



กรุงเทพฯ กับพหุความทันสมัย: ประวัติศาสตร์เชิงวัตถุว่าด้วยโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทางของเมืองกรุงเทพฯ¹

วิสุทธิ์ เวชวารภรณ์*

*นักวิจัยประจำศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน), Email: whisut.v@sac.or.th

Bangkok and Its Multiple Modernities: A Material History of Bangkok in Relation to Commuting Infrastructures

Whisut Vejvarabhorn*

*Researcher, Princess Maha Chakri Sirindhorn Anthropology Centre (Public Organization), Email: whisut.v@sac.or.th

Article History: Received: April 20, 2023 / Revised: December 7, 2023 / Accepted: December 18, 2023

บทคัดย่อ

บทความนี้สนทนากับแนวคิดกลุ่มหลังอาณานิคมผ่านการสำรวจพัฒนาการของกรุงเทพมหานครในมิติประวัติศาสตร์เชิงวัตถุของเมืองที่สัมพันธ์กับโครงสร้างพื้นฐานในการสัญจรและความเป็นสมัยใหม่ บทความเสนอว่า การมาถึงของความเป็นสมัยใหม่จากโลกตะวันตกในรูปของการพัฒนาเมือง นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงโลกทางวัตถุอันสัมพันธ์กับวิถีชีวิตในการเดินทางของผู้คนในเมืองผ่านการพัฒนาพื้นที่ที่ทับซ้อน ทว่าในการพิจารณาความเป็นสมัยใหม่ที่เดินทางมาถึงนี้ ผู้เขียนเห็นว่ามีความจำเป็นต้องพิจารณาความเป็นสมัยใหม่ในระดับที่ซับซ้อนลงไปอีกว่า ความเป็นสมัยใหม่มีรูปร่างหน้าตาที่หลากหลายและแตกต่างกันตามแต่ยุคสมัยและบริบททางประวัติศาสตร์ การพิจารณาว่ากรุงเทพมหานครในปัจจุบันเป็นผลมาจากความเป็นสมัยใหม่แบบตะวันตกที่ได้รับมา มีหลายหน้า หลายชั้น ทับซ้อนกันไม่สนิท และมีคุณลักษณะขัดแย้งกันเอง อาจช่วยถอดบทเรียนเกี่ยวกับทิศทางในการพัฒนาเมืองแห่งนี้ได้ต่อไป

คำสำคัญ: กรุงเทพมหานคร, โครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทาง, ประวัติศาสตร์เชิงวัตถุ, ความเป็นสมัยใหม่, การพัฒนาเมือง

¹ บทความนี้เขียนจากเนื้อหาส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ปริญญาโทฉบับที่ ดัน ดัน เมือง: วัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายบนเส้นทางของรถเมล์สายหนึ่งในกรุงเทพมหานคร คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Abstract

Drawing on a survey of urban development in Bangkok, this article discussed postcolonialism by material history in relating to commuting infrastructures and modernity. The paper also argued that Western styled modernity as the urban development has brought about material transformation through a topographical palimpsest process to Bangkok. However, given multiple level at which modernity exists, the concept of modernity must be discussed with plural forms. In this sense, modernity being coalesced in Bangkok is multifaceted and different according to historical contexts and periods. Having considered that Bangkok is affected by multifaceted, multidimensional, non-overlapped and distinctly opposing modernities, a broader approach can be taken for future studies.

Keywords: Bangkok, Commuting Infrastructure, Material History, Modernities, Urban Development

บทนำ

ในหนังสือ *Owners of the Map : Motorcycle Taxi Driver, Mobility, and Politics in Bangkok* (2018) คลอดิโอ โซปรานเซตติ (Claudio Sopranzetti) เปรียบเปรยรูปลักษณะอันยุ่งเหยิงของถนนหนทางและตรอกซอกซอยต่าง ๆ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครไว้ว่ามีลักษณะคล้ายคลึงกับหมึกยักษ์ (octopus) หากมองลงมาจากฟากฟ้า จะพบว่าหมึกตัวดังกล่าวเต็มไปด้วยรอยแผลที่คดเคี้ยวและฉวัดเฉวี่ยง หนวดของมันยืดขยายออกไปจากลำตัวหนวดละทิศหนวดละทาง และหากเพ่งมองลงไปในระยะเอยียด หนวดเหล่านี้ของหมึกยักษ์จักปรากฏตัวเป็นแบบแผนของการแตกแขนงอันหึงกอ คับแคบ และสลับซับซ้อน นัยสำคัญของการอุปลักษณ์กรุงเทพมหานครเสมือนหมึกยักษ์เช่นนี้คือการเปรียบเปรยถนนหนทางต่าง ๆ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครโดยเทียบเคียงกับหนวดของตัวหมึก ทว่าถนนเส้นน้อยใหญ่ที่เข้ามาบรรจบกันอย่างซับซ้อนราวกับเขาวงกตเช่นนี้กลับกลายเป็นสิ่งธรรมดาสามัญของคนเดินทางในกรุงเทพมหานคร โซปรานเซตติสรุปว่าภูมิลักษณะที่น่าขุ่นเคืองภายในกรุงเทพมหานครดังกล่าวนี้นี้ เผยให้เห็นถึงความพยายามอันมูทะลุ ที่การวางแผน

การบริหารจัดการ และการใช้อำนาจกำหนดการเติบโตของกรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างซับซ้อน และปราศจากความแน่นอนในการพัฒนา (Sopranzetti, 2018, p.63)

จากข้อสังเกตของโซปรานเซตติ บทความนี้สำรวจพัฒนาการของกรุงเทพมหานครในมิติประวัติศาสตร์เชิงวัตถุ (material history) ของเมือง ผ่านรูปแบบการเดินทางที่สัมพันธ์กับความทันสมัย หรือก็คือการสร้างความเป็นสมัยใหม่ให้เกิดขึ้น บทความเสนอว่า การมาถึงของความเป็นสมัยใหม่ในรูปของการพัฒนาเมือง นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงวัตถุภาวะ (materiality) ของโครงสร้างพื้นฐานซึ่งสัมพันธ์กับรูปแบบเดินทางสัญจรของผู้คน การขยายตัวของเมือง ตลอดจนผลลัพธ์ของการเปลี่ยนแปลงเชิงวัตถุภาวะนั้นในกรุงเทพมหานคร สาระประการหนึ่งในบทความนี้ คือการชี้ให้เห็นรูปร่างหน้าตาที่หลากหลายของความเป็นสมัยใหม่ที่ได้รับมา ซึ่งไม่ได้ห่อหุ้มความคิดและวิถีปฏิบัติที่เป็นแบบเดียวกัน การมาถึงของความเป็นสมัยใหม่ที่แตกต่างกันในแต่ละบริบททางประวัติศาสตร์ชี้ให้เห็นว่า การทำให้ความเป็นสมัยใหม่ปรากฏขึ้นผ่านวัตถุภาวะของกรุงเทพมหานครมีลักษณะเป็นโครงการแบบหนึ่ง ๆ โดยความต่อเนื่องของทิศทางที่ไม่คงเส้นคงวาของความเป็นสมัยใหม่ในโครงการเหล่านี้ ได้นำไปสู่การสร้างกรุงเทพมหานครที่โครงสร้างพื้นฐานและสภาพของเมืองตกอยู่ในสภาวะสับสนอลหม่านดังที่ปรากฏในปัจจุบัน

ความเป็นสมัยใหม่ โครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาเมือง

โดยทั่วไป ความทันสมัยหรือความเป็นสมัยใหม่ (modernity) ถูกนิยามว่าเป็นยุคสมัยทางประวัติศาสตร์ที่แยกออกจากยุคโบราณ หรือยุคก่อนสมัยใหม่ (premodernity) อย่างไรก็ดี การนิยามความเป็นสมัยใหม่แบบนี้เป็นการนิยามที่วางอยู่บนการเปลี่ยนแปลงในมิติเวลาซึ่งถือว่ายุคสมัยแต่ละยุคมีสาระภายในเป็นของตนเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งคือการเปลี่ยนผ่านจากการยึดถือจารีตประเพณี (tradition) และวิถีชีวิตแบบดั้งเดิม ไปสู่การใช้เหตุผล (rationality) และวิถีชีวิตแบบใหม่ การเปลี่ยนผ่านดังกล่าวนี้มักถูกพิจารณาในฐานะกระบวนการที่มุ่งเน้นวิถีความก้าวหน้า (progress) ของสังคม อันทำให้สังคมสมัยใหม่แตกต่างออกไปจากสังคมยุคโบราณ

กล่าวได้ว่าจุดเริ่มต้นของความเป็นสมัยใหม่เกิดขึ้นในทวีปยุโรปและแพร่กระจายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วโลก ความเป็นสมัยใหม่ที่แพร่กระจายออกไปจากทวีปยุโรป ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงต่อวิถีชีวิตของผู้คนที่อยู่นอกทวีปยุโรปอย่างกว้างขวางผ่านลัทธิอาณานิคม (colonialism) ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม (capitalism) และการพัฒนาเมือง (urbanization) ให้เป็นแบบตะวันตก ความเป็นสมัยใหม่ที่แพร่กระจายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ผ่านกระบวนการเหล่านี้จึงมีลักษณะเป็นการถ่ายทอดความคิดเรื่องความก้าวหน้าที่มีต้นกำเนิดในทวีปยุโรปไปยังภูมิภาคอื่นของโลก อาจกล่าวได้ว่า การ

แพร่กระจายดังกล่าวเป็นการเปลี่ยนสถานะของความเป็นสมัยใหม่จากยุคสมัยทางประวัติศาสตร์ในทวีปยุโรปที่มีเนื้อหาสาระเป็นของตัวเอง ไปสู่ตัวแบบทางความคิดและแนวปฏิบัติว่าด้วยวิถีความก้าวหน้า ที่สังคมภายนอกทวีปยุโรปควรยึดถือเป็นหลักเกณฑ์ของการพัฒนา มโนภาพในเบื้องต้นของการพิจารณาความเป็นสมัยใหม่ดังกล่าวจึงปรากฏรูปลักษณะของความเป็นสมัยใหม่ที่เป็นสากล (universal modernity) ภายใต้ความฝันที่ความเป็นตะวันตกคือทุกสิ่ง (west-is-all dreams) จะถูกถ่ายทอดและเปลี่ยนแปลงโฉมหน้าของดินแดนต่าง ๆ โดยเฉพาะดินแดนในโลกตะวันออก

ในทางสังคมศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่ถูกสร้างขึ้นในการพัฒนาเมือง ไม่ว่าจะเป็นถนน ทางเท้า และระบบคมนาคมแบบต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กับความเป็นสมัยใหม่ เนื่องด้วยสิ่งเหล่านี้ถูกสร้างขึ้นด้วยเป้าประสงค์ในการเปลี่ยนแปลงคุณภาพชีวิตของผู้คนในรูปแบบการเดินทาง อันมีทิศทางที่ก้าวหน้าขึ้นไปเป็นลำดับ (Larkin, 2013, p.238) ทว่า ตลอดเวลาที่ผ่านมา การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนอกโลกตะวันตกมักถูกพิจารณาโดยนักคิดกลุ่มหลังอาณานิคม (postcolonialism) เพื่อชี้ให้เห็นความหลากหลายของความเป็นสมัยใหม่ในโลกตะวันออก โดยเฉพาะในแง่ที่ความเป็นสมัยใหม่ในกลุ่มหลัง ก่อตัวขึ้นจากปฏิสัมพันธ์ที่ไม่เท่าเทียมระหว่างประเทศ ตัวแบบของความก้าวหน้าจึงถูกปรับแต่งให้สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของภูมิภาค (ดู ธงชัย วินิจจะกูล, 2556; Chakrabarty, 2008; Solderstorm, 2013) ความเป็นสมัยใหม่ที่เป็นสากลอันเป็นต้นแบบของการพัฒนาจึงเป็นมโนภาพที่เพ้อฝันบนข้อโต้แย้งของนักคิดกลุ่มหลังอาณานิคม ด้วยเหตุนี้ นักคิดจำนวนหนึ่งจึงเสนอแนวคิดเรื่องความเป็นสมัยใหม่ที่หลากหลาย (multiple modernities) โดยอธิบายว่าความเป็นสมัยใหม่เป็นสิ่งที่เข้ามาเปลี่ยนแปลงโลกอย่างปฏิเสธไม่ได้ ทว่าความเปลี่ยนแปลงนี้เกิดขึ้นท่ามกลางบริบททางประวัติศาสตร์ของแต่ละสังคม ความเป็นสมัยใหม่ที่เกิดขึ้นในแต่ละสังคมจึงมีหน้าตาที่แตกต่างกันไป ส่งผลให้ความเป็นสมัยใหม่ต้องพิจารณาในรูปพหุพจน์ (ดู Arnason, 2002; Eisenstadt, 2005; Wagner, 2010; Fourie, 2012) ผู้เขียนเห็นด้วยกับข้อโต้แย้งนี้ที่พยายามชี้ให้เห็นหน้าตาที่หลากหลายของความเป็นสมัยใหม่ อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่ากรณีของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในกรุงเทพมหานครมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างออกไปเมื่อพิจารณาจากประวัติศาสตร์การพัฒนาเมือง โดยเฉพาะสภาพของเมืองที่สัมพันธ์กับโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการเดินทางของผู้คน ตัวแบบทางความคิดว่าด้วยความก้าวหน้าของความเป็นสมัยใหม่จากโลกตะวันตกในกรณีนี้ ไม่ใช่การพิจารณาว่าความเป็นสมัยใหม่ที่เกิดขึ้นเป็นเพียงหน้าตาแบบหนึ่งของความเป็นสมัยใหม่ที่หลากหลาย หากแต่ยังเป็นส่วนผสมของความเป็นสมัยใหม่ที่หลากหลายจากโลกภายนอกที่เข้ามามีอิทธิพลทับซ้อนกันเป็นชั้น ๆ

ในขณะที่เอ็ดเวิร์ด ฟาน รอย (Edward Van Roy) ศึกษาพัฒนาการของกรุงเทพมหานคร ยุคต้นกรุงรัตนโกสินทร์ โดยชี้ให้เห็นว่าชาติพันธุ์กลุ่มน้อยต่าง ๆ ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการ

พัฒนาเมืองภายใต้ร่มเงาของชนชั้นนำสยาม (2017) การสำรวจพัฒนาการโครงสร้างพื้นฐานและสภาพเมืองของกรุงเทพมหานครในบทความนี้ พยายามแสดงให้เห็นสภาพเมืองของกรุงเทพมหานครท่ามกลางการเปลี่ยนผ่านโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการเดินทางของผู้คน ไม่ใช่แค่ยุคต้นกรุงรัตนโกสินทร์ แต่ยังต่อเนื่องมาจนถึงสมัยปัจจุบันด้วย นอกจากนี้ เรื่องราวที่ไม่อาจปฏิเสธได้ในการสำรวจพัฒนาการดังกล่าว คือการที่ทิศทางของระบบขนส่งและสภาพของเมืองในกรุงเทพมหานครถูกพัฒนาและหนุนนำด้วยเกลียวคลื่นของความเป็นสมัยใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อระบบขนส่งของประเทศไทยทำงานภายใต้โครงสร้างพื้นฐานซึ่งมีพัฒนาการกระจายตัวออกจากศูนย์กลางอย่าง กรุงเทพมหานครเป็นสำคัญ เพื่อให้เห็นช่วงชั้นของพัฒนาการที่ความเป็นสมัยใหม่เข้ามามีอิทธิพลนี้ เราอาจจำแนกพัฒนาการของพื้นที่กรุงเทพมหานครโดยสัมพันธ์กับความเปลี่ยนแปลงได้เป็น 4 สมัย ได้แก่ สมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ สมัยรับอารยธรรมตะวันตก สมัยตื่นการขนส่ง และสมัยหลังสงครามโลกครั้งที่สอง

สมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์

ต้นกำเนิดของเมืองศูนย์กลางการปกครองในปัจจุบันเริ่มต้นขึ้นบนพื้นที่ริมฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา กรอบเวลาของสมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์นี้เริ่มนับตั้งแต่การก่อตั้งกรุงรัตนโกสินทร์โดยย้ายราชธานีจากกรุงธนบุรีมายังฝั่งพระนครใน พ.ศ. 2325 โดยในการสร้างพระนครขึ้นมาใหม่ พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชจงใจให้ราชธานีของพระองค์มีรูปร่างใกล้เคียงกับบ้านเมืองในสมัยกรุงศรีอยุธยาเพื่อหวนรำลึกถึงความยิ่งใหญ่ของอาณาจักรในอดีต อีกทั้งยังเป็นการอ้างความชอบธรรมให้กับอาณาจักรใหม่ได้โดยนัยหนึ่ง ภายหลังจากการปราบดาภิเษกสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรีขึ้นเป็นพระมหากษัตริย์พระองค์ใหม่ไปพร้อม ๆ กับการถือกำเนิดขึ้นของพระราชอาณาจักรใหม่ของราชวงศ์จักรี เพื่อการหวนรำลึกและอ้างความชอบธรรมสืบเนื่องจากราชานีก่อนหน้า สภาพการวางผังเมืองในยุคสมัยนี้วางอยู่บนคติความเชื่อในจักรวาลทัศน์แบบพราหมณ์ มาร์ค แอสคิว (Marc Askew) อธิบายว่าการก่อตั้งกรุงรัตนโกสินทร์ในฐานะราชธานีแห่งใหม่นี้สามารถทำความเข้าใจได้ในสองประเด็นสำคัญ นั่นคือเพื่อส่งเสริมอำนาจชอบธรรมตามโบราณราชประเพณีที่เมืองหลวงต้องแสดงให้เห็นถึงสัญลักษณ์และโครงสร้างของอำนาจทางการเมืองของกษัตริย์ ในขณะที่อีกประเด็นหนึ่งคือการแสดงให้เห็นความประพุดติของเมืองหลวงในฐานะที่เป็นเมืองท่าการค้าระหว่างประเทศเช่นเดียวกับกรุงศรีอยุธยาในอดีต ทั้งนี้เพื่อให้เมืองแห่งนี้เป็นเมืองศูนย์กลางในการเก็บภาษีและส่วยต่าง ๆ ในภาคเกษตรกรรม ตลอดจนเป็นศูนย์รวมในการสะสมความมั่งคั่งทางการค้าให้กับกษัตริย์และขุนนาง อันมีชนชาติและศาสนาเป็นพื้นหลัง (2002, pp.15-16) ดังนั้นเอง การย้ายราชธานีจากกรุงธนบุรีที่มีอายุได้เพียง 15 ปีนับแต่กรุงศรีอยุธยาล่มสลายจากพื้นที่ฝั่งซ้าย ไปยังพื้นที่ฝั่งขวาและก่อตั้งเป็นกรุงรัตนโกสินทร์ จึงมีลักษณะเป็นการเติมเต็มเงื่อนไขของจักรวาลทัศน์ทางการเมืองแบบจารีตและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

ในขณะที่สภาพพื้นที่เมืองฝั่งขวาจำกัดอยู่แคภายในกำแพงเมืองซึ่งแบ่งออกเป็นสองชั้นคือ คลองคูเมือง และคลองรอบกรุง ตามอย่างผังเมืองกรุงศรีอยุธยาในอดีต พื้นที่ฝั่งธนบุรีเดิมจึงจัดเป็น พื้นที่นอกเมืองสำหรับการเรือกสวนไร่นา ซึ่งเป็นรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเดียวกับฝั่งพระนครก่อนที่กรุงศรีอยุธยาจะล่มสลาย (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2555, หน้า 126) แต่ไม่ว่าความเป็นพื้นที่ในเมืองและนอกเมืองที่เพิ่งจะเกิดขึ้นนี้จะมีลักษณะอย่างไร โครงข่ายการคมนาคมในยุคแรกเริ่มของกรุงเทพมหานครในยุคนี้ถือได้ว่ามีลักษณะร่วมกัน นั่นคือมีการเชื่อมต่อกันของแม่น้ำลำคลองสายต่าง ๆ ซึ่งมีประโยชน์นอกเหนือไปจากการเป็นแหล่งน้ำสำหรับการเพาะปลูกในการทำเกษตรกรรมและเป็นเครื่องมือป้องกันพระนครในยามศึกสงครามแล้ว คลองต่าง ๆ ที่เชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาและขยายขยายเชื่อมต่อไปยังคลองอื่น ๆ ยังถือเป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำหลัก ๆ สำหรับการเดินทางสัญจรและการค้าขายอีกด้วย กล่าวได้ว่าในยุคนี้เอง แม่น้ำลำคลองมีสถานะเป็นโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายการคมนาคมที่สำคัญ โดยมีแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลัก และมีลำคลองที่เชื่อมต่อถึงกันเป็นเครือข่ายเข้าไปถึงคลองคูเมืองและคลองรอบกรุง

ด้วยเหตุที่การคมนาคมทางน้ำเป็นรูปแบบการเดินทางหลักของยุคสมัย แม่น้ำลำคลองต่าง ๆ จึงคับคั่งไปด้วยพาหนะอย่างเรือและแพสำหรับใช้ขนส่งผู้คนและสินค้า การขยายตัวของเครือข่ายแม่น้ำลำคลองส่วนใหญ่ถูกขุดขึ้นเป็นลำดับโดยแรงงานจีนตามพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช สิ่งปลูกสร้างถาวรส่วนใหญ่ในยุคนี้มีเพียงพระราชวังและวัดวาอารามเท่านั้น เนื่องจากประชาชนนิยมสร้างบ้านเรือนและแพไม้ไผ่ตามลำคลองสายเล็ก ๆ (นระคมนามูล, 2547; กรณิการ์ สุธีรัตนภิรมย์, 2559; ศรีศักร วัลลิโภดม, 2560) การคมนาคมทางบกจึงยังไม่เป็นที่นิยมจากความขาดแคลนถนนหนทางที่จะช่วยให้การเคลื่อนย้ายทางบกเป็นไปได้โดยสะดวกและปลอดภัย อีกทั้งรูปแบบการสัญจรทางบกในยุคสมัยนี้โดยทั่วไปมักเป็นการเดินด้วยเท้าและเกวียนซึ่งลากเทียมด้วยแรงงานสัตว์ เนื่องจากเส้นทางสัญจรทางบกมักเป็นถนนดินที่แคบและสันอันปราศจากการดูแลรักษาอย่างเหมาะสม และหากจะมีการสร้างถนนก็มักเป็นถนนที่กระจุกตัวอยู่ในเขตกำแพงส่วนพระนครชั้นในสำหรับดำเนินกิจการงานเมืองและสนองคติประเพณี มากกว่าที่จะใช้เป็นเส้นทางคมนาคมของผู้คนทั่วไป อาทิ ถนนวังหลวง ถนนวังหน้า ถนนท่าช้าง ถนนพระจันทร์ และถนนหลักเมือง (ณัฐฤดี ปรียานิตย์, 2560, 29-33) ดังนั้นเอง เครือข่ายแม่น้ำลำคลองที่แผ่กว้างสำหรับการสัญจรในยุคแรกจึงเอื้อต่อการเดินทางสัญจรทางน้ำ โดยถอดแบบมาจากวิถีชีวิตด้านการเดินทางและการก่อร่างพระนครตามอย่างอาณาจักรกรุงศรีอยุธยาในอดีต

สมัยเริ่มรับอารยธรรมตะวันตก

ยุคสมัยแห่งความเปลี่ยนแปลงอย่างไม่อาจหวนกลับเริ่มขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2394 อันกินเวลานับตั้งแต่รัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นต้นมา ทั้งยังอาจกล่าวได้ว่าความเปลี่ยนแปลงในระยะหัวเลี้ยวหัวต่อนี้มีความเข้มข้นยิ่งขึ้นในรัชกาลของพระบาทสมเด็จพระ

จอมจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ลักษณะสำคัญอันเป็นจุดร่วมของยุคสมัยในสองรัชกาลนี้ คือการเป็นยุคสมัยที่กรุงรัตนโกสินทร์ ในฐานะเมืองศูนย์กลางของราชอาณาจักรสยาม มีการติดต่อกับประเทศต่าง ๆ ในโลกตะวันตกอย่างไม่ขาดสาย อาทิ อังกฤษ และฝรั่งเศส อีกทั้งยังมีการรับวัฒนธรรมและมุ่งปรับปรุงประเทศให้ทันสมัยโดยมีความเจริญของประเทศตะวันตกที่เข้ามาติดต่อก่อนหน้านั้นเป็นมาตรฐาน รูปแบบการคมนาคมทางน้ำของผู้คนในยุคสมัยนี้เริ่มเปลี่ยนไปเมื่อมีการสร้างถนนที่ได้มาตรฐานแบบตะวันตกสายแรกจนแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2404 โดยมีจุดมุ่งหมายแต่แรกเริ่มคือเพื่อให้ชาวต่างประเทศใช้ขี่ม้าและนั่งรถม้าเพื่อตากอากาศ (ณัฐภูมิ ปริยวณิช, 2560, หน้า 38) ซื่ออย่างเป็นการของถนนแบบตะวันตกสายแรกในยุคนี้คือถนนเจริญกรุง โดยมีการสำรวจจริงวัดและเขียนแบบก่อสร้างโดยเฮนรี ออลาบาสเตอร์ (Henry Alabaster) วิศวกรชาวอังกฤษ ถนนเจริญกรุงนี้เชื่อมต่อกับถนนสนามไชยใกล้กับพระบรมมหาราชวัง วางแนวเลียบไปตามพื้นที่ริมฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา ท้ายที่สุดถนนสายนี้ได้กลายเป็นที่ตั้งรกรากของพ่อค้าชาวตะวันตกและถือเป็นแหล่งธุรกิจที่มีผู้คนเข้ามาจับจ่ายใช้สอยเป็นอันมาก การคมนาคมและกิจกรรมการค้าขายซึ่งเคยรุ่งเรืองตามเครือข่ายแม่น้ำลำคลองก็เริ่มขยายขยายขึ้นมาอยู่บนบกมากขึ้นเมื่อมีการสร้างถนนบำรุงเมืองและถนนเฟื่องนครซึ่งเป็นถนนแบบตะวันตกเช่นเดียวกันในเวลาถัดมา

ถนนแบบตะวันตกที่สร้างขึ้นในยุคสมัยนี้มีลักษณะเป็นถนนลาดผิวที่มีตัวแบบมาจากลักษณะของถนนในโลกตะวันตก อาจกล่าวได้ว่าสาระสำคัญของการจัดสร้างถนนลาดผิวเช่นนี้เป็นผลมาจากบริบทการขยายตัวของการล่าอาณานิคมซึ่งใช้แนวคิดเรื่องการแผ่ขยายอารยธรรม (civilization) เข้ามาเป็นข้ออ้าง เป็นเหตุให้การปรับปรุงบ้านเมืองหลายประการในยุคสมัยนี้เื่อรับอารยธรรมตะวันตกเข้ามาเป็นต้นแบบในการพัฒนา โดยเฉพาะในหมู่ชนชั้นนำสยาม อาจกล่าวได้ว่าภายในการปรับปรุงประเทศนี้ นัยหนึ่งเป็นไปเพื่อหักลบกับข้ออ้างที่ชาติตะวันตกใช้ในการเข้ายึดครองประเทศอาณานิคมต่าง ๆ เพื่อให้เป็นที่ประจักษ์แก่สายตาของชาวตะวันตกในพระราชอาณาจักร (Askew, 2002, p.31) การประดิษฐ์คำว่า ศรีวิไล ของชนชั้นนำสยามมาจากคำว่าอารยธรรม (civilization) ในภาษาอังกฤษในสมัยนี้โดยสอดคล้องกับการพัฒนาประเทศไปสู่ความก้าวหน้า (progress) จากสภาพที่มีอยู่เดิม แสดงให้เห็นการยอมรับแนวคิดของนักมานุษยวิทยา ยุคแรกอย่างลิวอิส เฮนรี มอร์แกน (Lewis Henry Morgan) ที่จัดลำดับวัฒนธรรมตะวันตกอยู่ในระดับอารยธรรมบนจุดยอดของพีระมิด ซึ่งวัฒนธรรมของชาวสยามยังคงไล่ตามหลังอยู่เบื้องล่าง ตัวอย่างประการหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นความคิดเช่นนี้คือการตั้งชื่อถนนแบบตะวันตกทั้งสามสายแรกดังกล่าวให้แสดงนัยถึงสิ่งที่เข้ามาสร้างความเจริญรุ่งเรืองและความทันสมัยให้กับบ้านเมือง นอกจากนี้ อีกตัวอย่างหนึ่งที่แสดงให้เห็นการรับอารยธรรมตะวันตกอย่างชัดเจนคือการจัดให้มีการสร้างถนนราชดำเนินตามพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวใน พ.ศ. 2442 ผ่านการนำแบบถนนของเอลิเซ่ (Champs Elysees) ในกรุงปารีสของประเทศฝรั่งเศสมาใช้เป็น

ต้นแบบ ทว่าชื่อของถนนนั้นได้รับแรงบันดาลใจมาจากถนนควีนส์วอล์ค (Queen's Walk) ในกรุงลอนดอนของประเทศอังกฤษ ชาตรี ประกิตนทการ (2550) เห็นว่าความเป็นตะวันตกที่ก่อตัวขึ้นนี้ ได้ทำหน้าที่เสมือนเป็นฉากแสดงความสำเร็จของประเทศสยาม แก่สายตาชาวโลก

ถนนสายอื่น ๆ กว่า 120 สายที่ถูกสร้างขึ้นในยุคนี้มีลักษณะของการสร้างที่วางตัวตัดกันเป็นแนวตารางขยายตัวไปทางทิศตะวันออก อีกทั้งยังมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำลำคลองขึ้นเป็นจำนวนมากเพื่อเชื่อมต่อถนนแต่ละสายเข้าด้วยกัน (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2555, หน้า 156) การขยายตัวของถนนเหล่านี้ออกไปสู่ชนพระนครทางทิศตะวันออก ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของการเดินทางทางบก ชานพระนครจากเดิมที่เคยเป็นพื้นที่เรือกสวนไร่นา นานวันเข้าก็กลับกลายเป็นบ้านเรือนและร้านค้า จนกระทั่งทั้งสองฝั่งถนนกลายเป็นชุมชนไปในท้ายที่สุด (ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์, 2560, หน้า 61) สิ่งหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการตัดถนนเป็นอย่างมากในยุคสมัยนี้คือการสร้างความเป็นตะวันตกให้ปรากฏขึ้นในพระราชอาณาจักร นอกจากการนำวิศวกรชาวต่างประเทศเข้ามาสร้างถนนอย่างในกรณีของการสร้างถนนเจริญกรุงแล้ว การวางผังเมืองและพัฒนาโครงข่ายถนนก็ได้มีการแต่งตั้งให้ชาวต่างประเทศอย่างเจมส์ แม็คคาร์ธี (James McCarthy) หรือพระวิภาควุธวล เข้ามาดำเนินการร่วมด้วย กรณีตัวอย่างที่ชี้ให้เห็นความสำคัญของการทำให้ความเป็นตะวันตกปรากฏขึ้นในบ้านเมืองได้อย่างชัดเจนที่สุด เกิดขึ้นในนโยบายหลักเรื่องการตัดถนนผ่านอาคารสถานที่ที่สร้างอย่างมั่นคงแข็งแรงด้วยการก่ออิฐถือปูนซึ่งเจ้าของล้วนเป็นผู้มีฐานะ ของกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ การตัดถนนให้เป็นโครงข่ายแบบตารางตามนโยบายนี้ทำให้มีถนนบางจุดคงอยู่ไม่เที่ยงตรง เพราะจำต้องแล่นไปตัดถนนผ่านบ้านเรือนของราษฎรที่ไม่ได้ก่ออิฐถือปูน ราษฎรจำนวนหนึ่งได้รับความเดือดร้อนเห็นว่านโยบายดังกล่าวไม่เป็นธรรม จึงทำจดหมายกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (หจจดหมายเหตุแห่งชาติ 2437ก) โดยกรมหมื่นพิทยลาภพฤฒิธาดาทรงชี้แจงว่า “ตึกนั้นมีความแข็งแรงทนทาน ไม่สามารถรื้อย้ายถ้าย้ายถอนไปได้ ถือเป็นเรื่องสำหรับแผ่นดินนานเท่านั้น เป็นสิ่งเชิดหน้าชูตา แสดงให้เห็นความเจริญของบ้านเมือง” (หจจดหมายเหตุแห่งชาติ 2437ข)

นอกเหนือไปจากภัยคุกคามทางการเมืองอย่างการแสวงหาอาณานิคมของชาติตะวันตกแล้ว การแผ่ขยายอิทธิพลของชาติเหล่านี้ผ่านการค้าเสรี (Free Trade) ก็เป็นอีกบริบทหนึ่งซึ่งรุกคืบเข้ามามีอิทธิพลต่ออาณาจักรสยามด้วย การตัดถนนเจริญกรุง บำรุงเมือง และเพ็ญนคร นอกเหนือไปจากเพื่อแสดงให้เห็นความก้าวหน้าของอาณาจักรสยามในขณะนั้นแล้ว ยังเกิดขึ้นจากผลผูกพันหลังการลงนามในสนธิสัญญาเบาว์ริง (Bowring Treaty) ซึ่งเนื้อความที่ปรากฏในสนธิสัญญาแสดงนัยว่า รัฐบาลสยามต้องอำนวยความสะดวกให้แก่ชาวตะวันตกในการเข้ามาค้าขายและลงทุนทำอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในอาณาจักรสยาม ผ่านการรับประกันสิทธิสภาพนอกอาณาเขต และการถือครองพื้นที่แถบชานพระนครของคนในปกครอง (The National Archives of United

Kingdom, 1855) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างการสร้างถนนแบบตะวันตกจึงเข้ามารองรับการทำธุรกิจค้าขายของชาวต่างชาติ ดังที่มีร้านค้าต่าง ๆ ของชาวตะวันตก รวมถึงของอินเดียและจีนซึ่งเป็นคนในบังคับของประเทศตะวันตกเหล่านั้น ปรากฏขึ้นเป็นจำนวนมากภายหลังจากที่มีการสร้างถนนเจริญกรุงเสร็จแล้ว การตัดถนนต่าง ๆ ในทางหนึ่ง แม้จะเกิดขึ้นภายใต้การแผ่ขยายของอิทธิพลทางเศรษฐกิจอย่างถนนทั้งสามสายในข้างต้น หรือในบางกรณีอาจเกิดขึ้นจากพระราชประสงค์ส่วนพระองค์ อย่างการสร้างถนนปทุมวันเพื่อเชื่อมพระบรมมหาราชวังผ่านถนนบำรุงเมืองไปยังวังสระปทุมในพื้นที่ขานพระนครเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจแล้ว ทว่าการใช้ประโยชน์ของถนนนั้นย่อมตกแก่การเดินทางสัญจรของส่วนรวม อีกทั้งยังมีส่วนเปิดพื้นที่ใหม่ ๆ ให้กับการพัฒนาเมืองที่ขยายขยายออกไปทางฝั่งตะวันออก

ด้วยความพร้อมของถนนที่เพิ่งจะก่อตัวขึ้น ระบบการคมนาคม โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นการสัญจรทางบกแบบต่าง ๆ จึงได้เริ่มก่อตัวขึ้นในยุคสมัยนี้ ตั้งแต่รถม้าและรถคนลากสำหรับการสัญจรในเมือง ตลอดไปจนถึงรถรางและรถไฟซึ่งมีเส้นทางสัญจรกินพื้นที่ไปยังนอกพระนครและเขตมณฑลต่าง ๆ เมื่อสิ้นรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว กล่าวได้ว่าพื้นที่กรุงเทพมหานครได้เปลี่ยนรูปร่างจากยุคสมัยก่อนหน้าไปอย่างมาก นอกจากนี้การขยายตัวของถนนและสะพาน ตลอดจนเทคโนโลยีการคมนาคมขนส่งที่ถูกนำเข้ามาจากต่างประเทศ ยังมีส่วนทำให้รูปแบบการสัญจรและการขนส่งสาธารณะเคลื่อนจากแม่น้ำลำคลองขึ้นมาอยู่บนบกอย่างมีนัยสำคัญในพื้นที่ฝั่งพระนคร

สมัยต้นการขนส่ง

จนถึง พ.ศ. 2453 การพัฒนาพื้นที่กรุงเทพมหานครให้เป็นไปตามประเทศตะวันตกยังคงดำเนินต่อไป การพัฒนาส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นมักเป็นการขยายโครงข่ายถนนออกไปสู่ขานพระนคร การสร้างโรงเรียน สถานที่ราชการ ย่านการค้า และสถาบันต่าง ๆ โดยสอดคล้องกับความเจริญของถนน ส่งผลให้การสัญจรทางน้ำลดบทบาทไปมาก ตัวชี้วัดที่ชัดเจนที่สุดในกรณีดังกล่าวคือการเกิดขึ้นของรถเมล์ใน พ.ศ. 2450 โดยพระยาภักตินรเศรษฐ หรือเลิศ เศรษฐบุตร นักธุรกิจนำเข้าสินค้าและบริการเรือโดยสารประจำทางหรือเรือเมล์ ซึ่งเห็นว่าการขนส่งด้วยรถรางที่รัฐบาลจัดไว้ให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการเดินทางของผู้คน (รพีพัฒน์ อิงคสิทธิ์, 2559, หน้า 70) เขาจึงจัดให้มีรถเมล์รับจ้างขึ้นโดยใช้ม้าลากจูงตัวรถที่ทำด้วยไม้ส้อ เมื่อเวลาผ่านไป 6 ปี ธุรกิจการเดินรถที่ขยายตัวส่งผลให้เลิกเปลี่ยนจากการใช้รถม้าลากมาเป็นรถยนต์ซึ่งบรรทุกคนได้มากและสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นด้วยความสะดวกรวดเร็วและขนส่งคนได้มาก สอดรับกับโครงข่ายถนนแบบตะวันตกที่แผ่กว้างไปพร้อมกับความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการขนส่ง ส่งผลให้กิจการรถเมล์ขยายตัวและมีผู้ประกอบการเข้ามาอย่างมากถึง 24 ราย ในจำนวนผู้ประกอบการเหล่านี้ นอกจากจะเป็นการขยายตัวของกิจการ

รถเมล์โดยเอกชนที่เข้ามาแข่งขันกันแล้ว หน่วยงานราชการเองก็เข้ามามีส่วนร่วมแข่งขันในกิจการรถเมล์โดยสารด้วยเช่นกัน

นอกจากกิจการรถเมล์ซึ่งเริ่มขึ้นโดยเลิศจแล้ว บริการขนส่งอีกแบบหนึ่งซึ่งเข้ามาตอบรับการขยายตัวของถนนและรูปแบบการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไป คือการเกิดขึ้นของรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลหรือที่นิยมเรียกกันทั่วไปในสมัยนั้นว่ารถโม่ โดยพระยาเทพหัสดิน หรือผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา ใน พ.ศ. 2466 ผาดเห็นว่าบริการขนส่งที่มีอยู่ไม่อาจให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารในกรุงเทพมหานครได้อย่างทั่วถึง เขาจึงก่อตั้งบริษัทและซื้อรถยนต์ให้ทหารอาสาในสงครามโลกครั้งที่สองวิ่งรับส่งผู้คนไปตามถนนสายต่าง ๆ เป็นอาชีพหลังปลดออกจากราชการ พนักงานขับรถจะมีเครื่องแบบเหมือน ๆ กันคือสวมเสื้อเชิ้ตทับด้วยเสื้อนอกและนุ่งกางเกงขายาวแบบตะวันตก รถแท็กซี่ในยุคเริ่มแรกมีเพียง 20 คัน โดยติดป้ายรับจ้างไว้ที่ด้านหน้าและด้านหลังของตัวรถ เหตุผลที่ชาวกรุงเทพเรียกบริการขนส่งนี้ว่ารถโม่เนื่องจากการคิดค่าโดยสารโม่ละ 15 สตางค์ เมื่อกิจการมีรายได้ดีและเป็นที่ยอมรับ จึงส่งผลให้หลายคนเอาเป็นแบบอย่างในการทำรายได้ ข้อเสนอแนะประการหนึ่งจากทั้งกรณีกิจการรถเมล์ของเลิศจและกิจการรถโม่ของผาดคือการที่ทั้งสองได้รับแรงบันดาลใจตั้งต้นมาจากโลกตะวันตก กล่าวคือเลิศจได้รับความคิดเรื่องรถเมล์มาจากการทำกิจการค้าขายกับประเทศสิงคโปร์ซึ่งในขณะนั้นเป็นดินแดนอาณานิคมของอังกฤษ ในขณะที่ผาดเองก็ได้เลียนแบบบริการรถโม่หลังจากนำกองทหารอาสาสมัครไปยังสมรภูมิตะวันตกฝรั่งเศสกับเยอรมนีในช่วงสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง

จะเห็นได้ว่ารูปแบบการให้บริการขนส่งที่เฟื่องฟูขึ้นมาในสมัยนี้ นอกจากจะเป็นไปด้วยโครงข่ายของถนนแบบตะวันตกที่แผ่กว้างแล้ว ตัวบริการที่เกิดขึ้นยังได้รับเอาแบบอย่างจากโลกตะวันตกด้วย เช่นกัน อาจกล่าวได้ว่าระบบการคมนาคมทั้งถนนและการให้บริการขนส่งที่เกิดขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่ขยายตัวออกไปพร้อมกับการพัฒนาเมืองในสมัยนี้ มีลักษณะของการรับเอาความคิดเรื่องความเป็นสมัยใหม่มาอย่างเต็มรูปแบบ โครงสร้างพื้นฐานอย่างถนนหนทาง บริการขนส่ง และรูปแบบของเมืองจึงมีความสอดคล้องกันก่อนที่จะถูกขีดเขียนด้วยความเป็นสมัยใหม่อีกแบบหนึ่งในสมัยถัดไป

สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่สอง

สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่สองนับตั้งแต่ พ.ศ. 2500 เป็นต้นมา เมื่อประเทศไทยตอบรับความช่วยเหลือจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกาภายใต้ภารกิจโพ้นทะเลของสหรัฐ (United States Overseas Mission) เพื่อการจัดทำผังเมืองนครหลวงซึ่งเป็นโครงการ 30 ปี นั้นคือระหว่าง พ.ศ. 2503 จนถึง พ.ศ. 2533 ที่เรียกว่าผังนครหลวง 2533 (Great Bangkok Plan 2533) ผ่านทีมที่ปรึกษาชาวอเมริกันจากบริษัทลิทช์ฟิลด์ (Litchfield Whiting Bowne & Associates) โดยผังดังกล่าวมีจุดมุ่งหมายในการกำกับทิศทางการเติบโตของเมืองในอีก 30 ปี (Askew, 2002, p.54)

กล่าวได้ว่าข้อเสนอของแผนการดังกล่าวนี้นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพมหานครเป็นอย่างมาก เพราะแนวคิดเรื่องเมืองที่ขับเคลื่อนด้วยรถยนต์ (automobile city) ซึ่งกำลังแพร่หลายอยู่ในสหรัฐอเมริกาได้ถูกนำมาใช้กับพื้นที่กรุงเทพมหานครผ่านแผนการดังกล่าว ข้อเสนอแนะจากตัวแผนคือการสร้างทางหลวงกว่า 30 สายเพื่อให้เกิดโครงข่ายถนนวงแหวนและถนนรัศมีวงแหวนที่ครอบคลุมโครงข่ายแม่น้ำลำคลองที่มีอยู่แต่เดิม แม้ว่าแผนดังกล่าวจะไม่ได้ผ่านมติรัฐสภาและบังคับใช้อย่างเป็นทางการในรูปของพระราชบัญญัติการผังเมือง แต่คำแนะนำโดยส่วนใหญ่ภายในแผนก็ถูกนำไปปฏิบัติ เนื่องจากรัฐบาลไทยรับเงินช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกามาแล้ว กล่าวได้ว่าเหล่านี้เองเป็นผลมาจากวาทกรรมการพัฒนาในรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ซึ่งโอบรับอำนาจนำของสหรัฐอเมริกาหลังสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่สอง ตลอดจนรับคำแนะนำขององค์กรโลกบาลอย่างธนาคารโลก (World Bank) ที่เสนอให้ประเทศไทยลงทุนและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ที่ดิน และโครงสร้างพื้นฐานภายใต้บริบทของการต่อต้านลัทธิคอมมิวนิสต์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในขณะนั้น นัยสำคัญของความเปลี่ยนแปลงในระยะแรกของยุคสมัยนี้ คือการเพิ่มจำนวนขึ้นของรถยนต์ส่วนบุคคลกว่าร้อยละ 650 เมื่อเทียบกับสมัยก่อนหน้า โดยร้อยละ 87 ในบรรดารถยนต์ส่วนบุคคลที่เพิ่มขึ้น เป็นรถยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งสิ้น (Manop, 1973 cited in Askew, 2002)

อย่างไรก็ดี จากพื้นที่ถนนที่ขยายตัวมากขึ้น เส้นทางรถเมล์จึงยืดขยายและเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ในตัวเมืองได้มากขึ้นตามกัน ทว่าปัญหาเกิดขึ้นจากหากย่านใดเป็นชุมชนหรือพื้นที่ธุรกิจที่มีผู้คนเดินทางมาก สายรถเมล์ก็จะถูกลากเข้าไปหาโดยการกำหนดเส้นทางเองของผู้ประกอบการแต่ละราย ผลที่ตามมาคือกิจการรถเมล์มีเส้นทางรวนที่รวมศูนย์โดยกระจุกตัวในย่านธุรกิจและชุมชนเพื่อเน้นผลกำไรเป็นหลัก การกำหนดเส้นทางกันเองของผู้ประกอบการเช่นนี้ส่งผลให้เกิดการให้บริการซ้ำซ้อน ไม่ทั่วถึง รวมไปถึงมาตรฐานการให้บริการตกต่ำลงเพราะผู้ประกอบการแต่ละรายต่างต้องแข่งขันกันเพื่อหากำไรให้ได้มากที่สุด จนกระทั่ง พ.ศ. 2518 หม่อมราชวงศ์คึกฤทธิ์ ปราโมทย์ นายกรัฐมนตรีในขณะนั้นได้แก้ปัญหาโดยรวบรวมกิจการรถเมล์ทั้งของทั้งภาครัฐและเอกชนเข้าไว้ด้วยกันจนเกิดเป็นเป็นบริษัทรัฐวิสาหกิจที่ชื่อ บริษัทขนส่งมหานคร จำกัด ในสังกัดกระทรวงคมนาคม แต่ด้วยปัญหาทางข้อกฎหมายในขณะนั้น ต่อมาจึงมีการถ่ายโอนกิจการรถเมล์ทั้งหมดมาที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) ภายใต้การกำกับของรัฐบาลนับตั้งแต่ พ.ศ. 2519 เป็นต้นมา

ในขณะเดียวกันกับความเปลี่ยนแปลงการให้บริการรถเมล์โดยสารทางฝั่งตะวันออก ความ เป็นเมืองของกรุงเทพมหานครก็เปลี่ยนแปลงไปด้วยเช่นกัน กล่าวคือ ใน พ.ศ. 2514 พื้นที่ฝั่ง ตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาหรือจังหวัดธนบุรีในขณะนั้น ได้ถูกผนวกเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของ กรุงเทพมหานคร แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่สามซึ่งประกาศใช้ในอีกหนึ่งปีถัดมา ได้นำไปสู่การเร่งพัฒนาพื้นที่ฝั่งธนบุรีเพื่อลดความแตกต่างระหว่างนครหลวง เนื่องจากพื้นที่เมืองฝั่ง

พระนครหรือส่วนที่เป็นกรุงเทพมหานครเดิมซึ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขยายไปทางตะวันออกเรื่อยมา มีสภาพทิ้งห่างจากพื้นที่ฝั่งธนบุรีที่เป็นชุมชนชาวสวนอย่างชัดเจน ประกอบกับมีการอพยพของประชากรเข้ามาจากพื้นที่ชนบท เป็นผลให้เกิดภาวะขาดแคลนที่อยู่อาศัย สาธารณูปโภค และการจราจรติดขัด (ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550) ถนนหนทางในพื้นที่ฝั่งธนบุรีจึงถูกสร้างอย่างเร่งรัดโดยเฉพาะถนนสายหลัก ในขณะที่ถนนสายรองลงไปถูกปล่อยให้เป็นที่ดินของเอกชนและเจ้าของที่ดินสร้างขึ้นมาเองเพื่อเชื่อมโยงชุมชนและที่ดินของตนเข้ากับถนนใหญ่ เนื่องจากชุมชนส่วนใหญ่ซึ่งเป็นชุมชนเกษตรกรรมล้วนแต่เป็นชุมชนที่มีอยู่ก่อนการมาถึงของถนน ถนนสายรองจึงถูกสร้างจากชุมชนเข้าไปหาถนนใหญ่ แทนที่จะเป็นการสร้างถนนใหญ่ก่อนแล้วค่อยมีการสร้างชุมชนตามถนนสายรองมาทีหลัง สภาพของถนนหนทางที่เกิดขึ้นในฝั่งธนบุรีจึงมีลักษณะคดเคี้ยวโดยลัดเลาะไปตามขอบที่ดินสำหรับการเกษตรกรรมดั้งเดิมก่อนที่จะเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก สภาพของเมืองที่พัฒนาอย่างเร่งรัดในฝั่งธนบุรีจึงมีสภาพแตกต่างจากฝั่งพระนครอย่างสิ้นเชิง

ตัวอย่างความทรงจำในพื้นที่ฝั่งธนบุรีซึ่งตั้งอยู่ตรงข้ามกับฝั่งพระนครแสดงให้เห็นถึงช่องว่างของการพัฒนาที่แยกตัวออกไปเพียงเพราะอยู่กันคนละฟากฝั่งแม่น้ำสายเดียวกัน หากเทียบกับเมืองศูนย์กลางการปกครองที่โครงข่ายถนนค่อย ๆ ขยับขยายไปทางทิศตะวันออกแล้ว พื้นที่ฝั่งธนบุรีที่อยู่ทางทิศตะวันตกกลับมีประสบการณ์จากการพัฒนาแบบเดียวกันไม่มากเท่าใดนัก พื้นที่เขตตลิ่งชันใน พ.ศ. 2510 เป็นพื้นที่ซึ่งเต็มไปด้วยเรือกสวนและท้องร่องสำหรับการทำเกษตรกรรม ภาพดอกเยอบีราแบ่งบานที่ริมสวนผักและพืชล้มลุกของบิดายังคงประทับอยู่ในความทรงจำของประจักษ์ ลูกชาวสวนคนหนึ่งในพื้นที่เขตตลิ่งชัน ประจักษ์ในวัย 64 ปี เล่าว่าในขณะที่ตนเองอายุ 10 ปี การเดินทางสัญจรในพื้นที่ฝั่งธนบุรีอาศัยการเดินทางตามแม่น้ำลำคลองเป็นหลัก เนื่องจากขณะนั้นถนนหนทางสำหรับการสัญจรทางบกในจังหวัดธนบุรียังไม่ครอบคลุม การเดินทางส่วนใหญ่จึงเป็นการเดินทางด้วยเรือหางยาว อาคารบ้านเรือนต่าง ๆ จะมีหัวสะพานทำน้ำสำหรับโบกเรือหางยาวไม่ต่างไปจากการโบกเรือกรรมาลในฝั่งพระนคร ลำคลองที่เชื่อมโยงมาถึงทำนน้ำหน้าบ้านของประจักษ์เชื่อมโยงกับลำคลองอื่น ๆ อย่างเป็นโครงข่าย ครั้งหนึ่งเขาเคยโดยสารเรือหางยาวจากทำนน้ำหน้าบ้านไปได้ไกลถึงโรงพยาบาลศิริราชในเขตบางกอกน้อย สถานที่ราชการต่าง ๆ ก็สามารถเดินทางไปถึงได้ผ่านแม่น้ำลำคลองด้วยเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นเขตตลิ่งชัน และสถานีตำรวจตลิ่งชัน จนกระทั่งมีการสร้างถนนบรมราชชนนีมาถึงเขตตลิ่งชันใน พ.ศ. 2520 จึงได้มีการสร้างถนนสายรองอย่างถนนฉิมพลีขึ้นมาเพื่อเชื่อมต่อชุมชนชาวสวนด้านในเข้ากับถนนใหญ่ วิธีการเดินทางทางบกของผู้คนเริ่มต้นผ่านการเกิดขึ้นของรถสองแถวมานับแต่นั้น ส่งผลให้สถานีตำรวจตลิ่งชันย้ายจากริมคลองชักพระมาอยู่ที่หัวถนนฉิมพลีติดกับถนนบรมราชชนนีอย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

อีกตัวอย่างความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นผ่านการพัฒนาในฝั่งธนบุรีในทำนองเดียวกันนี้ ถูกบอกเล่าโดยเศรษฐีที่ดินในเขตบางแคอย่างเป๊ะเช่นเดียวกัน ในบ้านพักที่อยู่ในชุมชนแห่งหนึ่งบริเวณถนนพุทธมณฑลสายสอง เศรษฐีที่ดินวัย 86 ปี เล่าภูมิหลังเกี่ยวกับพื้นที่แถบนี้ให้กับผู้เขียนฟัง เรื่องราวเริ่มต้นขึ้นใน พ.ศ. 2504 ซึ่งราคาทองคำมีมูลค่าบาทละ 350 บาท เป๊ะในวัย 26 ปี ได้รับที่ดินมรดกแถบพุทธมณฑลสายสองปัจจุบันจำนวน 15 ไร่ โดยเขาซื้อที่ดินที่ติดกับที่ดินที่ได้รับมาเพิ่มอีก 15 ไร่ ในราคาตารางวาละ 10 บาท รวมแล้วตกไร่ละ 4,000 บาท การใช้ประโยชน์ที่ดินแถบนี้แต่เดิมเป็นที่นาสำหรับปลูกข้าว ก่อนที่เปลี่ยนเป็นสวนผักและสวนกล้วยไม้ใน พ.ศ. 2520 และ 2530 ตามลำดับ ถนนสำหรับการเดินทางสัญจรในพื้นที่แถบนี้และเป็นต้นเค้าให้กับถนนพุทธมณฑลสายสองในปัจจุบัน เป็นถนนดินที่ขุดด้วยแรงงานคนซึ่งเรียกว่าการแทงถนนมาตั้งแต่ พ.ศ. 2495 หากแต่ถนนดังกล่าวเป็นถนนที่ขุดเป็นช่วง ๆ ตัดกับลำคลอง ไม่ได้เป็นถนนที่มีความยาวต่อเนื่องอย่างที่เป็นอย่างในปัจจุบัน ทั้งนี้เป็นเพราะการเดินทางสัญจรในขณะนั้นนิยมใช้เรือเป็นพาหนะ ถนนเส้นยาวที่รถยนต์สามารถวิ่งได้ตลอดทางเริ่มมีขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2520 สอดคล้องกับการมาถึงของถนนเพชรเกษมและถนนบรมราชชนนี เช่นเดียวกับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่นาเดิมไปเป็นสวนผักจนเมื่อการพัฒนาเข้ามาอย่างเต็มที่ในช่วง พ.ศ. 2535 แปลงขายที่ดินของเขาบางส่วนในแถบนี้ให้กับโครงการหมู่บ้านจัดสรร เรื่องของแปลงจบลงด้วยความเสียหายในฐานะเจ้าของที่ดิน ความเสียหายนี้ไม่ได้มาจากการขายที่ดินของตนออกไป แต่มาจากการที่เขาต้องยกที่ดินบางส่วนซึ่งทางการต้องเวนคืนเพื่อทำถนนส่วนรวมในสภาพขาดทุน กล่าวคือนอกจากราคาที่ดินที่ตรงกับส่วนที่ทางการเวนคืนจะถูกซื้อกลับไปในราคาเพียงไร่ละ 1,500 บาทแล้ว ถนนที่เป็นตรอกขอกซอยอันเชื่อมชุมชนที่พักอาศัยเดิมที่เขาสร้างขึ้นมาเอง ยังถูกบีบให้ยอมลงมือสละให้เป็นของสาธารณประโยชน์ไป

ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงสภาพเมืองในยุคแรก ๆ จากเมืองที่ผู้คนเดินทางทางน้ำไปเป็นการเดินทางทางบก โดยเฉพาะรูปแบบและลักษณะการตัดถนนที่ได้รับแรงบันดาลใจมาจากตัวแบบในโลกตะวันตกบริเวณทวีปยุโรปซึ่งเน้นการขนส่งสาธารณะ แต่การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในระยะหลังด้วยแรงสนับสนุนจากมหาอำนาจใหม่ในโลกตะวันตกอย่างสหรัฐอเมริกาที่ส่งเสริมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ได้นำไปสู่การขัดแย้งกันของรูปแบบเมืองที่ถูกวางอย่างหลวมช่อนยุคสมัยจินตภาพของผังเมืองที่เกิดขึ้นในปัจจุบันอาจเปรียบได้กับการขีดเขียนสภาพของเมืองขึ้นมาใหม่บนกระดาษที่มีผังเมืองแบบเก่าถูกวาดอยู่ การวาดรูปแบบของเมืองครั้งนี้ไม่มีวิธีคิดในแง่ของการเดินทางสัญจรที่ขัดแย้งกับวิธีคิดแบบเดิมของผังเมืองแบบเก่าอย่างสิ้นเชิง จากการที่เนื้อหาในพระราชบัญญัติการวางผังเมือง พ.ศ. 2518 ไม่รัดกุม ส่งผลให้กฎหมายดังกล่าวไม่มีผลในทางปฏิบัติผลลัพธ์ประการสำคัญที่เกิดขึ้นจากการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการวางผังเมืองเช่นนี้ส่งผลให้เจ้าของที่ดินภาคเอกชนต่าง ๆ ตัดแบ่งที่ดินของตนเองออกเป็นชิ้นส่วนและสร้างถนนสายแคบ ๆ ขึ้นมาเพื่อเชื่อมโยงกับถนนใหญ่อย่างเป็นลำเป็นสัน ข้อเท็จจริงนี้ส่งผลให้โซปรานเซตติ

อธิบายว่าสภาพรถชกชอยนี้นำไปสู่การเกิดขึ้นของรูปแบบการขนส่งที่เรียกว่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง (motorcycle taxi) ซึ่งตอบสนองต่อรูปแบบของเมืองที่เต็มไปด้วยถนนที่เล็กและคับแคบ ทว่ามุ่งเน้นขับเคลื่อนด้วยรถยนต์จนสภาพการจราจรเกิดการติดขัด นอกจากนี้ การกระจายตัวของถนนสายแคบ ๆ นี้ยังส่งผลให้พื้นผิวจราจรไม่เพียงพอต่อการสัญจรด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลโดยสะดวก ราบรีน (Sopranzetti, 2018, p.61) สอดคล้องกับที่รพีพัฒน์ อิงคสิทธิ์ อธิบายว่ารถฟุ่มพวง หรือรถกับข้าว เป็นผลผลิตของเนื้อเมืองที่บ่งพร่องในเชิงผังเมือง ซึ่งพื้นที่อย่างตลาดสดและห้างสรรพสินค้าไม่ตอบสนองต่อความสะดวกและความต้องการของประชาชนที่อยู่ในชุมชน หมู่บ้านจัดสรร ตลอดจนตรอกซอยเล็ก (รพีพัฒน์ อิงคสิทธิ์, 2559, หน้า 83)

ด้วยความเจริญของสภาพเมืองและการเพิ่มจำนวนของประชากรอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ส่งผลให้กรุงเทพมหานครขยายตัวไม่สอดคล้องกับการวางผังเมืองมากขึ้นทุกขณะ ปัญหาเรื่องการสัญจรในกรุงเทพมหานครที่มีปัญหาติดขัดขึ้นเรื่อย ๆ ได้นำไปสู่การวางแผนเรื่องระบบขนส่งสาธารณะแบบใหม่เพื่อแก้ปัญหาการจราจร โดยหน่วยวิเคราะห์ทางวิศวกรรมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2518) เห็นว่า หากปล่อยให้การจราจรมีความคับคั่งต่อไป การเดินทางในกรุงเทพมหานครอาจเป็นอัมพาตได้ในที่สุด ข้อเสนอประการหนึ่งที่ถูกหยิบยกขึ้นมาคือการจัดให้มีบริการขนส่งมวลชนสาธารณะที่เรียกว่ารถรางไฟฟ้าชนิดเบา (light rail transit) และรถรางไฟฟ้าชนิดหนัก (heavy rail transit) ให้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานครเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและลดการใช้พื้นที่จราจรบนท้องถนนสำหรับยานพาหนะต่าง ๆ ตามอย่างที่เคยมีในสหรัฐอเมริกา อังกฤษ และฝรั่งเศส สอดคล้องกับคณะกรรมการคมนาคมของวุฒิสภา (2541) ในอีก 23 ปีถัดมาที่เห็นพ้องว่าการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะดังกล่าวจะส่งผลดีต่อการแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร โครงข่ายรถไฟฟ้าของบริษัทรถราง จำกัด ซึ่งเริ่มเปิดใช้งานใน พ.ศ. 2542 และโครงการรถไฟฟ้ามหานครหรือรถไฟฟ้าใต้ดินขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งเริ่มเปิดใช้งานใน พ.ศ. 2547 จึงกลายเป็นความก้าวหน้าครั้งใหม่จากโลกตะวันตกที่ถูกนำเข้ามายังกรุงเทพมหานครในฐานะระบบขนส่งมวลชนหลัก พร้อมกับความคาดหวังที่จะช่วยแก้ปัญหาการจราจรบนพื้นผิวนถนนในปัจจุบัน

ความทันสมัยในการผังเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน

ในเบื้องต้น กล่าวได้ว่าพัฒนาการของสภาพเมืองย่อมขึ้นอยู่กับการวางผังเมืองซึ่งจะกำกับว่ารูปร่างหน้าตาของกรุงเทพมหานครจะมีลักษณะอย่างไร ปานปั้น รองหานาม (2558) ชี้ให้เห็นการเปลี่ยนผ่านของวิธีคิดและการกระจายอำนาจในการวางผังเมืองได้อย่างน่าสนใจ สอดคล้องกับสาระที่ได้อภิปรายมาแล้วในข้างต้น จะพบว่าการวางผังเมืองในยุคแรกๆของกรุงเทพมหานครถูกกำกับด้วยแนวคิดเชิงศาสนาและจารีตประเพณีเพื่อเสริมอำนาจชอบธรรมของกษัตริย์ จนกระทั่งความเป็น

สมัยใหม่จากโลกตะวันตกเคลื่อนมาถึงผ่านการล่าอาณานิคมและระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม แม้ว่า การกำหนดรูปร่างหน้าตาของเมืองจะยังคงเป็นอำนาจของกษัตริย์และชนชั้นนำของสยาม แต่ แนวคิดในการวางผังเมืองได้เปลี่ยนไปจากเดิม การเสด็จประพาสทวีปยุโรปและประเทศอาณานิคม ของพระจุลจอมเกล้าได้นำไปสู่การนำสภาพบ้านเมืองที่ทรงพบเห็น มาใช้เป็นตัวแบบในการวางผัง เมืองของกรุงเทพมหานครที่ศรีวิไล ทั้งยังมีการนำนายช่างชาวตะวันตกจำนวนหนึ่งเข้ามาช่วยกำกับ ดูแลสำหรับการสร้างความเป็นตะวันตกที่ถูกต้อง ไม่ใช่ความเป็นตะวันตกในแบบที่ชาวสยามเข้าใจ (ชาติรี ประภิตนทการ, 2550) จนกระทั่งหลังเปลี่ยนแปลงการปกครองใน พ.ศ. 2475 อำนาจใน การจัดทำผังเมืองได้เปลี่ยนผ่านไปสู่รัฐบาลพลเรือนและในที่สุดก็ได้กระจายไปสู่การมีส่วนร่วมของ สถาปนิกและประชาชน พัฒนาการของสภาพเมืองกรุงเทพมหานครเมื่อมองผ่านการผังเมืองดังกล่าว มาถึงจึงสัมพันธ์กับการเปลี่ยนผ่านจากสภาวะแบบก่อนสมัยใหม่ไปสู่สภาวะแบบสมัยใหม่อย่างแนบ แน่น ความทันสมัยถือกำเนิดขึ้นในการเปลี่ยนผ่านที่ความคิดแบบตะวันตกถูกนำเข้ามาใช้เป็น ต้นแบบในการพัฒนาเมือง

หากพิจารณาการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางในพัฒนาการของพื้นที่กรุงเทพมหานคร นับตั้งแต่แรกเริ่ม อาจกล่าวได้ว่ารูปแบบของเมืองสัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์และโครงสร้างพื้นฐานที่ คอยเอื้ออำนวยให้ผู้คนสามารถเคลื่อนย้ายผ่านไปได้อย่างแนบแน่น การเดินทางสัญจรทางน้ำผ่าน โครงข่ายแม่น้ำลำคลองเริ่มเปลี่ยนรูปโฉมไปทีละน้อยเมื่อมีโครงสร้างพื้นฐานแบบใหม่อย่างโครงข่าย ถนนหนทางถูกสร้างขึ้นในพื้นที่เมืองตามลำดับ อย่างไรก็ตาม แม้ถนนจะเป็นเส้นทางการสัญจรทางบก ที่มีอยู่ก่อนแล้วในสมัยแรก ๆ แต่สภาพของถนนที่เป็นถนนดินและส่วนใหญ่มีการจำกัดการใช้งาน เฉพาะในพิธีการและงานราชการภายในกำแพงเมืองทำให้การสัญจรทางบกไม่เป็นที่นิยม รูปแบบ ของถนนที่เข้ามาเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางอย่างแท้จริงจึงเป็นถนนแบบผิวลาดซึ่งมีตัวแบบมา จากโลกตะวันตก การขยายตัวของโครงข่ายถนนที่แผ่กว้างออกไปแสดงให้เห็นถึงการรับอารยธรรม ตะวันตกเข้ามาในฐานะสิ่งที่สร้างความทันสมัยให้กับบ้านเมือง เจริญกรุง บำรุงเมือง และเพื่อนนคร เป็นตัวอย่างของชื่อถนนผิวลาดสายแรก ๆ ที่แสดงให้เห็นทัศนียภาพดังกล่าว อีกทั้งยังเปลี่ยนแปลง รูปแบบการตั้งถิ่นฐานและชุมชนการค้าจากเดิมอย่างมีนัยสำคัญ โดยหากพิจารณาผ่านกรอบการ วิเคราะห์ของฮาร์วีย์และน็อกซ์ (Harvey & Knox, 2015) ที่ว่า ในโลกสมัยใหม่ มนต์สะกดของจารีต ประเพณีได้เปลี่ยนรูปไปสู่พันธสัญญาและจินตภาพของความก้าวหน้าที่สามารถรู้สึกถึงได้ผ่าน วัตถุภาวะของโครงสร้างพื้นฐาน ในบริบทดังกล่าว จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการ เดินทางเหล่านี้เป็นผลมาจากมนต์สะกดของความเป็นสมัยใหม่ ที่โครงสร้างพื้นฐานยุคก่อนสมัยใหม่ อย่างโครงข่ายแม่น้ำลำคลอง ได้เปลี่ยนผ่านไปสู่ถนนแบบตะวันตกพร้อมกับการตอบรับความเป็น สมัยใหม่ผ่านโครงสร้างพื้นฐานที่แผ่ขยายอย่างกิจการของเลิศและผาด

ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ความคิดเรื่องความเป็นสมัยใหม่ไม่เคยมีอยู่ก่อน หากแต่ถูกนำเข้ามาด้วยอิทธิพลและบริบทของความสัมพันธ์เชิงอำนาจที่ชาติตะวันตกมีต่ออาณาจักรสยามจนถึงประเทศไทยในปัจจุบัน ความเป็นสมัยใหม่เป็นถ้อยคำที่เคลื่อนไหวจากถิ่นกำเนิดและดำรงอยู่เหนือสถานที่และเวลาในดินแดนนี้ พัฒนาการของกรุงเทพมหานครดังกล่าวข้างต้นฉายให้เห็นพลังของความเป็นสมัยใหม่ที่เข้ามาเปลี่ยนแปลงโลกทางวัตถุของเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนวิถีชีวิตของผู้คนในพื้นที่กรุงเทพมหานครในอดีต สิ่งเหล่านี้ไม่อาจเกิดขึ้นได้หากปราศจากปรากฏการณ์ที่ความคิดจากโลกตะวันตกเข้ามากระทำต่อโลกตะวันออก เงาที่ติดตามมากับความเป็นสมัยใหม่เช่นนี้คือความคิดเรื่องความก้าวหน้าและความทันสมัย การรับความคิดเรื่องความเป็นสมัยใหม่จึงจำเป็นต้องแสวงหาความก้าวหน้าและปรับปรุงให้คล้ายตามกระแสไปพร้อมกัน ในขณะที่สถานะชาติมหาอำนาจในโลกตะวันตกผลัดเปลี่ยนไปตามเหตุการณ์สำคัญอย่างการสิ้นสุดลงของสงครามโลกครั้งที่สอง กระแสของความเปลี่ยนแปลงในคำว่าความเป็นสมัยใหม่ก็ปรับเปลี่ยนไปตามกัน การปรับเปลี่ยนนี้ชี้ให้เห็นความไม่คงเส้นคงวาของคำว่าความเป็นสมัยใหม่ที่ถูกนำเข้ามาในตัวของมันเอง อีกทั้งยังส่งผลให้การรับถ้อยคำดังกล่าวมาใช้ตกอยู่ภายใต้ความคิดและวิถีปฏิบัติที่ไม่มั่นคงด้วยเช่นกัน

กล่าวได้ว่า ความเป็นสมัยใหม่ที่อาณาจักรสยามรับเข้ามาในช่วงแรก วางอยู่บนความคิดและวิถีปฏิบัติด้วยความก้าวหน้าของประเทศมหาอำนาจในโลกตะวันตก ซึ่งขณะนั้นคือประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรป อาทิ อังกฤษและฝรั่งเศส รูปแบบของถนนซึ่งเข้ามาเปลี่ยนแปลงพระนครและแสดงความเป็นสมัยใหม่จึงได้รับแรงบันดาลใจมากมายจากประเทศเหล่านี้ ถนนราชดำเนินเป็นตัวอย่างที่ดีตัวอย่างหนึ่ง ซึ่งแสดงให้เห็นการก่อรูปความเป็นสมัยใหม่ในพระนคร อันได้ตัวแบบถนนมาจากฝรั่งเศสและชื่อถนนมาจากอังกฤษ รวมไปถึงสภาพบ้านเมืองที่มีการพัฒนาและการอยู่อาศัยในพื้นที่เดิมซ้ำ ๆ กัน ความเป็นสมัยใหม่ที่ได้รับมาจึงนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่แบบซ้อนทับ (topographical palimpsest) ต่อสภาวะก่อนสมัยใหม่ในสมัยต้นรัตนโกสินทร์ซึ่งในขณะนั้นความเป็นสมัยใหม่ยังเคลื่อนมาไม่ถึง การพัฒนาพื้นที่แบบซ้อนทับที่เกิดขึ้นส่งผลให้โครงข่ายถนนเข้ามาแทนที่โครงข่ายแม่น้ำลำคลอง ตลอดจนลักษณะของเมืองที่เปลี่ยนแปลงไปตามโครงสร้างพื้นฐานนั้น การเดินทางสัญจรทางบกที่พัฒนาขึ้นจึงเป็นการเดินทางที่เน้นระบบขนส่งสาธารณะเป็นที่นิยมในทวีปยุโรป แม้ว่าการครอบครองเทคโนโลยีการขนส่งอย่างรถยนต์ในขณะนั้นจะทำได้ยากเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่สูง ทว่าเงื่อนไขดังกล่าวนี้สามารถสะท้อนได้ในอีกมุมหนึ่งคือรูปแบบของเมืองที่เอื้ออำนวยให้การเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะเป็นไปได้โดยไม่ยากเย็น อีกทั้งการครอบครองรถยนต์ส่วนบุคคลยังถือว่าเป็นของเฉพาะชนชั้นนำ การขนส่งสาธารณะในสมัยต้นการขนส่งจึงเพื่อพ่วงจากพื้นฐานของโครงข่ายถนนที่พัฒนาขึ้นในยุคก่อนหน้าซึ่งการรับอารยธรรมตะวันตกได้เข้ามาวางรากฐาน

จนกระทั่งสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่สอง มหาอำนาจในโลกตะวันตกเปลี่ยนจากกลุ่มประเทศในฝั่งทวีปยุโรปไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา ความเป็นสมัยใหม่ที่ประเทศไทยรับเข้ามาในช่วงหลังนี้จึงเป็นความเป็นสมัยใหม่อีกแบบหนึ่งที่ต่างออกไปจากที่เคยเป็น ด้วยความเป็นเมืองใหม่ที่เติบโตในพื้นที่กว้างขวางบนทวีปอเมริกาเหนือ โครงสร้างพื้นฐานที่เป็นที่นิยมจึงมักเป็นถนนที่ยาวและกว้างขวางอย่างถนนหลวง แนวคิดเกี่ยวกับเมืองที่เป็นที่นิยมในสหรัฐอเมริกาขณะนั้นจึงเป็นแนวคิดที่เน้นการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล มนต์สะกดของความเป็นสมัยใหม่ที่มาจากการแสวงหาความก้าวหน้าและความทันสมัยในระยะหลังที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร ได้นำไปสู่ความเป็นสมัยใหม่ที่สวนทางกับการพัฒนาเมืองและรูปแบบการเดินทางที่เคยมีอยู่แต่เดิม การพัฒนาที่ทำให้เกิดความทันสมัยในพื้นที่ส่วนใหม่ของกรุงเทพมหานครดำเนินรอยตามแนวคิดแบบมหานครที่ขับเคลื่อนด้วยรถยนต์ ถนนหลวงกลายเป็นหัวหอกของการพัฒนาที่เข้ามารุกรานชุมชนเกษตรกรรมดั้งเดิมทางฝั่งซ้ายอย่างไม่ทันตั้งตัว ความเป็นสมัยใหม่ที่มีลักษณะของเมืองในสหรัฐอเมริกาเป็นต้นแบบนี้ไม่ได้เพิ่งมาเริ่มขึ้นหลังจากการควมรวบจังหวัดธนบุรีเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของกรุงเทพมหานคร หากแต่เริ่มขึ้นตั้งแต่หลังสิ้นสุดสงครามซึ่งจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นอย่างมหาศาลในช่วงต้นสมัยแล้ว

ความไม่คงเส้นคงวาของความเป็นสมัยใหม่ที่แสดงตัวผ่านการสร้างกรุงเทพมหานครขึ้นมาดังกล่าวถึงในข้างต้นเป็นตัวอย่างที่ชัดเจนในการชี้ให้เห็นว่า แม้คำว่าความเป็นสมัยใหม่จะมีที่มาจากโลกตะวันตกจากจุดยืนของอาณาจักรสยามจนมาถึงประเทศไทย แต่ความคิดและวิถีปฏิบัติต่าง ๆ ที่ถ้อยคำดังกล่าวท้อหุ้มอยู่กลับไม่ได้มีลักษณะที่เป็นสากล ความคิดและวิถีปฏิบัติต่าง ๆ ที่แตกต่างกันภายใต้ร่มเงาของความเป็นสมัยใหม่ในโลกตะวันตกในดินแดนนี้ผันแปรไปตามการเรืองอำนาจของชาติของชาวตะวันตก ดังนั้นเอง เมื่อความเป็นสมัยใหม่จากโลกตะวันตกเคลื่อนตัวมายังโลกตะวันออกที่ไม่เคยมีตัวแบบของความก้าวหน้าเช่นนี้ดำรงอยู่ก่อน บริบทของการล่าอาณานิคมและการเปิดเสรีทางการค้าโดยชาติมหาอำนาจจากทวีปยุโรปได้ส่งผลให้ความเป็นสมัยใหม่เกิดขึ้นในฐานะโครงการแบบหนึ่ง ความเป็นสมัยใหม่ในกรุงเทพมหานครถูกสร้างขึ้นบนความไม่เป็นสมัยใหม่และค่อย ๆ แผ่ขยายตัวออกไปทางทิศตะวันออกผ่านความเป็นเมืองและโครงข่ายถนน เทคโนโลยีการขนส่งต่าง ๆ ถูกนำเข้ามาใช้งานบนโครงสร้างพื้นฐานที่ถูกสร้างไว้ จนกระทั่งหลังสงครามโลกครั้งที่สอง สถานะของประเทศมหาอำนาจในโลกเปลี่ยนจากโลกเก่าไปสู่โลกใหม่ โครงการในการสร้างความเป็นสมัยใหม่ให้ปรากฏก็นำเอาความคิดและวิถีปฏิบัติของสหรัฐอเมริกาเข้ามาเป็นต้นแบบ ภายใต้การสนับสนุนและรับความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกา แนวถนนแบบวงแหวนถูกสร้างขึ้นฉวัดเฉวียนซ้อนทับแนวถนนแบบตาราง ถนนใหญ่หลายสายถูกสร้างทับโครงข่ายถนนแบบเดิม ตรอกซอยซอยต่าง ๆ ถูกสร้างขึ้นหลังจากการตัดแบ่งที่ดินออกขาย โครงการหมู่บ้านจัดสรรถูกสร้างขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง ดังแสดงให้เห็นในกรณีของแปลง นอกจากนี้ รถยนต์ส่วนบุคคลยังได้รับการ

ส่งเสริมให้นำมาขับเคลื่อนในสภาพที่ท้องถิ่นไม่อาจรองรับการใช้งานรถยนต์ส่วนบุคคล แต่อย่างไรก็ดี จากกรณีของประจักษ์ การดำรงอยู่ของรูปแบบการเดินทางทางน้ำในยุคหลังอาจแสดงให้เห็น ลักษณะไม่ครอบคลุมของการพัฒนาพื้นที่ชานทับ สภาพของเมืองและโครงสร้างพื้นฐานอันเป็นวัตถุ ภาวะของกรุงเทพมหานครที่ถูกสร้างขึ้น ผ่านโครงการสร้างความเป็นสมัยใหม่เช่นนี้ จึงอยู่ในสภาพ สับสนอลห่มานจากความเป็นสมัยใหม่ที่ไม่ได้มีเพียงแบบเดียวและไม่ได้เป็นเนื้อเดียว

สรุป

โดยสรุปแล้ว วัตถุภาวะของกรุงเทพมหานครไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานและสภาพของ เมืองล้วนแต่ถูกสร้างขึ้นภายใต้อิทธิพลของความเป็นสมัยใหม่ในการพัฒนาพื้นที่แบบชานทับ กล่าวคือ ตัวแบบทางความคิดและวิถีปฏิบัติว่าด้วยความเป็นสมัยใหม่ได้เข้ามาทำงานผ่านสถาบัน และองค์กรต่าง ๆ ในฐานะโครงการแบบหนึ่ง ๆ ในแต่ละยุคสมัย และได้ส่งผลต่อความสัมพันธ์ทาง สังคมในรูปของวัตถุซึ่งมีต่อรูปแบบการเดินทางของผู้คน แม้ว่าการพัฒนาพื้นที่แบบชานทับของ กรุงเทพมหานครจะเป็นเรื่องทั่วไปในการพัฒนาเมืองและไม่ใช่เรื่องใหม่ แต่สิ่งที่ผู้เขียนพยายาม ชี้ให้เห็นคือสภาวะอันเป็นแก่นสารของการพัฒนาที่เข้ามาชานทับกันในแต่ละยุคสมัย ความสับสนอลห่มานของถนนหนทางในฐานะโครงสร้างของระบบการเคลื่อนย้ายก็เป็นผลลัพธ์แบบหนึ่งของ สภาวะทับซ้อนดังกล่าว อาจกล่าวได้ว่าการเปรียบเปรยรูปร่างหน้าตาของกรุงเทพมหานครว่ามี สภาพคล้ายกับปลาหมึกยักษ์ที่มีหนวดยาวหึงงอและคดเคี้ยวของโซปรานเซตติเป็นผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น จากอิทธิพลของความเป็นสมัยใหม่ที่ก่อรูปการพัฒนาเมืองหลวงแห่งนี้ ดังนั้น เราจึงไม่อาจ พิจารณาความเป็นสมัยใหม่ที่เข้ามาเปลี่ยนแปลงภูมิลักษณะของกรุงเทพมหานครในแง่ของความเป็น สมัยใหม่ที่เป็นสากล หรือแม้แต่ความเป็นสมัยใหม่ที่ถูกต้องดัดแปลงให้เข้ากับลักษณะเฉพาะของภูมิภาค อย่างตรงไปตรงมาได้ เพราะความเป็นสมัยใหม่ที่เข้ามาเปลี่ยนแปลงพื้นที่เมืองแห่งนี้เป็นความเป็น สมัยใหม่จากโลกตะวันตกที่มีหน้าตาแตกต่างกัน ตลอดจนมีคุณสมบัติขัดแย้งกันเองในประเด็นเรื่อง รูปแบบการเดินทางภายในเมือง ความซับซ้อนและทิศทางที่ไม่แน่นอนในการพัฒนาที่โซปรานเซตติ กล่าวถึง เป็นผลมาจากคุณสมบัติที่ขัดแย้งกันเองของความเป็นสมัยใหม่ดังกล่าวมานี้ แทนที่จะ พิจารณาว่าการเดินทางในกรุงเทพมหานครเป็นการเดินทางผ่านเขาวงกตที่ถนนเส้นน้อยใหญ่เข้ามา บรรจบกันอย่างซับซ้อนในกรุงเทพมหานครในมิติของภูมิลักษณะที่น่าชวนเคืองจากความพยายามอัน มุทะลุในการพัฒนาเมือง การมองว่าภูมิลักษณะดังกล่าวเป็นผลมาจากความเป็นสมัยใหม่แบบ ตะวันตกที่ได้รับมา มีหลายหน้า หลายชั้น ทับซ้อนกันไม่สนิท และขัดแย้งกันเอง อาจช่วยถอด บทเรียนการกำหนดทิศทางที่ไม่คงเส้นคงวาในการพัฒนาเมืองผ่านภาวะที่ความเป็นสมัยใหม่ทับซ้อน และดำรงอยู่ไปพร้อม ๆ กัน โดยปรากฏเป็นวัตถุรูปธรรมอย่างโครงสร้างพื้นฐานและสภาพของเมือง

ที่ถูกสร้างขึ้นในแต่ละช่วงเวลา อันนำไปสู่ประสบการณ์ที่ย่างยากต่อสภาพทางวัตถุและการเดินทางภายในเมืองได้อย่างเหมาะสมต่อไป

เอกสารอ้างอิง (References)

ภาษาไทย

- กรรณิการ์ สุธีรัตนภิรมย์. (2559). *ก่อร่างสร้างเมืองจากชุมชนบางกอกสู่กรุงรัตนโกสินทร์: ข้อมูลใหม่จากหลักฐานทางโบราณคดี*. มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- คณะกรรมการการคมนาคมของวุฒิสภา. (2541). *รายงานการพิจารณาศึกษาเรื่องการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ*. กองกรรมการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.
- ชาติรี ประกิตนันทการ. (2550). *การเมืองและสังคมในศิลปสถาปัตยกรรม*. มติชน.
- ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์. (2560). *เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร*. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ธงชัย วินิจจะกูล. (2556). *กำเนิดสยามจากแผนที่: ประวัติศาสตร์ภูมิกายของชาติ*. อ่าน.
- นระ คมนามูล. (2547). *ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร*. สถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย.
- ปานปิ่น รองหานาม. (2558). “วิวัฒนาการการผังเมืองของประเทศไทย” หน้าจั่ว: *ว่าด้วยสถาปัตยกรรม การออกแบบ และสภาพแวดล้อม*, 12(1), 250-271.
- รพีพัฒน์ อิงคสิทธิ์. (2559). *กรุงเทพฯ: ชนสงฆ์ทำมือ*. อาฟเตอร์เวิร์ด.
- ศรีศักร วัลลิโภดม. (2560). “สังคมลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา: พัฒนาการและการเปลี่ยนแปลง”. ใน *ลุ่มเจ้าพระยา: รากเหง้าแห่งสยามประเทศ*, วลัยลักษณ์ ทรงศิริ (บรรณาธิการ). มูลนิธิเล็ก-ประไพ วิริยะพันธุ์.
- ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2550). *โครงการเสริมสมรรถนะการวิเคราะห์วางแผนพื้นที่และประสานเชื่อมโยงการจัดการเชิงพื้นที่ทุกระดับ*. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2555). *กรุงเทพฯ มาจากไหน*. เรือนแก้วการพิมพ์.
- หน่วยวิเคราะห์ทางวิศวกรรม. (2518). *ระบบการขนส่งสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับกรุงเทพมหานครในอนาคต*. กองวิชาการและวางแผน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย.
- หอจดหมายเหตุแห่งชาติ . 2437ก. ร.5 ยธ. 9/3 “*ราษฎรตำบลตรอกเต้าเขียนกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 ว่าเจ้าพนักงานวัดตัดถนนไม่ยุติธรรม*” (มีนาคม ร.ศ. 112).
- หอจดหมายเหตุแห่งชาติ . 2437ข. ร.5 ยธ. 9/3 “*จดหมายเหตุเรื่องที่ถูกตัดทำถนน รายงานประชุมเสนาบดีที่มุกกระสันพระที่นั่งวิมานรัตยา*” (มีนาคม ร.ศ. 112).

ภาษาอังกฤษ

- Arnason, J. P. (2002). The Multiplication of Modernity. In *Identity, Culture and Globalization*, Eliezer Ben Rafael, and Yitzak Sternberg (eds.), pp.131-154. Brill.
- Askew, M. (2002). *Bangkok: Place Practice and Representation*. Routledge.
- Chakrabarty, D. (2008). *Provincializing Europe: Postcolonial Thought and Historical Difference*. Princeton University Press.
- Eisenstadt, S. N. (2005). Multiple Modernities. In *Multiple Modernities*, Shmuel Noah Eisenstadt (ed.). Transaction Books.
- Fourie, E. (2012). A Future for the Theory of Multiple Modernity: Insights from the New Modernization Theory. *Social Science Information*, 51(1), 52-69.
- Gluck, C. (2009). Words in Motion. In *Words in Motion*, Carol Gluck, and Anna Lowenhaupt Tsing (eds.), pp.3-10. Princeton University Press.
- Harvey, P., and Knox, H. (2015). The Enchantment of Infrastructure. In *Road and Anthropology: Ethnography, Infrastructures, (Im)mobility*, Dimitris Dalakoglou, and Penny Harvey (eds.). Routledge.
- Larkin, B. (2013). Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42(1), 327-470.
- Solderstrom, O. (2013). What Traveling Urban Types Do: Postcolonial Modernization in Two Globalizing Cities. In *Critical Mobilities*, Ola Solderstrom (ed.), pp. 1-16. Routledge.
- Sopranzetti, C. (2018). *Owners of the Map: Motorcycle Taxi Drivers, Mobility, and Politics in Bangkok*. University of California Press.
- The National Archives of United Kingdom. (1855). *Treaty of Friendship and Commerce between Great Britain and Siam*. Reference: FO 94/492.
- Tsing, A. L. (2009). Worlds in Motion. In *Words in Motion*, Carol Gluck, and Anna Lowenhaupt Tsing (eds.). Princeton University Press.
- Van Roy, E. (2017). *Siamese Melting Pot: Ethnic Minorities in the Making of Bangkok*. Silkworm Books.
- Wagner, P. (2010) Multiple Trajectories of Modernity: Why Social Theory Needs Historical Sociology. *Thesis Eleven*, 100(1), 53-60.