจำนวนหนึ่งทราบข่าว ก็ทยอยลงมาอาศัยและขออนุญาตถือครองที่ดินทำการเกษตรด้วย (ปริญญา นวลเปียน, 2563, หน้า 77) บ้างก็หันมาประกอบธุรกิจโรงสีข้าว และธุรกิจขนส่งเพื่อตอบสนองการคมนาคมทางรถไฟที่สะดวก รวดเร็ว และมีสมรรถภาพสูงขึ้น

ในห้วงเวลานี้ จึงอาจกล่าวได้ว่าชาวจีนจำนวนไม่น้อยได้เป็นผู้ผลิตสินค้าด้านการเกษตรเพื่อตอบสนองตลาดและการเติบโตของเมืองและแขวงที่สำคัญ ได้ครอบครองที่ดินเพื่อการผลิตในบริเวณแหล่งที่อุดมสมบูรณ์ทำให้มีศักยภาพในการผลิตเพื่อตอบสนองการบริโภคของกลุ่มคนกลุ่มใหม่ๆ ที่สัมพันธ์กันในตลาดและในเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่สัมพันธ์แบบสมัยใหม่สูง

การส่งเสริมการปลูกพืชเศรษฐกิจนี้ยังลงไปถึงประชาชนทั่วไปด้วย โดยรัฐบาลทั้งสร้างแรงจูงใจ และใช้มาตรการบังคับกลายๆ เช่นการส่งเสริมให้ปลูกฝ้ายที่ปากพนัง ให้ปลูกมะพร้าวที่อำเภอกลาย ดังมีเอกสารรายงานว่ามีการขยายตัวถึง 104,004 ต้น บนพื้นที่ 18,293 ไร่ ที่อำเภอพังไกร มีต้นมะพร้าว 17,990 ต้น บนพื้นที่ 1,642 ไร่ ทั้งนี้มีหลักฐานว่าการปลูกมะพร้าวนั้น รัฐบาลต้องการส่งเสริมมากพอๆ กับการปลูกข้าวและพืชเศรษฐกิจอื่นๆ ถึงกับออกอุบายโดยกำหนดว่าถ้าผู้หนึ่งผู้ใดจะแต่งงานแล้ว ให้แจ้งแก่กำนันผู้ปกครองท้องที่เสียก่อน แล้วให้กำนันพาตัวผู้ชายไปหากรมการอำเภอ อำเภอก็จะบังคับให้ปลูกมะพร้าว 20 ต้น กล้วย 20 กอ ถ้าไม่ปลูกก็ไม่อนุญาตให้แต่งงาน มะพร้าวและกล้วยที่จะปลูกนั้น แล้วแต่ผู้ชายจะอยู่ที่ใดก็ปลูกที่นั่น ถ้าผู้ชายยินยอมตามคำแนะนำนั้น ก็ให้กำนันเซ็นชื่อรับรองไว้ในบัญชี วิธีนี้กรมการอำเภอปากพนังเป็นผู้ริเริ่มคิดขึ้นก่อน เพื่อตอบสนองนโยบายพืชเศรษฐกิจของรัฐบาล โดยมีผู้ปฏิบัติตามเมื่อ พ.ศ.2456 จำนวน 37 ราย (หจช.ร. ก.ษ.13/1167 มณฑลนครศรีธรรมราชส่งรายงานตรวจราชการของนายบ้าน 16 สิงหาคม, 2456)

การส่งเสริมของรัฐบาลต่างๆ ที่กล่าวมานี้ เป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ของเมืองและชุมชนต่างๆ ด้วย กล่าวคือ รัฐบาลกลางและหัวเมืองต้องการสร้างพื้นที่ตัวเมืองทั้งในระดับเมือง (จังหวัด) และแขวง (อำเภอ) จึงมีการก่อสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน การสร้างอาคารที่ทำการของรัฐบาลแบบถาวร แยกออกจากจวนผู้ว่าราชการเมือง สร้างอาคารที่พักเจ้าหน้าที่ข้าราชการ ทำให้เกิดการพัฒนาตัวเมืองที่มีความถาวรมั่นคงขึ้น ดังนั้น ความแข็งแรงของเส้นทางจราจรทางบกจึงเป็นสิ่งจำเป็น ดังในเมืองนครศรีธรรมราช ที่ได้มีการขุดลอกคลอง และทำถนนสายใหม่เชื่อมต่อให้ชุมชนรอบๆ ตัวเมืองสามารถเข้ามาติดต่อและค้าขายกับศูนย์กลางราชการในเมืองนครศรีธรรมราชได้สะดวกมากขึ้น โดยรัฐบาลได้ *“บำรุงคลองน้ำปากตะพูน ซึ่งเปนคลองลึกแลเรือทอดได้ไกล (และ) ได้ตัดถนนแต่กลางเมืองไปถึงปากตะพูน ซึ่งจะตัดต่อไปให้ถึงปากน้ำ กับขุดคลองแต่ท่าวังไปถึงคลองปากตะพูน คิดระยะทาง 200 เส้น”* (เอกสารมณฑลนครศรีธรรมราช, 2520, หน้า 172)

การดำเนินนโยบายในลักษณะนี้ ทำให้เกิดความเคลื่อนไหวของสินค้าจากชุมชนรายรอบเมือง ถูกขนส่ง หรือลำเลียงเข้าไปยังตลาดในเมืองมากขึ้น ดังเช่น ผลไม้จากชุมชนริมเขาทิศตะวันตกของเมืองนครศรีธรรมราช (ในเขตอำเภอพรหมคีรีปัจจุบัน) ที่เป็นผลไม้ขึ้นชื่อ เช่น ทุเรียน มังคุด ลางสาด พริกไทย ตลอดจน ยาสูบ และพลู ก็ไหลเข้าสู่ตลาดระยะไกลออกไปมาขึ้น มีรายงานว่าในปี พ.ศ. 2442 ผลไม้จากพื้นที่นี้ถูกนำส่งไปขายไกลถึงตลาดในตัวเมืองสงขลา ขณะเดียวกัน คนในตัวเมืองนครศรีธรรมราช ก็เดินทางขึ้นภูเขาไปในเขตพรหมคีรีไปเก็บทุเรียน ทำทุเรียนกวนกันมากขึ้นในฤดูทุเรียน (เอกสารมณฑลนครศรีธรรมราช, 2520, หน้า 172-173)

การขยายตัวของตลาด เหล่านี้ส่งผลให้ราษฎรมองเห็นว่า นอกจากการสัมพันธ์แลกเปลี่ยนกันภายในชุมชนเช่นเดิมแล้ว พวกเขายังจำเป็นต้องสัมพันธ์กับอำนาจรัฐ สินค้า และตลาด ที่ประกอบขึ้นด้วยคนที่หลากหลายอีกด้วย แม้ในระยะนี้ราษฎรทั่วไปจะตอบสนองตลาดได้ไม่คึกคักหรือหนาแน่นอย่างที่รัฐบาลคาดหวังอย่าง

รวดเร็ว แต่การพัฒนาตัวเองของคนจีนก็ได้เข้ามาเป็นเงื่อนไขหนึ่งที่ช่วยเร่งกระตุ้นให้ราษฎรเข้าสู่ตลาดการซื้อขายได้เร็วยิ่งขึ้น เนื่องจากคนจีนเป็นพ่อค้าทั้งในพื้นที่ตลาดถาวรตามตัวเมือง เป็นพ่อค้าเร่ ตระเวนนำสินค้าขายไปตามชนบท และเป็นพ่อค้าคนกลางซื้อสินค้าจากชนบทเข้าไปขายในตัวเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังการปลดปล่อยชาวจีนออกจากระบบภาษีเดิม หันมาเปิดพื้นที่ทางสังคมและเศรษฐกิจให้มีอิสระในการอพยพโยกย้าย และประกอบธุรกิจมากขึ้น และให้จ่ายภาษีแทนการใช้แรงงาน (ศุลีมาล นฤมล วงศ์สุภาพ, 2547, หน้า 47) ชาวจีนจึงมีอิสระในการเคลื่อนไหวโยกย้าย ดังที่จะพบว่ามีชาวจีนโพ้นทะเลจำนวนไม่น้อยอพยพจากแผ่นดินใหญ่มาขึ้นฝั่งที่ภาคกลางแล้วค่อยๆ อพยพลงมาสร้างธุรกิจที่ภาคใต้ (ปริญญา นวลเปียน, 2563, หน้า 120)

ในภาคใต้นั้น การเคลื่อนไหวของชาวจีนในช่วงปลายทศวรรษ 2450 ถึงทศวรรษ 2460 นั้นมีลักษณะเฉพาะที่น่าสนใจอย่างยิ่ง เนื่องจากนโยบายการส่งเสริมการขยายพื้นที่เพาะปลูกของรัฐบาลในช่วงเวลาดังกล่าว ได้สนับสนุนให้ชาวจีนจากท้องที่อื่น ทั้งในสยามเองและในดินแดนอาณานิคมของอังกฤษและฮอลันดาได้เข้ามาบุกเบิกพื้นที่เพื่อการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจใหม่ นโยบายเช่นนี้ดำเนินการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2453 ต่อเนื่องมาจนเข้ารัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ดังเช่น พ.ศ. 2453 จีนซุ่นหงวน ในตำบลท่างิ้ว อ.เมืองนครศรีธรรมราช ขออนุญาตทำสวนยางบนพื้นที่ 2,000 ไร่เศษ ปี พ.ศ. 2463 รัฐบาลสยามสั่งให้สมุหเทศาภิบาลมณฑลต่างๆ ทั่วภาคใต้ ออกใบอนุญาตให้ชาวจีนทุกคนที่ไม่อยู่ในบังคับของชาวตะวันตกสามารถจับจองที่ดินทำสวนยางพาราได้ไม่เกินคนละ 100 ไร่ โดยให้รัฐท้องถิ่นดำเนินการให้ใบอนุญาตให้เสร็จสิ้นภายในเวลา 1 วัน หากผู้ใดต้องการพื้นที่มากกว่า 500 ไร่ ก็ให้ขออนุญาตกรมการอำเภอ เพื่อนำเสนอสมุหเทศาภิบาลต่อไป โดยให้มีกระบวนการพิจารณาให้เสร็จสิ้นภายใน 3 เดือน (ศุลีมาน นฤมล วงศ์สุภาพ, 2547, หน้า 47-49)

การขยายตัวของเมือง และตลาดสินค้าข้างต้น ที่มีคนจีนเป็นกลจักรสำคัญยังส่งผลต่อเนื่องให้ช่วงทศวรรษ 2440-2450 เกิดความต้องการไม้และสินค้าด้านการ

ก่อสร้างอาคารร้านค้าถาวรพุ่งสูง รัฐจึงได้สนับสนุนให้ชาวจีนเปิดโรงเลื่อยขึ้น ดังที่เห็นได้ที่อำเภอนาทวี เมืองสงขลา และอำเภอปราณ เมืองนครศรีธรรมราช เมื่อตลาดสินค้าไม้กว้างขึ้น ทำให้การหักร้างถางป่าเพื่อขายไม้และพื้นที่บุกเบิกพื้นที่ทำการเกษตรขยายตัวมาก มีพืชเศรษฐกิจชนิดใหม่ได้รับความสนใจจากราษฎรหันมาเพาะปลูกมากขึ้นด้วย พืชเศรษฐกิจในยุคนี้ ได้แก่ มะพร้าว ฝ้าย ยาสูบ ข้าวโพด และถั่ว เป็นต้น

การขยายตัวของสินค้าเกษตรบนฐานของการได้รับการส่งเสริมเช่นนี้ ทำให้ตั้งแต่ทศวรรษ 2450 เป็นต้นมา สินค้าจากหัวเมืองต่างๆ รอบทะเลสาบก็มีจำนวนและมีชนิดหลากหลายยิ่ง สินค้าจากตำบลเล็กตำบลน้อย จึงถูกทยอยส่งออกมาขายผ่านทางคมนาคมที่หลากหลาย เช่น ทางหลวงระดับหัวเมือง ทางชนบทระดับแขวง/อำเภอ ทางเกวียนที่ได้รับการปรับปรุง จึงทำให้จุดเชื่อมโยง นำเข้า-ส่งออก สินค้าต่างๆ มีหลากหลายชนิด โดยเฉพาะการเกิดขึ้นของเส้นทางรถไฟ ทำให้รถไฟกลายเป็นเส้นทางเชื่อมโยงผู้คนและสินค้า ซึ่งมีการส่งจากชุมชนออกไปข้างนอก และนำสินค้าจากภายนอกกระจายมาสู่ชุมชน

อย่างไรก็ตาม ความสะดวกของการคมนาคมไม่ได้ก่อให้เกิดปฏิสัมพันธ์ทางการค้าและการสื่อสารลักษณะทิศทางเดียว เนื่องจากหลายๆ ชุมชนในบริเวณนี้มีสินค้าส่งออกไปยังต่างประเทศ และมณฑลอื่นๆ ในทางกลับกัน สินค้าต่างประเทศก็เข้ามาสู่ตลาดในมณฑลด้วยเช่นเดียวกัน ดังภาพเคลื่อนไหวการซื้อ-ขายสินค้าในเมืองนครศรีธรรมราชที่แสดงให้เห็นการตอบสนองชีวิตแบบสมัยใหม่ที่มีการบริโภคสินค้าฟุ่มเฟือยมากขึ้น ดังพระยาสุขุมนัยวินิตบรรยายว่า “โรงร้านที่ตั้งจำหน่ายสินค้าตามตลาดท่าวังแลในเมืองมีมากขึ้น ชั้นของต่างประเทศ เช่น เครื่องแต่งตัว แลเครื่องใช้สรอยก็มีจำหน่ายมาก ด้วยเวลานี้การประดับร่างกายแลที่อยู่ดูประกวดประขันกันมากขึ้น แต่ก่อนของเครื่องแต่งตัวอย่างยุโรปไม่มีใครจะใคร่แต่ง” (เอกสารราชการมณฑลนครศรีธรรมราช, 2520, หน้า 171)

การวางรากฐานการศึกษาสมัยใหม่

ในปี พ.ศ. 2441 ห้วงเวลาเดียวกับที่รัฐบาลกลางริเริ่มปฏิรูปการปกครองเป็นระบบมณฑลเทศาภิบาล รัฐบาลสยามได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการวางรากฐานระบบการศึกษาสมัยใหม่เพื่อสร้างกำลังคนป้อนเข้าสู่ระบบราชการที่กำลังทะยานขยายตัว จึงได้ออกร่างโครงการศึกษาขึ้นมา โดยใช้แผนการศึกษาของประเทศอังกฤษเป็นแนวทาง สำหรับในส่วนภูมิภาคเริ่มต้นด้วยการสำรวจจำนวนเด็กคร่าวๆ และทำการแบ่งมณฑลออกเป็น 6 มณฑลใหญ่ โดยประกาศให้แต่ละมณฑลมีสารวัตรการศึกษา และให้ตั้งโรงเรียนชั้นมูลตามวัด และกำหนดหน้าที่ให้พระสงฆ์เจ้าคณะมณฑลเป็นผู้จัดการให้มีพระสงฆ์เพียงพอที่จะเป็นครูสอนหนังสือไทย (กระทรวงศึกษาธิการ, 2507, หน้า 147)

ด้วยความเป็นประเทศเกษตรกรรมของสยาม ที่แรงงานเด็กยังคงจำเป็นสำหรับครอบครัวในการผลิตสินค้าเกษตร การกำหนดและออกนโยบายของรัฐบาลจึงตระหนักถึงความจำเป็นข้อนี้ โดยประกาศให้การจัดการศึกษาคำนึงถึงฤดูกาลเกษตรด้วย กล่าวคือ ควรจะกำหนดเวลาและรูปแบบการเรียนให้ควรแก่แขวงจังหวัดนั้น

สำหรับภาคใต้ พระสงฆ์ที่ได้รับมอบหมายให้มาจัดการการศึกษาในมณฑลนครศรีธรรมราชและปัตตานี คือ พระรัตนธัชมุนี (ม่วง) ภายหลังจากท่านได้รับมอบหมายจากพระบาทสมเด็จฯ พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ท่านก็ได้เดินทางออกไปยังเมืองต่างๆ เพื่อประสานงานกับพระสงฆ์และข้าราชการท้องถิ่นระดับแขวงเพื่อขอความร่วมมือในการจัดตั้งโรงเรียน ทำให้เห็นได้ถึงความเคลื่อนไหวสำคัญทางการศึกษา และเห็นปฏิกิริยาของราษฎรชาวใต้ต่อการเรียนหนังสือไทยชั้นมูลศึกษา กล่าวคือก่อนหน้านี้ผู้คนในแถบนี้ก็มีความนิยมในการศึกษาอยู่แล้ว เพียงแต่เป็นความสนใจในการศึกษาขอมและบาลี ในการเดินทางไปยังมณฑลต่างๆ นี้ ทำให้พระรัตนธัชมุนีรับรู้ได้ว่าอุปสรรคหนึ่งในการลงไปจัดการศึกษาหนังสือไทยครั้งนี้คือ ในระยะต้น พบว่าในบาง

ตำบลราษฎรไม่เห็นความจำเป็นว่าจะต้องเรียนหนังสือไทยไปทำไม (รัตนธัชมุนี, 2478, หน้า 12-13) ซึ่งสะท้อนให้เห็นสำนึกของประชาชนในขณะนั้น 2 ประการ คือ

ประการที่หนึ่ง อิทธิพลของศาสนาที่ทำให้ชาวบ้านเห็นว่าองค์ความรู้ที่ต้องเรียนต้องถ่ายทอดผ่านหนังสือขอมและบาลี และความรู้เหล่านั้นสามารถใช้ประโยชน์อย่างสอดคล้องกับคตินิยมท้องถิ่น ในระยะต้นของการเปิดโรงเรียน พวกเขาจึงตอบสนองนโยบายการศึกษาหนังสือไทยขั้นพื้นฐานไม่คึกคักนัก เนื่องจากยังไม่เห็นความจำเป็นนอกจากสื่อสารในชีวิตประจำวันและความคุ้นเคยอยู่กับวิถีชีวิตแบบดั้งเดิมและการอาชีพกสิกรรมซึ่งเป็นรากฐานมาแต่เดิม จึงเหมือนว่าภาษาไทยกรุงเทพฯ เป็นภาพตัวแทนของภาษาราชการหรือภาษาของการปกครอง ซึ่งราษฎรมองว่า เป็นเรื่องห่างไกลตัวอยู่

ประการที่สอง ความรู้หนังสือเรียนไทยไม่เกี่ยวข้องกับการทำงานในท้องถิ่น การกลายไปเป็น “ผู้มีความรู้” หรือ “ผู้รู้หนังสือ” จำเป็นต้องแยกตัวออกจากท้องถิ่น เพราะในท้องถิ่นนั้นไม่มีอาชีพการงานอื่นๆ ที่จะรองรับผู้รู้หนังสือไทยดีได้ ดังนั้นการเรียนหนังสือไทยคือช่องทางที่จะทำให้ต้องออกจากชุมชน อันจะเกิดความวิตกเรื่องการขาดแคลนแรงงานในการทำนาหรือทำเกษตรกรรม ความวิตกกังวลเรื่องนี้ไม่เพียงปรากฏให้เห็นในสำนึกของของประชาชนในการเข้าร่วมนโยบายการจัดการศึกษาสมัยใหม่ของรัฐเท่านั้น แต่ยังเป็นข้อวิตกในเชิงนโยบายอีกด้วย ดังจะเห็นได้จากเจ้าพระยาธรรมศักดิ์มนตรี อดีตเจ้ากระทรวงธรรมการ ที่บอกเล่าถึงปัญหาของการจัดการศึกษาสมัยใหม่แบบถ้วนหน้าว่าจะทำให้เยาวชนละทิ้งงานอาชีพดั้งเดิมในท้องถิ่น คนรุ่นใหม่จะไม่อยู่หรือไม่ยอมประกอบอาชีพในท้องถิ่น โดยเฉพาะด้านการเกษตรกรรม ซึ่งจะทำให้สยามเสียหายทางเศรษฐกิจ เพราะสยามเป็นประเทศเกษตรกรรม ความวิตกกังวลนี้ได้เป็นรากฐานให้เกิดนโยบายของกระทรวงธรรมการที่พยายามสร้างสมดุลระหว่างการให้การศึกษาสมัยใหม่แบบการเกณฑ์บังคับ และการธำรงอาชีพเกษตรกรรมในท้องถิ่น เช่น การก่อตั้งโรงเรียนกสิกรรมขึ้นหลายแห่ง ใน

ภาคใต้ เช่นที่อำเภอกำแพงเพชร และที่กิ่งอำเภอสะทิ้งพระในระหว่างปี พ.ศ. 2473-2474 (ครูเทพ, 2474, หน้า 55-70)

นอกจากสำนึกดังกล่าวข้างต้นที่เป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งโรงเรียนในระยะเริ่มแรกแล้ว ยังพบว่ามีอุปสรรคเรื่องระยะทางระหว่างชุมชนกับโรงเรียน หรือโรงเรียนกับตัวอำเภอ กล่าวคือ โรงเรียนบางแห่งตั้งอยู่ไกลตัวอำเภอทำให้ยากแก่การประสานงานของทางราชการ บ้างก็ขาดแคลนครูผู้สอน ด้วยเหตุนี้ จึงเอาครูที่เป็นพระสงฆ์และข้าราชการอื่นๆ ของรัฐบาลมาช่วยทำหน้าที่เป็นครูไปพลางๆ เช่น กำนัน พนักงานเก็บค่านา สมุห์บัญชี เป็นต้น

ด้วยข้อจำกัดเหล่านี้ ก่อนการออกพระราชบัญญัติประถมศึกษาฉบับแรกในปี พ.ศ. 2464 และบังคับใช้ในปีต่อมา รัฐบาลก็พยายามที่จะหาวิธีสร้างแรงจูงใจเพื่อให้คนท้องถิ่นได้สนใจเข้าเรียนมากขึ้น ดังเช่น จัดหาบำเหน็จให้แก่นักเรียนเมื่อสอบไล่ได้ตามหลักสูตรชั้นสองและชั้นสาม โดยจะลดผ่อนไม่ให้นักเรียนผู้นั้นต้องเสียค่าราชการปีละกึ่งตำลึง โดยอัตราลดจะขึ้นอยู่กับภูมิความรู้ (รัตนธัชมุนี, 2478, หน้า 5) ขณะที่การดึงเจ้าหน้าที่ด้านปกครองมาเป็นครูก็ได้กลายเป็นตัวอย่างที่ทำให้ชาวบ้านเห็นผลดีของการรู้หนังสือ อันส่งผลเชิงบวกต่อการดึงชาวบ้านเข้าสู่ระบบการศึกษา เพราะทำให้พวกเขาเห็นว่า การรู้หนังสือหรือการอ่านออกเขียนได้ เริ่มมีความจำเป็นมากขึ้นในอนาคต อย่างน้อยที่สุดเมื่ออ่านออก คิดเลขได้ ก็สามารถมาเป็นครูผู้สอน เป็นผู้ช่วยงานสำรวจประชากร หรือแม้แต่การเป็นผู้สวดหนังสือในชุมชนได้ ประสิทธิภาพของการเรียนในระบบสมัยใหม่ในช่วงทศวรรษ 2450-2460 จึงทำให้รัฐบาลจัดสอบข้าราชการพลเรือนเพื่อบรรจุบัณฑิตในท้องถิ่นเข้าประจำแผนกงานต่างๆ ในมณฑลขึ้นเมื่อปี 2472 โดยมีผู้มาสอบไล่จากหลายจังหวัดในภาคใต้ 48 คน (ไทยใต้, 2473, หน้า 13)

ควรกล่าวไว้ด้วยว่า พร้อมๆ กับการขยายตัวของการศึกษาสมัยใหม่ การศึกษาทางธรรมในแบบเก่าก็ยังคงดำเนินไปอย่างคู่ขนานกัน การศึกษาพบว่า

ในช่วงทศวรรษ 2450 มีคนใต้อีกจำนวนไม่น้อยเดินทางอพยพออกจากท้องถิ่นเพื่อการศึกษาทางธรรม ก่อนจะกลับมาสู่ชุมชนด้วยภาพลักษณ์แบบใหม่ กล่าวคือบวชออกไปศึกษาเล่าเรียนในสำนักเรียนในวัดในกรุงเทพฯ เมื่อประสบความสำเร็จแล้วก็จะกลับมาสร้างประโยชน์แก่ท้องถิ่น เช่น พระอุดมปิฎก ชาวจังหวัดพัทลุงที่ได้เป็นพระสงฆ์ชั้นราชาคณะ ที่กลับมาฟื้นฟูวัดกลางนา (วัดสนทราวาสปัจจุบัน) กระทั่งกลายเป็นสำนักเรียนที่สำคัญแห่งหนึ่งของจังหวัดพัทลุงในสมัยรัชกาลที่ 5 พระครูวิจารณ์ศีลคุณ (ชู) ที่กลับมาทำนุบำรุงวัดกลางนาที่เคยร้าง และสร้างสำนักศึกษาขึ้นมาใหม่ หรือพระครูวิจารณ์ธุรกิจ (แต้ม) ที่ได้เดินทางไปเรียนกรุงเทพฯ จากนั้นจึงลงมาสร้างวัดธรรมประดิษฐ์ วัดธรรมยุตแห่งแรกของแขวงสทิงพระ เป็นต้น

โดยหลีกเลี่ยงไม่ได้ การขยายตัวของระบบราชการและความเป็นสมัยใหม่ของรัฐสยาม ในที่สุดก็ส่งผลให้โรงเรียนขยายตัวมากขึ้นในเวลาไม่นานนัก การก่อตั้งโรงเรียนเกิดขึ้นเรื่อยๆ ทั้งในยุคที่เจ้าคณะมณฑลเป็นพระรัตนธัชมุนี (ม่วง) ในทศวรรษ 2440-2560 จนถึงพระธรรมวโรดม ในปลายทศวรรษ 2460-2470 แขวงและชุมชนต่างๆ ยินดีที่จะให้มีการจัดตั้งโรงเรียน โดยตั้งแต่หลังปฏิรูปมณฑลเทศาภิบาล ข้อมูลที่แสดงตัวเลขประชากรที่รู้หนังสือในแต่ละปีได้เพิ่มมากขึ้น พอๆ กับจำนวนประชากรที่ทำการสำมะโนประชากร โดยพบตัวเองการเปลี่ยนแปลงของประชากรขึ้น-ลงในแต่ละปีที่ไม่สม่ำเสมอ (ชาลี ศิลปรัศมี, 2529, หน้า 86-90) เนื่องจากการอพยพและการเดินทางเคลื่อนไหวเพื่อแลกเปลี่ยนแรงงานนอกถิ่นฐานของประชากรตามความสะดวกสบายของการคมนาคม ตลอดจนสำนึกเกี่ยวกับท้องถิ่นและตัวตนที่เริ่มกว้างขวางขึ้นกว่าท้องถิ่นของตนเอง อัตราการออกจากท้องถิ่นของคนใต้จึงสูงมากยิ่งขึ้นเมื่อเวลาผ่านไปจนถึงปลายทศวรรษ 2460

บทสรุป

การที่ได้กล่าวมา จะเห็นได้ว่า การเมือง และการดำเนินการทางด้านต่างๆ ของรัฐบาล ตั้งแต่กลางถึงปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว คือห้วงเวลาสำคัญของการทำให้ท้องถิ่นไทยเคลื่อนที่เข้าร่วมกับความเป็นสมัยใหม่ของสยาม ซึ่งได้เกิดขึ้นก่อนนั้นแล้วไม่นานนัก อาศัยการดำเนินการทางการเมืองการปกครอง ทั้งการเมืองภายใน และการเมืองระหว่างประเภทศ ดำเนินการผ่านระบบราชการ ด้านเศรษฐกิจ และการศึกษา ก่อให้เกิดนโยบายด้านการคมนาคม การเศรษฐกิจ และการศึกษาแบบสมัยใหม่ขึ้นในภาคใต้ เมื่อประกอบกับปัจจัยภายในภาคใต้เอง ที่อำนาจท้องถิ่นอ่อนแอลง ทั้งจากจารีตทางการเมืองแบบเก่า และการรุกคืบของอำนาจจากรัฐบาลกลาง ทำให้ภาคใต้เปลี่ยนแปลงเข้าสู่ความเป็นสมัยใหม่ได้อย่างรวดเร็วขึ้น

การเคลื่อนเข้าสู่กระแสความเป็นสมัยใหม่ ทำให้สำนึกตัวตนของคนใต้ค่อยๆ ขยายตัวออกไปปะทะสังสันทน์กับความเป็นอื่น เกิดการเรียนรู้โลกและคนอื่นบนฐานของการเดินทางเคลื่อนที่ ทั้งโดยการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า และการศึกษาแบบสมัยใหม่ คนใต้จึงมีศักยภาพที่จะเรียนรู้และไต่เต้าทางสังคม ซึ่งยิ่งโอกาสมาพร้อมกับสภาวะสมัยใหม่ได้อย่างเต็มที่ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการปกครองในห้วงเวลาได้เอื้อโอกาสให้คนใต้ได้เข้าร่วมกระแสความทันสมัยอย่างรวดเร็ว

เอกสารอ้างอิง

กรมพระดำรงราชานุภาพ. (2461). อธิบายถึงเรื่องเที่ยว. ใน สมเด็จเจ้าฟ้ากรมพระยาภาณุพันธุวงศ์วรเดช กรมพระดำรงราชานุภาพ และกรมพระสมมตอมรพันธุ์, *เรื่องเที่ยวที่ต่างๆ ภาค 1* (พิมพ์แจกในงานศพ รองอำมาตย์โท หลวง วิชิตสุรไกร ปีมเมีย). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร.

กระทรวงศึกษาธิการ. (2507). *ประวัติกระทรวงศึกษาธิการ 2435-2507*. พระนคร: องค์การค้าคุรุสภา.

กองบรรณาธิการ. (20 กรกฎาคม 2473). นามผู้สอบราชบุรุษได้ปีนี้. *ไทยใต้*, 13, 16.

การสื่อสารแห่งประเทศไทย. (2533). *ย้อนอดีตการสื่อสารไทย*. กรุงเทพฯ: กราฟฟิคซัพพลายส์.

กิตติ ตันไทย. (2545). *เศรษฐกิจท้องถิ่นลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา: ศึกษาเฉพาะกรณีข้าวและยางพารา ตั้งแต่ พ.ศ. 2539-2539.* สงขลา: มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา.

ครูเทพ. (2474). *ความเรียงเรื่องต่างๆ ของครูเทพ เล่ม 1 – การศึกษา*. พระนคร: วัดเทพศิรินทราวาส, พิมพ์แจกในงานพระราชทานเพลิงศพนายพันเอก พระยาวรฤทธิ์ฦาชัย (เคลื่อน อมาตยกุล) ณ สุสานหลวงวัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 14 ธันวาคม.

จีริกา กิติยากร. (2511). ประวัติหม่อมเจ้า อมรสมานลักษณ์ กิติยากร. ใน *กลอนไดอารีซึมทราบ ตามเสด็จไทรโยค โครลงนิราศท้าวสุภัตติการภักดี* (หน้า (1)-(16). กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร, พิมพ์เป็นอนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพหม่อมเจ้าอมรสมานลักษณ์ กิติยากร ต.จ. ณ เมรุพลับพลาอิศริยากรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส วันที่ 11 กันยายน.

ชาลี ศิลปะรัศมี. (2529). *การปกครองมณฑลนครศรีธรรมราชภายใต้สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ายุคลฑิฆัมพร กรมหลวงลพบุรีราเมศวร์ (พ.ศ.2453-2468).* วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

เทพ เดชสุวรรณ. (2540). *ของดีหัวไทร.* นครศรีธรรมราช: ม.ป.ท.

ธงชัย วินิจจะกูล. (2560). *คนไทย/คนอื่น ว่าด้วยคนอื่นของความเป็นไทย*. กรุงเทพฯ: ฟ้าเดียวกัน.

นริศรานุวัดติวงศ์, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยา. (2540). *จดหมายระยะทางไปตรวจราชการแหลมมลายู รศ.121*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

นิธิ เอียวศรีวงศ์. (2527). *ปากไก่และใบเรือ.* กรุงเทพฯ: อรุณอมรินทร์.

ประมวล มณีโรจน์. (2563*). ปากคำของลุ่มทะเลสาบ.* พัทลุง: ศูนย์ทะเลสาบศึกษา.

ประสงค์ สุขุม. (2547). *จากยมราชถึงสุขุมวิท เหตุการณ์ใน 5 รัชกาล*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ปริญญา นวลเปียน. (2563). *ประวัติศาสตร์การผลิตและการแลกเปลี่ยนเพื่อขับเคลื่อน “ตลาดชุมชน” ในบริเวณลุ่มทะเลสาบสงขลา*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.

พระรัตนธัชมุนี. (2478). *รายงานการจัดการศึกษาและการพระศาสนากับกวีนิพนธ์.* พระนคร: โสภณพิพรรณธนากร.

พิเชฐ แสงทอง. (2552). *วรรณกรรมท้องถิ่นเชิงวิเคราะห์.* กรุงเทพฯ: ผจญภัย.

ภารตี มหาขันธ์. (2518). *การปฏิรูปทหารในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.* วิทยานิพนธ์ประวัติศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยศรีนครินทร์วิโรฒ (ประสานมิตร).

รณชิต คูหา. (2563). *กบฏชาวนา*. (ปรีดี หงษ์สต้น, ผู้แปล). กรุงเทพฯ: ILLUMINATION.

รัตนธัชมุนี, พระ. (2478). *รายงานการจัดการศึกษาและการพระศาสนากับกวีนิพนธ์ของท่านเจ้าคุณพระรัตนธัชมุนี*. พระนคร: โสภณพิพรรฒธนากร, เป็นที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพท่านเจ้าคุณพระรัตนธัชมุนี วันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2478 ณ เมรุสนามหน้าเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช.

ศุลีมาน นฤมล วงศ์สุภาพ. (2547). *เมืองหาดใหญ่: คนจีนกับการสร้างเมืองการค้าในภาคใต้*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.

ส.ค.ส. (17 กันยายน 2472). ถนนกับความเจริญ. *ไทยใต้*, 6.

สงบ ส่งเมือง. (2525). *ท้องถิ่นนิยมกับปัญหาการรวมชาติสมัยรัชกาลที่ 5 และผลกระทบที่มีต่อปัญหาการเมืองการปกครองปัจจุบัน: ศึกษาเฉพาะกรณีภาคใต้*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.

สมภพ มานะรังสรรค์. (2536). *แนวโน้มพัฒนาการเศรษฐกิจไทยในช่วงก่อนและหลังการปฏิรูปการปกครองในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สมานนุกรกิต, ขุน. (2548). นิราศเมืองกระบี่. ใน *วรรณกรรมทักษิณ วรรณกรรมคัดสรร เล่ม 7* (หน้า 485-534). กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.

อรรถจักร สัตยานุรักษ์. (2538*). การเปลี่ยนแปลงโลกทัศน์ของชนชั้นผู้นำไทย ตั้งแต่รัชกาลที่ 4-พ.ศ.2475*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เอกสารราชการมณฑลนครศรีธรรมราช. (2520). กรุงเทพฯ: วัดเทพศิรินทราวาส, จัดพิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพหม่อมประยูร โสณกุล ณ อยุธยา ท.จ.ว. ณ เมรุหน้าพลับพลาอิศริยาภรณ์ 23 มีนาคม.

เฮอร์เบิร์ต วาริงตัน สมิธ. (2559). *ห้าปีในสยาม เล่ม 2*. (เสาวลักษณ์ กีชานนท์, ผู้แปล). กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.