



100 ปี ถนนเจริญกรุงกับการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2411-2511)

100 YEARS OF CHAROENKRUNG ROAD

AND ECONOMIC – SOCIAL CHANGES (A.D. 1868-1968)



อาทิพร ผาจันทร์ดา

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

2564

100 ปี ถนนเจริญกรุงกับการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2411-2511)



อาทิพร ผาจันดา

ปริญญานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ปีการศึกษา 2564
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

100 YEARS OF CHAROENKRUNG ROAD
AND ECONOMIC – SOCIAL CHANGES (A.D. 1868-1968)



ATHIPORN PACHANDA

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of MASTER OF ARTS
(History)

Faculty of Social Sciences, Srinakharinwirot University

2021

Copyright of Srinakharinwirot University

ปริญญานิพนธ์
เรื่อง
100 ปี ถนนเจริญกรุงกับการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2411-2511)
ของ
อาทิพร ผาจันดา

ได้รับอนุมัติจากบัณฑิตวิทยาลัยให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์
ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

.....
(รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ฉัตรชัย เอกปัญญาสกุล)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
.....

คณะกรรมการสอบปากเปล่าปริญญานิพนธ์

..... ที่ปรึกษาหลัก	 ประธาน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณัฐพร ไทยจงรักษ์)	(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กัญญิกา ศรีอุดม)
	 กรรมการ
	(รองศาสตราจารย์ ดร.ศิริพร ดาบเพชร)

ชื่อเรื่อง	100 ปี ถนนเจริญกรุงกับการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2411-2511)
ผู้วิจัย	อาทิพร ผาจันทร์ดา
ปริญญา	ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2564
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ณัฐพร ไทยจงรักษ์

ปฏิญานิพนธ์ฉบับนี้ ศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุงในช่วงเวลา 100 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2411 - 2511 ผลการศึกษาพบว่าถนนเจริญกรุงสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 ตามข้อเรียกร้องของชาวตะวันตกที่ต้องการให้สร้างถนนไว้สำหรับที่มาตากอากาศและมีส่วนช่วยในการขยายตัวของเมืองไปยังพื้นที่ใหม่ ถนนเจริญกรุงเกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมากในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา ผู้อยู่อาศัยประกอบด้วยคนหลายเชื้อชาติ จากท้ายกำแพงวัดพระเชตุพนวิมลมังคลารามถึงคลองผดุงกรุงเกษมจะเป็นที่อยู่ของชาวไทยและชาวจีน นอกเขตคลองผดุงกรุงเกษมเป็นที่อยู่ของชาวตะวันตกและคนในบังคับ โดยมีตรารูปเป็นพาหนะสำคัญอำนวยความสะดวกให้คนต่างชุมชนติดต่อสัมพันธ์กันโดยง่าย ถนนเจริญกรุงเป็นศูนย์กลางความเจริญ รวมถึงเป็นแหล่งพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยของคนกรุงเทพฯ มาอย่างต่อเนื่อง หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ถึงต้นทศวรรษ 2510 เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม พื้นที่ทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ขยายตัวออกไปจากศูนย์กลางเดิม ถนนเจริญกรุงมีความสำคัญลดลงในด้านการเป็นศูนย์กลางแหล่งพาณิชยกรรม ด้วยบริษัทร้านค้าต่างๆ ย้ายไปตั้งบริเวณถนนสายอื่นที่มีพื้นที่ในการรองรับการเติบโตทางธุรกิจได้ดีกว่าถนนเจริญกรุง ซึ่งคับแคบ แออัด และไม่เหมาะกับการค้าขายที่เปลี่ยนรูปแบบไป เช่นเดียวกับที่รัฐบาลประกาศยกเลิกการให้บริการรถราง เมื่อ พ.ศ. 2511 ซึ่งเป็นพาหนะขนส่งสำคัญของถนนเจริญกรุงและกรุงเทพฯ มาอย่างยาวนาน สะท้อนให้เห็นว่า การคมนาคมแบบเดิมไม่ตอบสนองต่อการพัฒนาเมือง ถนนเจริญกรุงที่เคยเป็นถนนสายสำคัญกลับกลายเป็นถนนสายเก่า และไม่อาจขยายพื้นที่ถนนเพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม ด้วยเหตุนี้จึงไม่สามารถเป็นศูนย์กลางความเจริญเหมือนในอดีตได้

คำสำคัญ : ถนนเจริญกรุง, รถราง, การเปลี่ยนแปลง

Title	100 YEARS OF CHAROENKRUNG ROAD AND ECONOMIC – SOCIAL CHANGES (A.D. 1868-1968)
Author	ATHIPORN PACHANDA
Degree	MASTER OF ARTS
Academic Year	2021
Thesis Advisor	Assistant Professor Dr. Nathaporn Thajjongrak

This thesis is research on the economic and social changes to the New Road over a period of 100 years, from 1868 to 1968. The results indicated that the New Road was constructed in the reign of King Rama IV at the request of westerners who needed a road for outdoor horse riding, and the road was beneficial to the expansion of the city to a new area. Since the reign of King Rama V, exceeding economic and social expansion arose on New Road. There were inhabitants of many different races. The areas of the end of Wat Phra Chetuphon Wimon Mangkhararam wall and Phadung Krungkasem canal were Thai and Chinese residents. Outside the area of the said canal were the westerners. People from different communities could easily visit one another by tram. The New Road has been a center of prosperity, a business quarter, and a residential area for the citizens of Bangkok. Due to economic and social changes occurring after World War II to the early 1960s, the economic area of Bangkok was expanded into other areas. The role of the New Road as the center of economic area of the road became less important as various companies and shops transferred their business to other roads that were more advantageous for economic growth than the New Road, a narrow and crowded road which was not suitable for the new trends in trade. The disuse of tram, an important transport system in the New Road and the city of Bangkok that had been used for a long time by the government in 1968, which indicated that this old form of transportation failed to respond to the needs of the development of the city. The New Road used to be an important road, but then became an old road which could not be expanded to support economic and social growth. Therefore, it could no longer be the center of prosperity it once was.

Keyword : New Road, tram, changes

กิตติกรรมประกาศ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยแรงสนับสนุนจากผู้มีพระคุณหลายท่านที่กรุณาให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดี ผู้วิจัยกราบขอบพระคุณ ผศ.ดร. ณัฐพร ไทยจงรักษ์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่ให้ความรู้ คำชี้แนะ และความช่วยเหลือ ตลอดจนกำลังใจที่ยิ่งใหญ่แก่ผู้วิจัยมาโดยตลอด

ขอขอบพระคุณ ผศ.ดร. กัญฐิกา ศรีอุดม และ รศ.ดร. ศิริพร ดาบเพชร ที่กรุณาเป็นประธานและกรรมการสอบปริญญานิพนธ์ พร้อมทั้งให้คำแนะนำที่มีค่ายิ่งให้ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

ขอบพระคุณคณาจารย์ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้แก่ผู้วิจัย

ขอบคุณพี่น้องชาวสำนักวรรณกรรมและประวัติศาสตร์ที่คอยช่วยเหลือและอยู่เคียงข้างกันในเวลาที่ยากลำบาก จนผ่านพ้นอุปสรรคนานัปการมาได้ด้วยดี

ขอบคุณเจ้าหน้าที่สำนักหอสมุดแห่งชาติ สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ และห้องสมุดทุกหน่วยงาน ที่ให้ความช่วยเหลือในการสืบค้นข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์แก่ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้

ขอบคุณเพื่อนพี่น้องร่วมรุ่นประวัติศาสตร์ทุกคนที่มีน้ำใจให้กันนับตั้งแต่วันแรกที่เข้าเรียน จวบจนกระทั่งตราถึงทุกวันนี้

ขอบคุณครอบครัว ญาติพี่น้อง รวมถึงเพื่อนพ้องทุกคนที่ส่งกำลังใจให้แก่ผู้วิจัยอย่างไม่มีวันหมด และขอบคุณตัวเองที่ไม่ย่อท้อกับความเหน็ดเหนื่อยทั้งปวงที่ถาโถมเข้ามา

อาทิพร ผาจันทร์ดา

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง.....	ณ
สารบัญรูปภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	10
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	10
1.4 วิธีดำเนินการวิจัย.....	10
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	10
1.6 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	10
1.7 แหล่งข้อมูล.....	14
บทที่ 2 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2404 – 2429	15
2.1 การคมนาคมในกรุงเทพฯ หลังสนธิสัญญาเบาว์ริง ถึง พ.ศ. 2404	15
2.2 ถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2404 - 2410	18
2.3 สภาพเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2404 - 2410.....	22
2.4 สภาพสังคมของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2404 – 2410	24
2.5 ถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2411 - 2429	30
2.6 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2411 - 2429	33

2.7 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2411 - 2429.....	37
บทที่ 3 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2430 – 2483	44
3.1 สภาพของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2430 - 2483	44
3.2 ปัจจัยที่ทำให้ถนนเจริญกรุงเปลี่ยนแปลงไป	46
3.3 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2430 - 2483	59
3.4 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2430 – 2483	66
บทที่ 4 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2484 - 2511.....	84
4.1 ประเทศไทยกับสงครามโลกครั้งที่ 2.....	85
4.2 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุงสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2.....	85
4.3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมของถนนเจริญกรุงสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2	92
4.4 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุงสมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2	97
4.5 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมของถนนเจริญกรุงสมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2.....	100
4.6 นโยบายของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์.....	101
4.7 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุงสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ถึง พ.ศ. 2511	106
4.8 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมของถนนเจริญกรุงสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ถึง พ.ศ. 2511	109
บทที่ 5 บทสรุป.....	114
บรรณานุกรม	117
ประวัติผู้เขียน.....	132

สารบัญตาราง

	หน้า
ตาราง 1 การประกอบอาชีพของราษฎรในถนนเจริญกรุง สํารวจเมื่อ พ.ศ. 2426	39
ตาราง 2 แสดงจำนวนชาวจีนในกรุงเทพฯ ร.ศ.128 (พ.ศ. 2452)	47
ตาราง 3 ตัวอย่างบริษัทห้างร้านของชาติศัตรูที่ไทยและญี่ปุ่นเข้าควบคุมในช่วงสงครามโลก ครั้งที่ 2	87
ตาราง 4 ร้านขายผ้าของชาวญี่ปุ่นในเขตพระนคร พ.ศ. 2485	90
ตาราง 5 สถิติความเสียหายจากน้ำท่วมในเขตจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี พ.ศ. 2485	95
ตาราง 6 ปริมาณน้ำฝนและจำนวนวันที่ฝนตกในจังหวัดพระนคร พ.ศ. 2485 เทียบกับ พ.ศ. 2484 , 2483 และ 2482	96
ตาราง 7 รายได้ประชาชาติและรายได้ประชาชนโดยเฉลี่ย	103

สารบัญรูปภาพ

	หน้า
ภาพประกอบ 1 ถนนที่ตัดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4	3
ภาพประกอบ 2 แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2445	52
ภาพประกอบ 3 ถนน 4 ส ที่เชื่อมต่อกับถนนเจริญกรุง คือ ถนนสี่พระยา ถนนสุวงศ์ ถนนสีลม และถนนสาทร.....	53
ภาพประกอบ 4 ถนนเจริญกรุงเมื่อประมาณ พ.ศ. 2439	59



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

ชาวกรุงเทพมหานคร ผูกพันกับสายน้ำมาอย่างยาวนาน เห็นได้จากการตั้งบ้านเรือนที่อยู่อาศัยริมแม่น้ำลำคลอง และเดินทางไปมาหาสู่ติดต่อสัมพันธ์กันทางเรือ หน่วยงานราชการก็ให้ความสำคัญในเรื่องที่เกี่ยวกับน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขุดคลองเพื่อประโยชน์ในด้านต่าง ๆ เช่น ขยายพื้นที่เมือง เส้นทางคมนาคม และการป้องกันพระนคร เป็นต้น เมื่อแรกตั้งกรุงรัตนโกสินทร์ พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช¹ โปรดให้ขุดคลองรอบกรุงบริเวณวัดสังเวช บางลำพู มีความยาวประมาณ 3.5 กิโลเมตร² มาออกแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดสามปลื้ม (วัดจักรวรรดิราชาวาส) เพื่อขยายพื้นที่พระนคร และป้องกันข้าศึกศัตรู พร้อมกันนี้โปรดให้ขุดคลองหลอดขึ้น 2 คลอง เชื่อมระหว่างคลองคูเมืองเดิมกับคลองรอบกรุง ครั้นถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว³ โปรดให้ขุดคลองผดุงกรุงเกษม เพื่อขยายอาณาเขตพระนครให้กว้างขวางออกไป โดยขุดขนานกับคลองรอบกรุงบริเวณวัดเทวราชกุญชร ไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาที่วัดแก้วแจ่มฟ้า (ปัจจุบันคือที่ตั้งของโรงแรมรอยัล ออคิด เชอราตัน) มีความยาวประมาณ 5.5 กิโลเมตร⁴ นอกจากนี้ยังมีคลองขุดขึ้นอีกหลายสายในรัชกาล ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า วิถีชีวิตทางน้ำมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง

ส่วนการใช้ถนนนั้น ถนนที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 1 – 3 มีจุดประสงค์เพื่อเสริมสร้างความมั่งคั่งของพระราชวัง และใช้ในพระราชพิธีสำคัญของสถาบันพระมหากษัตริย์เท่านั้น⁵ ถนนจึงไม่ใช่ทางคมนาคมหรือทางสาธารณประโยชน์เหมือนเช่นแม่น้ำลำคลอง

ผลจากการทำสนธิสัญญาทางไมตรีและพาณิชย์กับนานาประเทศ เช่น การทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษ เมื่อ พ.ศ. 2398 และการทำสนธิสัญญากับชาติอื่นๆ เป็นลำดับถัดมานั้น ทำให้มีชาวต่างชาติเข้ามาติดต่อค้าขายกับไทยมากขึ้น ชาวตะวันตกที่เข้ามาอยู่ใน

¹ ครองราชย์ พ.ศ. 2325 - 2352 ต่อไปจะออกพระนามว่า รัชกาลที่ 1

² กรมศิลปากร. (2525). *จดหมายเหตุการอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์*. หน้า 37.

³ ครองราชย์ พ.ศ. 2394 - 2411 ต่อไปจะออกพระนามว่า รัชกาลที่ 4

⁴ สำนักผังเมือง. (2544). *สมุดภาพแห่งกรุงเทพมหานคร 220 ปี*. หน้า 53.

⁵ ญัฐวุฒิ ปรียวนิตย์. (2557, สิงหาคม). การตัดถนนในพระนครกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ. หน้า 28: 347-379.

กรุงเทพฯ ทูลขอพระบรมราชานุญาตตั้งห้างร้านค้าขายบริเวณใต้คลองพระโขนงถึงบางนา พร้อม กับขอให้ขุดคลอง และทำถนนจากในเขตพระนครไปยังบางนา เพื่อเป็นเส้นทางเข้ามาในพระนคร รัชกาลที่ 4 โปรดให้ขุดคลองดังกล่าวนี้ เมื่อ พ.ศ. 2400 มีจุดเริ่มตั้งแต่คลองผดุงกรุงเกษม (ตรง บริเวณหัวลำโพงในปัจจุบัน) ไปจรดคลองพระโขนง ขนาดกว้าง 6 วา ยาว 207 เส้น¹ เอาดินขึ้นถม เป็นถนนขนานกับคลอง พระราชทานชื่อว่า คลองถนนตรง และถนนตรง (ปัจจุบันคือ ถนน พระรามที่ 4) แต่เมื่อขุดคลองและตัดถนนแล้วเสร็จชาวตะวันตกก็ยังไม่ไปอยู่ตามที่เคยทูลขอพระ บรมราชานุญาตไว้

ต่อมา พ.ศ. 2404 ชาวตะวันตกอ้างเหตุผลความจำเป็นทางด้านสุขภาพ ขอให้ทาง ราชการสร้างถนนสำหรับพวกตนขี่ม้าหรือนั่งรถม้าตากอากาศ รัชกาลที่ 4 จึงโปรดเกล้าฯ ให้ตัด ถนน 3 สาย คือ ถนนเจริญกรุง ถนนหัวลำโพง และถนนสีลม² ตามคำกราบบังคมทูล ถึง พ.ศ. 2406 โปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนเพิ่มขึ้นอีก 2 สาย คือ ถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนคร ใน ขณะเดียวกันก็ยังคงสนับสนุนการขุดคลองสายต่าง ๆ อีกหลายสาย เพื่อความสะดวกในการ คมนาคม ขนถ่ายสินค้า ขยายพื้นที่เพาะปลูก ตลอดจนใช้ประโยชน์จากพื้นที่ตลอดสองฝั่งคลอง และรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนราษฎร ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า สังคมไทยเป็นสังคมทางน้ำ มากกว่า ทางบก

ชาวต่างชาติเรียกร้องให้ตัดถนนขึ้นอีกสาย รัชกาลที่ 4 จึงโปรดให้ตัดถนนเจริญกรุง หรือ ที่เรียกว่า นิวโรด (New Road) มีความยาวประมาณ 10 กิโลเมตร กว้าง 8 เมตร³ โดยแบ่งตัดเป็น 2 ช่วงคือ จากสะพานเหล็กบน (ต่อมามีชื่อเรียกว่า สะพานดำรงสถิต) ริมวังบ้านเจ้าเขมร ข้าม คลองผดุงกรุงเกษมไปจรดฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่บางคอแหลม ตำบลดาวคะนอง เรียกว่า ถนน เจริญกรุงตอนนอก ซึ่งโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) ที่สมุหพระกลาโหม (ต่อมาคือ สมเด็จเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์) เป็นแม่กอง ต่อมา พ.ศ. 2405 โปรดเกล้าฯ ให้ ตัดถนนตั้งแต่มุมวัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม ทำYGกำแพงพระบรมมหาราชวังไปจรดกับถนน เจริญ กรุง ต อ น น อ ก ที่ ตัด ไว้ ก่อ น ห นั นี้ เรีย ก ว่า ถนน เจริญ กรุง ต อ น ใน มีเจ้าพระยายมราช (ครุฑ) และพระพรหมบริรักษ์เป็นแม่กอง เมื่อเปรียบเทียบตามการแบ่งเขต พื้นที่ในปัจจุบัน ถนนเจริญกรุงตัดผ่านเขตพระนคร เขตสัมพันธวงศ์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขต

¹ กรมศิลปากร. (2525). *จดหมายเหตุการอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์*. หน้า 311.

² อรรถวธน์ ศรีอุดม. (2535). *วันวาน...กับวันนี้ของถนนสีลม*. หน้า 4.

³ ญัฐวุฒิ ปรียวนิตย์. (2560). *เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร สมัยรัชกาลที่ 1-5*.

แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นเส้นทางสัญจรหลักของไทย และโปรดให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์เดินทางไปเมืองสิงคโปร์เพื่อศึกษารูปแบบการสร้างตึกริมถนนมาปรับใช้กับบ้านเมือง ในการนี้ พระราชทานตึกแถวที่สร้างแล้วเสร็จแก่พระราชโอรสธิดาไว้สำหรับให้พ่อค้าเช่าทำการค้าขายหรือกักเก็บสินค้า¹ นับเป็นการเริ่มต้นเศรษฐกิจรูปแบบใหม่ของไทยและยังถือเป็นการเกิดขึ้นของโครงการอสังหาริมทรัพย์ในพระนครอีกด้วย² ส่วนถนนอีกสองสายบริเวณใกล้กับถนนเจริญกรุง คือ ถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนครก็ได้ปลูกตึกแถวให้พ่อค้าเช่าเช่นกัน

แม้ว่าถนนเจริญกรุงจะสร้างแล้วเสร็จ แต่ก็ยังไม่มีราษฎรใช้กันมากนัก ทั้งยังมีข้อวิพากษ์วิจารณ์กันว่าถนนกว้างเกินไป มีคนใช้ถนนไม่กี่คน และใช้เพียงแค่ข้างเดียวของถนน น่าจะทำได้พอเดินได้ก็พอ³ ซึ่งการวิจารณ์เช่นนี้เกิดจากการที่คนไทยไม่ได้มีความคุ้นชินกับการใช้ถนน เพราะชีวิตประจำวันใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก⁴ ถนนที่คนไทยรับรู้กันเป็นแค่การถมดิน มีความกว้างแค่ข้างเดินผ่านหรือพอที่ขบวนแห่ผ่านได้เท่านั้น⁵ การตัดถนนที่ใช้เป็นทางสัญจรจึงนับเป็นเรื่องใหม่ของคนไทย⁶ ในเรื่องนี้ รัชกาลที่ 4 มีพระราชดำรัสว่า ที่ตัดถนนไว้กว้างขวาง เพื่อต่อไปภายหน้าบ้านเมืองเจริญขึ้น ผู้คนและรถจะได้สะดวก ซึ่งหากพิจารณาแล้ว จะพบว่า การตัดถนนเจริญกรุงเป็นพระบรมราโชบายของพระองค์ที่จะปรับปรุงบ้านเมืองให้ทันสมัยตามแบบตะวันตก ในขณะเดียวกันก็ยังทรงคำนึงถึงวิถีชีวิตของคนไทยที่อาศัยการสัญจรทางน้ำ จึงทรงตัดถนนให้ขนานกับแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่ออำนวยความสะดวกต่อกันระหว่างทางน้ำและทางบก กล่าวได้ว่าถนนเจริญกรุงในสมัยรัชกาลที่ 4 เป็นส่วนหนึ่งของการเริ่มต้นความทันสมัยของกรุงเทพฯ ทั้งยังเป็นการเปิดพื้นที่ทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ให้กว้างขวางออกไปจากเดิมที่เป็นเรือกสวนไร่นา การตัดถนนเป็นโอกาสให้เกิดพื้นที่สำหรับการทำธุรกิจอื่นๆ ได้

¹ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2506). **ความทรงจำ**. หน้า 7.

² ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์. **เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร สมัยรัชกาลที่ 1 - 5**. หน้า 354.

³ ยิ้ม ปันทยางกูร. (2505). **ทำเนียบนาม ภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี**. หน้า 63.

⁴ ยงธนิศร์ พิมลเสถียร. (2552). **อาคารที่มีคุณค่าควรแก่การอนุรักษ์บริเวณถนนเจริญกรุงตอนบน**. หน้า 29.

⁵ เกื้อกูล ยืนยงอนันต์. (2520). **การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**. หน้า 15.

⁶ จีรวัดณ์ แสงทอง. (2546). **ชีวิตประจำวันของชาวสยามในกรุงเทพฯ พ.ศ.2426-2475**. หน้า 56.

สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว¹ ถนนเจริญกรุงขยายตัวอย่างมาก ด้วยเหตุที่บ้านเมืองเกิดความเปลี่ยนแปลงทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม รัชกาลที่ 5 ทรงต้องเผชิญกับปัญหาสิทธิจักรวรรดินิยม ดังนั้นจึงมีพระราชดำริปรับปรุงประเทศในด้านต่าง ๆ ให้ทัดเทียมกับนานาอารยประเทศต่อจากสมเด็จพระบรมชนกนาถ ยังผลให้เมืองไทยมีความเจริญก้าวหน้า มีการสร้างโรงเรียน โรงพยาบาล ธนาคาร พิพิธภัณฑ์ ตลอดจนการสร้างถนน สะพาน และวัดอุทิศสถาน ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของความศิวิไลซ์² นอกจากนี้ยังมีการตัดถนนมากกว่า 110 สาย³ เพื่อการขยายพื้นที่ และการสัญจร สะท้อนให้เห็นว่า ถนนเริ่มมีความสำคัญ กิจกรรมต่าง ๆ ที่เคยอาศัยทางน้ำ เปลี่ยนมาใช้ถนนมากขึ้น เส้นทางน้ำไม่สามารถตอบสนองต่อการเพิ่มขึ้นของประชากร และการขยายตัวของเมืองได้อีกต่อไป ถนนเจริญกรุงเป็นพื้นที่ที่มีความเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจอย่างชัดเจน

การปรับปรุงประเทศทำให้เศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 มีการขยายตัวมากขึ้น ถนนเจริญกรุงเป็นแหล่งพาณิชยกรรมและศูนย์รวมการค้าขนาดใหญ่ โดยมีคลองผดุงกรุงเกษมที่สามารถเป็นเขตแบ่งลักษณะของธุรกิจบนถนนเจริญกรุงได้เป็นอย่างดี กล่าวคือ ในเขตคลองผดุงกรุงเกษมจะเป็นเขตที่อยู่อาศัยและการค้าขายของชาวไทยและชาวจีนอย่างหนาแน่น ที่พักของขุนนางหรือผู้มีบรรดาศักดิ์ ตลอดจนหน่วยงานราชการและสถานที่สำคัญ แหล่งค้าขายขนาดใหญ่ ได้แก่ บริเวณลำเพ็ญ เยาวราช ตลาดน้อย จะมีท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้าและโดยสารคนจากที่ต่าง ๆ มาขึ้นยังบริเวณนี้ เช่น ท่าเรือราชวงศ์ ท่าเรือสวัสดิ์ ซึ่งมีพื้นที่เชื่อมกับถนนเจริญกรุง ประกอบกับฝั่งตรงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยามีท่าเรือรถไฟ หรือ ฮวยจ้งล้ง ซึ่งเป็นท่าเรือทางฝั่งธนบุรีที่มีชาวจีนอยู่กันเป็นจำนวนมาก การข้ามไปมากระหว่างสองฝั่งแม่น้ำจึงทำให้ลำเพ็ญ เยาวราช ตลาดน้อย เป็นแหล่งการค้าที่สำคัญ ส่วนพื้นที่นอกคลองผดุงกรุงเกษม โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณบางรัก เป็นที่พักอาศัยของชาวต่างประเทศ โดยเฉพาะพวกชาวตะวันตก และคนในบังคับ ด้วยเป็นที่ตั้งของสถานทูต จึงทำให้ชาวต่างประเทศรวมกันอยู่เป็นชุมชนหนาแน่นในบริเวณนี้ และประกอบอาชีพพ่อค้า เปิดห้างร้านทำการค้าขายมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 และเฟื่องฟูมากขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ความมั่งคั่งในธุรกิจการค้าทำให้สถาบันการเงินต่างๆ ซึ่งเกิดขึ้นจากชาว

¹ ครอบงำ พ.ศ. 2411 - 2453 ต่อไปจะออกพระนามว่า รัชกาลที่ 5

² จีรวัดน์ แสงทอง. (2546). **ชีวิตประจำวันของชาวสยามในกรุงเทพฯ พ.ศ.2426 - 2475**. หน้า 55 - 56.

³ สยมพร ทองสารี. (2526). **ผลกระทบจากการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ.2411 - 2453) : ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนในกำแพงพระนครด้านเหนือและด้านใต้พระนคร**. หน้า 131.

ต่างประเทศตั้งขึ้นในบริเวณนี้ตามไปด้วย เช่น ธนาคารฮ่องกง-เซี่ยงไฮ้ (The Hong Kong and Shanghai Banking Corporation) ธนาคารชาร์เตอร์ของอินเดีย ออสเตรเลีย และจีน (The Chartered Bank of India, Australia and China) ธนาคารแห่งอินโดจีน (The Banque de l'Indochine) เป็นต้น ส่วนธนาคารของไทย คือ สยามกัมมาจล หรือต่อมาคือ ธนาคารไทยพาณิชย์ จะอยู่บริเวณตลาดน้อย ใกล้กับคลองผดุงกรุงเกษม และไม่ไกลจากธนาคารของชาวต่างประเทศ คลองผดุงกรุงเกษมช่วงบริเวณนี้ จึงเป็นย่านธุรกิจที่คึกคัก นอกจากชาวตะวันตกแล้ว ยังมีคนในบังคับชาวตะวันตกที่อาศัยในเขตนี้ด้วย โดยคนพวกนี้จะเป็นลูกจ้างในกิจการของชาวตะวันตก เช่น ตามบริษัทห้างร้าน โกดัง ทำเรือขนส่งสินค้าที่ชาวตะวันตกเป็นเจ้าของธุรกิจ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากสนธิสัญญาเบาว์ริงที่ทำให้ไทยดำเนินนโยบายการค้าแบบเสรี ส่งผลให้ธุรกิจนำเข้าและส่งออกขยายตัว จึงต้องใช้แรงงานจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ยังมีคนอีกกลุ่มหนึ่งที่อาศัยในเขตนี้ ได้แก่ พวกกุลีจีนรับจ้างทำงานในโรงสี หรือโรงเลื่อยที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณใต้คลองผดุงกรุงเกษมไปถึงบางคอกแหลม จะเห็นได้ว่าตลอดเส้นทางถนนเจริญกรุงล้วนเต็มไปด้วยแหล่งการค้าที่สำคัญ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุง สะท้อนให้เห็นความเฟื่องฟูของเศรษฐกิจกรุงเทพฯ

นอกจากธุรกิจค้าขายแล้ว ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ให้เช่าตึกแถวเพื่อทำการค้าหรือเก็บสินค้าสองฟากฝั่งถนนเติบโตขึ้นมากนับตั้งแต่รัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา โดยตึกแถวเหล่านี้มีทั้งพระคลังข้างที่ พระบรมวงศานุวงศ์ ขุนนาง ราษฎรผู้มีฐานะดีเป็นเจ้าของลงทุนสร้างตึกแถวแล้วปล่อยให้เช่าทำธุรกิจ ซึ่งการเล็งเห็นผลกำไรจากการลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ทำให้ธุรกิจค้าที่ดินและตึกแถวเจริญเติบโตตามไปด้วย การหาซื้อที่ดินเพื่อตัดถนน หรือหาที่ดินที่ถนนจะตัดผ่านไว้ขายต่อเพื่อเก็งกำไร ทำรายได้ให้กับพระคลังข้างที่และผู้ลงทุนทำธุรกิจที่ดินอย่างมาก โครงการตัดถนนสายใหม่ ๆ ของราชการ เช่น โครงการตัดถนน ย่านลำเพ็ง จำนวน 18 สาย หรือการตัดถนนทางตอนใต้ของคลองผดุงกรุงเกษมโดยกลุ่มขุนนาง พ่อค้า เช่น ถนนสาทร (ตัด พ.ศ. 2431) ถนนสุรวงศ์และถนนเดโช (ตัด พ.ศ. 2436) และถนนสี่พระยา (ตัด พ.ศ. 2448) เป็นการขยายพื้นที่ของกรุงเทพฯ ให้กว้างขวางออกไป ซึ่งจะให้ผลประโยชน์ในทางธุรกิจ เพราะต่อมาแหล่งพาณิชยกรรมจะขยายจากถนนเจริญกรุงไปถนนที่ตัดใหม่มากขึ้น

สภาพสังคมในสมัยรัชกาลที่ 5 นั้น มีการเปลี่ยนแปลงและได้พัฒนาให้ทันสมัยตามพระราชดำริของรัชกาลที่ 5 ที่มีพระราชประสงค์ให้เมืองไทยเจริญก้าวหน้าแบบตะวันตก โครงการตัดถนนสายต่างๆ ทำให้การใช้ประโยชน์ในพื้นที่ขยายเข้ามาตอนในห่างจากริมน้ำมากขึ้น วิถีชีวิตของคนจึงปรับเปลี่ยนให้เข้ากับสภาพบ้านเมืองที่ใช้ถนนเป็นเส้นทางหลัก นอกจากนี้การตัดถนน

ยังถือเป็นการจัดระเบียบกรุงเทพฯ อีกด้วย ถนนเจริญกรุงยังเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมที่รุ่งเรืองแต่เริ่มมีความแออัดและคับแคบ เพราะการเพิ่มขึ้นของจำนวนราษฎร การประกอบอาชีพในถนนเจริญกรุงมีความหลากหลายตามการเติบโตของเมือง ซึ่งมีหลักฐานจากสารบาญชีส่วนที่ 2 ของกรมไปรษณีย์¹ ซึ่งให้ เห็นว่ามีบ้านเรือนของราษฎรตั้งอยู่กันอย่างหนาแน่นบนถนนเจริญกรุงจำนวนกว่าพันหลัง ด้วยเหตุนี้จึงโปรดให้ขยายถนนเจริญกรุง พร้อมด้วยปรับปรุงตึกแถวให้เป็นลักษณะเดียวกับตึกแถวของราชการที่ถนนแห่งอื่น ๆ และโปรดให้สร้างสถานที่ของทางราชการเพิ่มเติมจากสมัยรัชกาลที่ 4 ทั้งนี้ ถนนสายต่าง ๆ ที่ตัดเชื่อมต่อกับถนนเจริญกรุง นับว่ามีส่วนช่วยระบายความคับคั่ง แออัดของถนนเจริญกรุงได้

การคมนาคมในถนนเจริญกรุงนั้น ประกอบด้วยพาหนะที่หลากหลาย เช่น รถม้า รถลาก หรือรถเจ๊ก และในพ.ศ. 2430 มีรถรางสายบางคอแหลมอำนวยความสะดวกแก่คนในถนนเจริญกรุงด้วย ซึ่งถือเป็นความเปลี่ยนแปลงด้านการคมนาคมอย่างหนึ่ง

การเป็นถนนสายสำคัญ ทำให้ถนนเจริญกรุงมีราษฎรออาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่น นำมาซึ่งความสกปรกและความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย รัชกาลที่ 5 จึงทรงหาวิธีแก้ไขปัญหานี้โดยโปรดให้ตั้งพระราชกำหนดสุขาภิบาลกรุงเทพฯ ร.ศ.116 (พ.ศ.2440) เพื่อเป็นเครื่องมือในการดูแลสุขอนามัยของราษฎร โดยสรุปแล้วจะเห็นได้ว่า ถนนเจริญกรุงสมัยรัชกาลที่ 5 กำลังขยายตัวและเจริญเติบโตขึ้นโดยลำดับทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งสามารถชี้วัดถึงความสำคัญของถนนและความเจริญของกรุงเทพฯ ได้ด้วยเช่นกัน

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว² ถนนเจริญกรุงยิ่งแออัดคับแคบมากขึ้น มีบ้านเรือนราษฎรอยู่กันอย่างหนาแน่น จนเกิดไฟไหม้อุบัติบ่อยครั้ง รัชกาลที่ 6 โปรดให้ตัดถนนเชื่อมต่อกับถนนเจริญกรุงเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบ เช่น ถนนปทุมคงคา (ตัด พ.ศ. 2458) ถนนผดุงด้าว (ตัด พ.ศ. 2461) ถนนบำรุงรัฐ (ตัด พ.ศ.2463) เป็นต้น ปลายสมัยรัชกาลที่ 6 มีประชากรมากถึง 508,786 คน ซึ่งเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างมากนับตั้งแต่ปลายสมัยรัชกาลที่ 5 พ.ศ. 2453 ที่มีเพียง 440,000 คน³ การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ส่วนตัวและรถยนต์รับจ้าง สะท้อนถึงการเติบโตของกรุงเทพฯ ผลจากการพัฒนาที่ดินและเห็นผลประโยชน์ของการค้าที่ดินในสมัยรัชกาลที่ 5

¹ สารบาญชีส่วนที่ 2 คือ ราษฎรในจังหวัด ถนนแลตรอก จ.ศ.1245 เล่ม 2. (2541). หน้า 18-101.

² ครองราชย์ พ.ศ. 2453 - 2468 ต่อไปจะออกพระนามว่า รัชกาลที่ 6

³ หม่อมราชวงศ์แฉ่งน้อย ศักดิ์ศรี และคนอื่น ๆ. (2534). องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์. หน้า 453.

ทำให้ราษฎรย้ายออกไปจากถนนเจริญกรุงและไปอยู่ถนนสายอื่น ๆ มากขึ้น เช่น ถนนสีลม ถนนสาทร โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพ.ศ. 2468 ก่อนที่จะเกิดงานสยามรัฐพิพิธภัณฑ์ ทางราชการสนับสนุนให้มีการเปิดใช้รถรางจากถนนสีลมไปประตูน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่คนที่มาชมงาน และสร้างตึกเพื่อเตรียมงาน แม้ว่าในท้ายที่สุดจะมีได้จัดงาน แต่ก็ทำให้พื้นที่ถนนสีลมถนนพระรามที่ 4 ถึงถนนเพชรบุรี ขยายตัวมาก ราษฎรย้ายไปตั้งบ้านเรือนตามความเจริญที่เกิดขึ้น จนทำให้ถนนสีลมมีความสำคัญและเป็นแหล่งธุรกิจรูปแบบใหม่แทนถนนเจริญกรุงในเวลาต่อมา ประกอบกับราคาที่ดินในถนนเจริญกรุงสูงขึ้น นอกจากนี้สถานกงสุลที่เคยตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาทยอยกันย้ายที่ตั้งออกจากถนนเจริญกรุงไปถนนสายอื่นๆ กันมากขึ้นนับตั้งแต่ปลายรัชกาลที่ 5 อันเนื่องจากความแออัดของถนนเจริญกรุงและไม่จำเป็นต้องสัญจรโดยทางน้ำเป็นหลักเหมือนในอดีต

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว¹ ที่ดินมีราคาสูง ตึกแถวและที่ดินถูกใช้ในการพาณิชย์อย่างเต็มที่ ย่านธุรกิจบนถนนเจริญกรุงเติบโตขึ้นต่อเนื่อง ความแออัดของถนนเจริญกรุงทำให้ต้องตัดถนนเส้นอื่นเพิ่มขึ้นอีก เพื่อบรรเทาความหนาแน่นของถนนเจริญกรุง ในขณะที่ราษฎรถูกผลักดันให้ออกมาอยู่นอกเมือง² แต่ทางราชการก็ได้เป็นผู้พัฒนาเส้นทางคมนาคม โดยการตัดถนนหรือสร้างสะพานอำนวยความสะดวกให้ รัชกาลที่ 7 โปรดเกล้าฯ ให้ก่อสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้า เมื่อ พ.ศ. 2475 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อเชื่อมฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรี ทำให้ราษฎรทั้ง 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาติดต่อกันสะดวกมากยิ่งขึ้น ราษฎรไม่จำเป็นต้องอาศัยเรือข้ามฟากมาขึ้นท่าเรือฝั่งพระนครที่ติดกับถนนเจริญกรุงเพียงอย่างเดียวเช่นในสมัยรัชกาลที่ 5-6

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมถนนเจริญกรุงเกิดขึ้นอีกครั้งในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยเฉพาะอย่างยิ่งแหล่งธุรกิจของชาวตะวันตกบริเวณนอกคลองผดุงกรุงเกษม การเข้าร่วมเป็นพันธมิตรกับญี่ปุ่น ทำให้ไทยประกาศสงครามกับฝ่ายสัมพันธมิตร ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ธุรกิจห้างร้านต่างๆ ที่เคยเป็นของชาวตะวันตก ถูกญี่ปุ่นเข้ายึดครอง ซึ่งต่อมารัฐบาลไทยขอใช้สิทธิ์ในการเข้าครอบครองแทน บางธุรกิจก็ปิดกิจการลงอย่างถาวร นับการเป็นการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจในถนนเจริญกรุงครั้งสำคัญ นอกจากนี้ผลจากสงครามทำให้ถนนเจริญกรุงและส่วนอื่นๆ ของกรุงเทพฯ หลายแห่งถูกทำลายจากระเบิดของฝ่ายสัมพันธมิตร หลายครอบครัวอพยพไปยังส่วนอื่นๆ ของกรุงเทพฯ ที่ไม่เป็นเป้าหมายของฝ่ายสัมพันธมิตร หรือต่างจังหวัด ครั้นเมื่อ

¹ ครองราชย์ พ.ศ. 2468 - 2478 ต่อไปจะออกพระนามว่า รัชกาลที่ 7

² หม่อมราชวงศ์แฉ่งน้อย ศักดิ์ศรี และคนอื่น ๆ. (2534). **องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์**. หน้า 462.

สงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลงจึงเริ่มพากันกลับมาซ่อมแซมบ้านเรือน แต่ภายหลังสงครามโลกนั้น มีกลุ่มพ่อค้าคนไทยและคนไทยเชื้อสายจีนซึ่งสะสมทุนมาตั้งแต่ครั้งสงครามโลกขยายธุรกิจค้าปลีก จัดตั้งสถาบันทางการเงินของคนไทย และทำธุรกิจประกันภัย ซึ่งกิจการก้าวหน้ามาโดยลำดับ จึงต้องการสถานที่รองรับการเติบโตของธุรกิจได้ ถนนเจริญกรุงไม่เหมาะสมกับการทำธุรกิจแบบใหม่ๆ ด้วยเหตุนี้ กลุ่มพ่อค้าจึงย้ายที่ตั้งธุรกิจไปยังถนนสีลม ซึ่งขยายพื้นที่ทางธุรกิจได้มากกว่า ความเป็นย่านธุรกิจใหม่ของถนนสีลมเริ่มปรากฏชัดเมื่อมีการสร้างอาคารพาณิชย์สูงประมาณ 3-4 ชั้น เมื่อพ.ศ. 2490 ต่อมา พ.ศ. 2509 มีการก่อสร้างอาคารสูงมากกว่า 10 ชั้น¹ เช่น อาคารสำนักงานใหญ่ของธนาคารกสิกรไทย ธนาคารกรุงเทพ สำนักงานใหญ่ โรงแรมนารายณ์ บริษัทประกันภัย อาคารของธนาคารพาณิชย์ต่างๆ ทำให้ถนนสีลมได้กลายเป็นแหล่งสำคัญในการทำธุรกิจ ประกอบกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504-2509) ของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ มีเนื้อหาสาระในเรื่องส่งเสริมการลงทุน และพัฒนาอุตสาหกรรม ยังผลให้ภาครัฐปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค ประปา ถนน ไฟฟ้า เพื่อรองรับการขยายตัวทางธุรกิจ คลองสีลมถูกถมเพื่อขยายถนนสีลมให้กว้างขวาง ศูนย์กลางทางธุรกิจรูปแบบใหม่ จึงเปลี่ยนจากถนนเจริญกรุงมาที่ถนนสีลม ภูมิศาสตร์ของถนนสีลมมีความเหมาะสมในการเป็นตัวเชื่อมถนนเจริญกรุง ศูนย์กลางธุรกิจย่านเก่า กับย่านประตูน้ำซึ่งเป็นย่านการค้าใหม่อีกด้วย

การเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมของกรุงเทพฯ ทำให้รถรางทุกสายยกเลิกการให้บริการใน พ.ศ. 2511 ด้วยกลายเป็นพาหนะที่กีดขวางการจราจรและไม่เหมาะสมกับยุคสมัย รถรางซึ่งเป็นพาหนะที่เคยทันสมัยและสำคัญของถนนเจริญกรุงจึงสิ้นสุดลงด้วย

สรุปได้ว่าถนนเจริญกรุงเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ มาตั้งแต่แรกสร้างและขยายตัวอย่างเด่นชัดในสมัยรัชกาลที่ 5 การเรียนรู้เรื่องราวของถนนเจริญกรุงในช่วงระยะเวลา 100 ปี มีส่วนช่วยให้ทราบถึงประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและสังคมของกรุงเทพฯ ดังนั้นผู้วิจัยเห็นว่าการศึกษานี้จะทำให้เข้าใจถึงความสำคัญของถนนเจริญกรุงและทราบถึงการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมในถนนเจริญกรุงช่วง พ.ศ. 2411 – 2511 ซึ่งเป็นหลักฐานที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพมหานครในช่วงเวลานั้นได้เป็นอย่างดี

¹ อรรถรณ ศรีอุดม. วันวาน...กับวันนี้ของถนนสีลม. หน้า 7.

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงความสำคัญของถนนเจริญกรุงตั้งแต่ พ.ศ. 2411 ถึง พ.ศ. 2511
2. เพื่อศึกษาถึงพัฒนาการ ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุงตั้งแต่ พ.ศ. 2411 ถึง พ.ศ. 2511

1.3 ขอบเขตการศึกษา

งานวิจัยนี้จะศึกษาเรื่องการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุงในช่วงเวลา 100 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2411 จนกระทั่ง พ.ศ. 2511 โดยใช้ พ.ศ. 2411 เป็นจุดเริ่มต้นของการศึกษา เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ถนนเจริญกรุงขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างเด่นชัด ส่วนขอบเขตที่สิ้นสุดการศึกษา คือ พ.ศ. 2511 เป็นปีที่รัฐบาลยกเลิกการให้บริการรถรางในกรุงเทพมหานคร เพราะเป็นสิ่งกีดขวางการจราจร ซึ่งทำให้พาหนะสำคัญดั้งเดิมของถนนเจริญกรุงสิ้นสุดลง ผู้วิจัยเห็นว่าการศึกษาเรื่องนี้ จะทำให้เข้าใจและทราบถึงการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมในถนนเจริญกรุงซึ่งสามารถสะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพมหานครได้เป็นอย่างดี

1.4 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาจะใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ (Historial Approach) นำเสนอในรูปของการพรรณนาวิเคราะห์ (Analytical Description) โดยใช้เอกสารชั้นต้น ได้แก่ เอกสารประเภทจดหมายเหตุน พงศาวดาร และหนังสือพิมพ์ ตลอดจนใช้เอกสารชั้นรองประเภท หนังสือ บทความ จากวารสาร วิทยานิพนธ์ และงานวิจัย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงความสำคัญของถนนเจริญกรุงตั้งแต่ พ.ศ. 2411 ถึง พ.ศ. 2511
2. ทราบถึงพัฒนาการ ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุงตั้งแต่ พ.ศ. 2411 ถึง พ.ศ. 2511

1.6 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้สำรวจงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า ยังไม่มีผู้ศึกษาเกี่ยวกับถนนเจริญกรุงในบริบททางประวัติศาสตร์โดยตรง แต่พบว่ามีเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยผู้วิจัยจำแนกงานวิจัยที่เกี่ยวข้องออกเป็น 2 กลุ่ม คือ งานเขียนที่ศึกษาเกี่ยวกับประวัติศาสตร์สังคมของกรุงเทพฯ และงานเขียนที่ศึกษาเกี่ยวกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของกรุงเทพฯ

1.6.1 งานเขียนที่ศึกษาเกี่ยวกับประวัติศาสตร์สังคมของกรุงเทพฯ

เกื้อกูล ยืนยงอนันต์. (2519). **การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**. ปรินูญานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต. ภาควิชาประวัติศาสตร์. กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

ผลการวิจัยพบว่า การคมนาคมภายในประเทศก่อนสมัยรัชกาลที่ 5 นั้น มีแต่ความยากลำบาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคที่ห่างไกลจากพระนคร ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ไทยต้องเผชิญกับภัยคุกคามจากตะวันตก ทำให้รัฐบาลต้องปฏิรูปประเทศทุกด้านเพื่อรอดพ้นจากการตกเป็นอาณานิคม ซึ่งด้านที่สำคัญคือ ด้านการคมนาคมทางบก ได้แก่ รถไฟ ถนน ทางเกวียน รถมราง เพื่อให้การติดต่อระหว่างภูมิภาคกับกรุงเทพฯ เป็นไปด้วยความสะดวกและมีความใกล้ชิดกันมากขึ้น อย่างไรก็ตาม รัฐบาลต้องเผชิญกับอุปสรรคต่าง ๆ ทั้งด้านการเงิน การขาดแคลนบุคลากร การขาดวัสดุในการปฏิรูปและปรับปรุงการคมนาคมในประเทศ งานวิจัยเรื่องนี้ได้กล่าวถึงถนนเจริญกรุงในประเด็นที่มาและความสำคัญของการเป็นถนนสายแรก ๆ ของกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นประโยชน์ในการศึกษาต่อยอดเรื่องเกี่ยวกับบทบาทของถนนเจริญกรุงในสมัยต่อมา

สยมพร ทองสารี. (2526). ผลกระทบจากการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411-2453) : ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนในกำแพงพระนครด้านเหนือและด้านใต้พระนคร. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต. ภาควิชาประวัติศาสตร์. กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.

ผลการวิจัยพบว่า ในสมัยรัชกาลที่ 5 มีการตัดถนนขึ้นใหม่มากกว่า 110 สาย โดยขยายออกไปใน 3 บริเวณ ได้แก่ ด้านใจกลางพระนคร คือ อำเภอในกำแพงพระนคร และอำเภอสำเพ็ง ด้านเหนือพระนคร คือ อำเภอสวนดุสิต และด้านใต้พระนคร คือ อำเภอบางรัก ซึ่งการตัดถนนทั้ง 3 บริเวณนี้ได้ส่งผลกระทบในด้านเศรษฐกิจและสังคมตามมา ด้านเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการครอบครองกรรมสิทธิ์ที่ดินจากราษฎรรายย่อยมาเป็นพระคลังข้างที่ และพระคลังมีรายได้เป็นจำนวนมากจากค่าเช่าตึกแถวริมถนน และค่าสัมปทานรถราง ส่วนพื้นที่ด้านใต้พระนครมีขุนนางเป็นผู้ครอบครองที่ดินทำการตัดถนนและขายที่ดินให้แก่ชาวตะวันตกหรือคนในบังคับตะวันตก แต่การตัดถนนก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้าเฉพาะบริเวณกำแพงพระนคร และอำเภอสำเพ็งเท่านั้น ส่วนผลกระทบทางด้านสังคมนั้น การตัดถนนก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงของธรรมเนียมประเพณีเดิม เกิดสิ่งประดิษฐ์ต่าง ๆ ขึ้นใหม่ เกิดความเจริญทางการคมนาคม ตลอดจนการขนส่งติดต่อได้สะดวกรวดเร็วมากขึ้น ประเด็นสำคัญประการหนึ่งของ

งานวิจัยเรื่องนี้ที่สามารถนำไปศึกษาต่อยอดได้คือ การตัดถนนสายใหม่ ๆ ในรัชกาลที่ 5 ได้มีส่วนทำให้ถนนเจริญกรุงถูกลดความสำคัญลง

เยาวรัตน์ พุฒิมานรดีกุล. (2527). **การเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพฯ ในช่วงรัชกาลที่ 5-7 และผลกระทบทางสภาวะแวดล้อมต่อประชาชน**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต. ภาควิชาประวัติศาสตร์. กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ผลการวิจัยพบว่า การเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพฯ อันเนื่องมาจากการขยายตัวของเมือง ในช่วงรัชกาลที่ 5-7 ส่งผลให้คน 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 ชนชั้นสูงกับกลุ่มผู้ประกอบการทางด้านพาณิชยกรรม และกลุ่มที่ 2 ชนชั้นสามัญ มีความเหลื่อมล้ำกันมากในด้านเศรษฐกิจและสังคม กรุงเทพฯได้รับการพัฒนาทางวัตถุเป็นแบบเมืองสมัยใหม่ ทำให้วิถีชีวิตของประชาชนต่างไปจากเดิม และก่อกำเนิดวัฒนธรรมที่มีเงินเป็นเครื่องเกื้อหนุน การปรับตัวทางด้านสภาวะแวดล้อมของคน 2 กลุ่มนี้จึงมีความแตกต่างกัน กลุ่มที่ 2 จะมีสภาวะแวดล้อมทางสังคมและคุณภาพชีวิตในด้านลบ ทำให้คนกลุ่มนี้พยายามเคลื่อนย้ายเข้ามาในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก ยังผลให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ขึ้นจากการแออัดของคนในเมืองกรุง งานวิจัยเรื่องนี้ ทำให้ทราบปัญหาที่เกิดขึ้นกับคนกรุงเทพฯ ที่อาศัยอยู่บนถนนเจริญกรุง ซึ่งเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์สภาพสังคมของถนนเจริญกรุง

จิรวุฒิ แสงทอง. (2546). **ชีวิตประจำวันของชาวสยามในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2426-2475**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต. ภาควิชาประวัติศาสตร์. กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ผลการวิจัยพบว่า นับตั้งแต่พ.ศ. 2426 วิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯ เปลี่ยนผ่านจากสังคมน้ำไปสู่สังคมบก มีการตัดถนนมากขึ้นเพื่อรองรับการตั้งบ้านเรือนและกิจกรรมต่าง ๆ ทางสังคมที่ย้ายไปสู่ถนน การดำรงสถานะการเป็นเมืองการค้าของกรุงเทพฯ ช่วง พ.ศ. 2426 กระตุ้นให้ชาวเมืองประกอบอาชีพที่หลากหลาย สร้างตัวเองและครอบครัว การขยายตัวทางการศึกษาและกิจกรรมใหม่ทางสังคม ก่อให้เกิดชาวเมืองรุ่นใหม่ขึ้น ต่อมาหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่หลากหลายของนายทุนนักธุรกิจ คนสองกลุ่มนี้ได้สร้างวิถีการดำรงชีวิตและระสนิยมการบริโภคแบบใหม่ขึ้นมา ยังผลให้คนเหล่านี้เข้ามามีบทบาททางสังคมเทียบเท่าคนชั้นสูง ด้วยการเข้าไปมีบทบาททางการเมืองหรือสนับสนุนการปฏิวัติใน พ.ศ. 2475 งานวิจัยเรื่องนี้เป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการให้ข้อมูลการดำเนินชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพฯ บนเส้นถนนเจริญกรุง ซึ่งสะท้อนให้เห็นชัดเจนว่า ช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 ถนนเจริญกรุงเป็นถนนที่หนาแน่นไปด้วย

ประชากร มีความหลากหลายในการประกอบอาชีพ และเป็นที่ตั้งของห้างร้านต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก

1.6.2. งานเขียนที่ศึกษาเกี่ยวกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของกรุงเทพฯ

อรทิพย์ เทสสิริ. (2524). **การถือครองที่ดินในประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๔๔-๒๔๗๕**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต. ภาควิชาประวัติศาสตร์. กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ผลการวิจัยพบว่า ผลของสนธิสัญญาเบาว์ริงทำให้ที่ดินมีราคาสูงขึ้น การค้าขายตัว ราษฎร พ่อค้า นายทุน แย่งกันจับจองพื้นที่ในการทำมาหากิน จนเป็นเหตุให้เกิดกรณีวิวาทกันอยู่บ่อยครั้ง รัฐบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 จึงออกพระราชบัญญัติโฉนดที่ดิน พ.ศ. 2444 เพื่อระงับกรณีพิพาทเรื่องที่ดิน และยังเป็นความช่วยเหลือให้รัฐเก็บภาษีที่ดินได้มากขึ้น แต่การเก็บภาษีที่ดินก็ยังไม่รัดกุมนัก จนกระทั่งมีการออกพระราชบัญญัติภาษีที่ดินหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2475 งานวิจัยเรื่องนี้ มีการกล่าวถึงผลประโยชน์ของพระคลังข้างที่ในการครอบครองตึกแถวบนถนนเจริญกรุง

พรทิว สุปัทมณน. (2542). **การจัดการอสังหาริมทรัพย์ในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2444-2475**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต. ภาควิชาประวัติศาสตร์. กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.

ผลการวิจัยพบว่า ธุรกิจการจัดการอสังหาริมทรัพย์ในกรุงเทพมหานคร ขยายตัวอย่างมากในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งเป็นผลมาจากสาเหตุสำคัญ 4 ประการคือ การขยายอิทธิพลของชาติตะวันตก นโยบายของรัฐบาลที่ต้องการปรับปรุงชาติให้ทันสมัย การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น และความสนใจของคนชั้นสูงที่ต้องการลงทุนทำธุรกิจ กลุ่มบุคคลที่มีความสนใจในการทำธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจด้านอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ กลุ่มบุคคลที่สามารถครอบครองที่ดินเป็นจำนวนมาก เช่น กรมพระคลังข้างที่ วัด เจ้านาย และขุนนาง ซึ่งจะนำที่ดินที่ครอบครองอยู่นี้มาพัฒนาโดยการปลูกเป็นตึกแถว ห้องแถว โรงงาน สำหรับปล่อยให้เช่า พ่อค้า นายทุน หรือชาวต่างชาติเช่า กลุ่มบุคคลที่ครอบครองที่ดินจึงเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์อย่างยิ่ง งานวิจัยเรื่องนี้กล่าวถึงตึกแถวและที่ดินบนถนนเจริญกรุงที่สร้างรายได้จำนวนมากให้แก่พระคลังข้างที่ นับเป็นธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในรูปแบบแรก ๆ ของกรุงเทพฯ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวนี้ เป็นประโยชน์ในการศึกษาเรื่องธุรกิจที่อยู่บนถนนเจริญกรุง

1.7 แหล่งข้อมูล

1. สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
2. สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร
3. สำนักหอสมุดแห่งชาติ กรมศิลปากร
4. สำนักวรรณกรรมและประวัติศาสตร์ กรมศิลปากร
5. หอสมุดแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
6. แหล่งข้อมูลออนไลน์



บทที่ 2

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2404 – 2429

สภาพภูมิศาสตร์ของกรุงเทพฯ ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น แสดงให้เห็นถึงการเป็น “เมืองน้ำ” ด้วยมีพื้นฐานที่คล้ายเกาะ ล้อมรอบด้วยแม่น้ำลำคลอง และราษฎรที่ดำเนินชีวิตโดยพึ่งพาอาศัยน้ำเป็นปัจจัยหลัก เช่น การตั้งบ้านเรือน การคมนาคม และการค้าขาย ล้วนเกี่ยวพันกับทางน้ำทั้งสิ้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า คนไทยพึ่งพิงทางน้ำมากกว่าทางบก ครั้นเมื่อมีการติดต่อกับชาวตะวันตก ทำให้การดำเนินชีวิตของคนไทยเปลี่ยนแปลงไป เห็นได้จากภายหลังจากทำสนธิสัญญาเบาว์ริง (Bowring Treaty) กับอังกฤษ ในสมัยรัชกาลที่ 4 เป็นผลให้ราษฎรปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตให้ทันสมัยเข้ากับชาวตะวันตก ซึ่งชาวตะวันตกได้เรียกร้องให้ไทยปรับปรุงบ้านเมืองหลายประการ การเรียกร้องข้อหนึ่งที่มีผลต่อคนไทยเป็นอย่างมาก คือ การตัดถนน

การตัดถนนทำให้พื้นที่กรุงเทพฯ ขยายตัว และเปลี่ยนวิถีของชาวกรุงเทพฯ จากที่ใช้แม่น้ำเป็นหลักมาสู่การทำกิจกรรมบนถนน ทั้งยังเป็นการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างเมืองของกรุงเทพฯ ด้วย ถนนที่มีความสำคัญและเป็นถนนที่ควรทำการศึกษา เพราะเป็นถนนแบบตะวันตกสายแรกของไทย และเป็นจุดกำเนิดของความเจริญของกรุงเทพฯ คือ ถนนเจริญกรุง

บทที่ 2 ที่จะศึกษานี้ต้องการชี้ให้เห็นถึงภูมิหลังของการตัดถนน การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุงตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ต่อเนื่องมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ถนนเจริญกรุงขยายตัวอย่างมาก จนถึงพ.ศ. 2429 หรือสิ้นสุดทศวรรษที่ 2420 ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนที่จะมีการใช้รถรางในถนนเจริญกรุง

2.1 การคมนาคมในกรุงเทพฯ หลังสนธิสัญญาเบาว์ริง ถึง พ.ศ. 2404

ไทยทำสนธิสัญญาเบาว์ริงกับอังกฤษ เมื่อพ.ศ. 2398 และชาติอื่นๆ¹ เป็นผลให้เกิดการพัฒนาและปรับปรุงบ้านเมืองหลายประการ การเข้ามาอยู่อาศัยในเมืองไทยของชาวตะวันตก ได้เรียกร้องให้ไทยตัดถนนเพื่อใช้เป็นทางสัญจร ซึ่งการตัดถนนตามข้อเรียกร้องนั้น นับว่าเป็นเรื่องแปลกใหม่ของชาวไทย

¹ ประเทศที่ส่งทูตเข้ามาทำสัญญา คือ สหรัฐอเมริกา และฝรั่งเศส ทำสัญญา เมื่อ พ.ศ. 2399 เดนมาร์ก และโปรตุเกสทำสัญญา เมื่อ พ.ศ. 2401 เนเธอร์แลนด์เมื่อ พ.ศ. 2403 ปรัสเซีย (เยอรมัน) เมื่อ พ.ศ. 2404 ตามลำดับ ส่วนอีก 4 ประเทศทำสัญญากับตัวแทนรัฐบาลไทย ณ กรุงลอนดอน ได้แก่ สวีเดน - นอร์เวย์ เบลเยียม และอิตาลี เมื่อ พ.ศ. 2401 และออสเตรีย-ฮังการี เมื่อ พ.ศ. 2402

ด้วยเป็นเพราะชีวิตประจำวันใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก เห็นได้จากการมีคลองหลายสายในกรุงเทพฯ เช่น คลองรอบกรุง¹ คลองผดุงกรุงเกษม² ถนนจึงไม่ได้มีความสำคัญในการเป็นทางสัญจร ส่วนถนนซึ่งเป็นทางสายสั้นๆ รอบพระบรมมหาราชวังที่มีมาตั้งแต่สมัยรัชกาล 3 ก็ได้เป็นเส้นทางสำหรับราษฎร ถนนดังกล่าวนี้มี 3 สายหลัก³ ได้แก่ ถนนอมรวิถี ถนนจักรีจรัส และถนนเขื่อนขันธ์ทิเนศ และยังมีถนนที่แยกย่อยอีก 18 สาย⁴ ซึ่งในเรื่องนี้ รัชกาลที่ 4 มีพระบรมราชธิบายเกี่ยวกับถนนล้อมพระบรมมหาราชวังไว้ 3 ประการ คือ ประการแรก ถนนเป็นเครื่องเชิดชูพระบรมมหาราชวังและกั้นพระบรมมหาราชวังให้อยู่ห่างจากบ้านเรือนราษฎรที่อยู่กันอย่างแออัดกรุงรัง ประการที่ 2 ถนนเป็นเครื่องป้องกันมิให้ข้าศึกศัตรูเข้ามาประชิดติดกำแพงพระบรมมหาราชวัง และประการที่ 3 ถนนเป็นที่พระมหากษัตริย์ทรงใช้ประกอบพระราชกรณียกิจในพระราชพิธีต่างให้สมพระเกียรติยศ⁵ ภาพของกรุงเทพฯ ในเวลานั้นปรากฏในบันทึกของบาทหลวงปาลเลกซ์ (Jean Baptist Pallegoix) ซึ่งอยู่ในสมัยรัชกาลที่ 3 – รัชกาลที่ 4 ให้ความเห็นไว้ว่า

“... ในเมืองหลวงไม่มีรถลัคน์เดียว ต่างใช้เรือกันทั้งนั้น แม่น้ำลำคลองแทบจะเป็นเส้นทางคมนาคมอย่างเดียว เว้นแต่ตอนใจกลางเมืองอันมีร้านค้าหรือตลาดเท่านั้น ที่มีถนนปูด้วยอิฐแผ่นใหญ่...”⁶

¹ ขุดขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2328 ในรัชกาลที่ 1 โปรดให้ขุดขึ้นเพื่อเป็นคูเมืองสำหรับป้องกันข้าศึกศัตรู และเพื่อการคมนาคมภายในเมือง เริ่มตั้งแต่บางลำพู ยาวขนานไปกับคลองคูเมืองเดิม ที่ขุดขึ้นตั้งแต่สมัยธนบุรี มาออกแม่น้ำข้างใต้ เหนือวัดสามปลื้ม (ต่อมาคือวัดจักรวรรดิราชาวาส) ยาว 85 เส้น 13 วา (ประมาณ 3.5 กิโลเมตร) แล้วโปรดให้ขุดคลองหลอด 2 คลอง เชื่อมระหว่างคลองคูเมืองเดิมกับคลองรอบกรุง จากนั้น โปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองมหานาค บริเวณเหนือวัดสระเกศ เพื่อให้ประชาชนลงเรือเล่นสควาในฤดูน้ำ เหมือนในสมัยอยุธยา

² รัชกาลที่ 4 โปรดให้ขุดเมื่อ พ.ศ. 2394 ถือเป็นคลองขุดแรกในรัชกาล ขนานไปกับคลองรอบกรุง เริ่มตั้งแต่บริเวณวัดเทวราชกุญชร ไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาอีกด้านหนึ่งบริเวณวัดแก้วแจ่มฟ้า (ปัจจุบันบริเวณนี้คือโรงแรมรอยัล ออร์คิด เชอราตัน ส่วนวัดแก้วแจ่มฟ้า ย้ายไปตั้งที่แห่งใหม่ริมถนนสีพระยา) พระราชทานนามว่า “คลองผดุงกรุงเกษม” แล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2397 ยาว 137 เส้น 10 วา (ประมาณ 5.5 กิโลเมตร) ยังผลให้พระนครมีอาณาเขตทางทิศเหนือและทิศใต้กว้างขวางออกไปจากเดิม

³ อมรดุณารักษ์ (อุทุมพร สุนทรเวช). (2515). *วังหลวง*. หน้า 15.

⁴ ญัฐภูมิ ปรีวณิตย์. (2560). *เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร*. หน้า 29.

⁵ หอสมุดแห่งชาติ. *เลขที่ 121. จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4*. ไม่ปรากฏ จ.ศ.

⁶ ฌัง-บัปติสต์ ปาลเลกซ์. (2520). *เล่าเรื่องกรุงสยาม*. หน้า 56.

สนธิสัญญาเบาว์ริงทำให้การค้าขายตัว รัชกาลที่ 4 ทรงส่งเสริมให้ชุดคลองเชื่อม พระนครไปยังหัวเมืองต่างๆ เช่น คลองมหาสวัสดิ์ (ขุดเมื่อ พ.ศ. 2402) คลองดำเนินสะดวก (ขุดเมื่อ พ.ศ. 2409) และคลองภาษีเจริญ (ขุดเมื่อ พ.ศ. 2410) เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้าว ซึ่งเป็นสินค้าสำคัญของประเทศ แม้ว่าสนธิสัญญาเบาว์ริง จะทำให้มีชาวต่างชาติเข้ามาในกรุงเทพฯ มากขึ้น และส่งผลให้การค้าขายเริ่มมีอิสระ แต่ข้อกำหนดประการหนึ่งได้จำกัดเรื่องเขตที่อยู่อาศัยของชาวต่างชาติไว้ว่า

“...ข้อที่ 4 คนที่อยู่ในบังคับฝรั่งเศส อังกฤษ อเมริกัน จะมาค้าขายตามหัวเมืองชายทะเลซึ่งขึ้นกับกรุงเทพมหานครก็ค้าขายได้โดยสะดวก แต่จะอาศัยอยู่ได้ทีเดียวก็แต่ในกรุงเทพมหานคร ตามในจังหวัดซึ่งกำหนดไว้ในหนังสือสัญญาประการหนึ่งคนอยู่ในบังคับฝรั่งเศส อังกฤษ อเมริกัน จะมาเช่าที่ปลูกโรงปลูกเรือนปลูกตึก และจะซื้อเรือนซื้อโรงซื้อตึกพันกำแพงออกไปกำหนด 200 เส้น คือ 4 ไมล์เช่าได้ แต่จะซื้อที่ซื้อไม่ได้ ถ้าอยู่ถึง 10 ปีแล้ว จึงจะซื้อได้ ถ้าอยู่ยังไม่ถึง 10 ปี ท่านเสนาบดีจะโปรดให้ซื้อก็ซื้อได้ ที่นอกกำหนด 200 เส้นนั้น คนอยู่ในบังคับฝรั่งเศส อังกฤษ อเมริกัน จะซื้อจะเช่าที่เรือน ที่สวน ที่ไร่ที่นา ตั้งแต่กำแพงเมืองออกไป เดินกำลังเรือแจวเรือพายทาง 24 ชั่วโมง จะซื้อจะเช่าเมื่อไรก็ซื้อได้เช่าได้ แต่เมื่อคนอยู่ในบังคับฝรั่งเศส อังกฤษ อเมริกัน จะซื้อที่ซื้อเรือนจะต้องบอกกงสุลฝรั่งเศส อังกฤษ อเมริกัน ตามที่ตามตำแหน่งผู้จะซื้อ กงสุลจะได้บอกเจ้าพนักงานฝ่ายไทย เจ้าพนักงานกับกงสุลเห็นว่าคนที่ซื้อที่นั้นเป็นคนจะทำมาหากินโดยจริง เจ้าพนักงานกับกงสุลจะได้ช่วยว่ากล่าวให้ซื้อตามราคาสมควร แล้วจะได้ดูแลปากที่วัดที่ทำหนังสือปิดตราเจ้าพนักงานให้ไว้เป็นสำคัญ...”¹

ผลอันเนื่องจากข้อสัญญานี้ชาวต่างชาติและคนในบังคับจึงเรียกร้องให้รัชกาลที่ 4 จัดการเรื่องที่อยู่อาศัยและการประกอบอาชีพให้ได้รับความสะดวก เพราะจากข้อสัญญาที่กำหนดให้ชาวต่างชาติที่อาศัยอยู่ในสยามไม่ถึง 10 ปี ไม่มีสิทธิซื้อที่ดินในกำแพงพระนคร หรือนอกกำแพงพระนครออกไปในระยะ 200 เส้น ทำได้เพียงแต่เช่าเท่านั้น หากจะซื้อต้องให้เสนาบดีของไทยเป็นผู้ให้การอนุญาตก่อน เป็นผลให้คนกลุ่มนี้ต้องไปตั้งบ้านเรือน และโรงสินค้าอยู่ที่ลำเพ็ญหรือไกลออกไปถึงคอกกระบือ ต่อมาจึงได้ทำหนังสือกราบบังคมทูลขอไปตั้งบ้านเรือน โรงเก็บ

¹ กรมศิลปากร. (2547). **ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4** เรื่องที่ 87 ประกาศว่าด้วยการประพุดต่อฝรั่งเศสอังกฤษและอเมริกันที่เข้ามาอยู่ในเมืองไทย. หน้า 93-94.

สินค้าและท่าเรือรวมกันอยู่ที่ตำบลบางนา เพื่อความสะดวกในการค้าขาย ง่ายต่อการหาที่จอดเรือ และขนส่งสินค้า ตลอดจนไม่ต้องการอยู่อาศัยปะปนกับคนไทยคนจีน และคนแขกให้เกิดข้อขัดแย้งจนเป็นความกันอยู่เสมอ จึงขอให้รัฐบาลชุดคลองและตัดถนนจากบางนาเข้ามาในพระนคร เพื่อประโยชน์ในการขนถ่ายสินค้าด้วย¹

ครั้งนั้น รัชกาลที่ 4 ไม่ทรงเห็นด้วยกับคำกราบบังคมทูลนี้ ด้วยทรงเกรงว่าการขุดคลองจะทำให้น้ำเค็มขึ้นมาถึงกรุงเทพฯ อย่างไรก็ตาม ในที่สุดทรงยอมทำตามข้อเรียกร้อง ด้วยทรงเห็นด้วยกับขุนนางที่กราบบังคมทูลว่า ถ้าชาวยุโรปย้ายไปตั้งที่บางนา ก็จะห่างไกลออกไป ก็มีคุณอย่างหนึ่งด้วยความหยุกหยิกนั้นน้อยลง² ดังนั้น พ.ศ. 2400 โปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาบวรวิมล มหาโกษาธิบดี (ข้า บุนนาค) ที่พระคลัง (ต่อมาได้รับพระราชทานนามใหม่ คือ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี) จ้างจีนขุดคลองตั้งแต่หน้าบ่อผลาญไพรีย คลองผดุงกรุงเกษม ตัดทุ่งลงไปถึงคลองพระโขนง ออกไปทะเลถึงแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะทางยาว 8 กิโลเมตร ความกว้าง 12 เมตร ลึก 3 เมตร พระราชทานนามว่า “คลองถนนตรง” มูลดินที่ได้จากการขุดคลองถมขึ้นเป็นถนน พระราชทานนามว่า “ทางถนนตรง”³ แต่ราษฎรมักเรียกว่า “คลองวัวลำพอง” และ “ถนนวัวลำพอง” ตามชื่อทุ่งที่ถนนตัดผ่าน (ต่อมาในสมัย รัชกาลที่ 6 พระราชทานนามถนนสายนี้ใหม่ว่า ถนนพระรามที่ 4)

เมื่อการขุดคลองถนนตรงและทางถนนตรงแล้วเสร็จ ชาวต่างชาติที่ร่วมกันกราบบังคมทูลขอพระราชทานที่ดินที่บางนา ก็ไม่ได้ไปอยู่อาศัยและอ้างว่า “เป็นเพราะไกลเกินไปจะขออยู่ที่บางรักเช่นเดิม”⁴ คลองและถนนแห่งนี้จึงเป็นที่เปลี่ยว เพราะไม่มีคนใช้เส้นทางนี้

2.2 ถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2404 - 2410

การตัดถนนเจริญกรุงเกิดขึ้นจากข้อเรียกร้องของชาวต่างชาติ ใน พ.ศ. 2404 กงสุลชาวยุโรปเข้าชื้อกันกราบบังคมทูลให้ไทยสร้างถนนเพื่อใช้สำหรับขี่ม้าตากอากาศ จะได้ไม่เจ็บไข้ได้ป่วย มีความปรากฏในพระราชพงศาวดารว่า ชาวยุโรปเคยขึ้นรถขึ้นขี่ม้าไปเที่ยวตากลมอากาศ ได้ความสบายไม่ใคร่เจ็บไข้ เข้ามาอยู่ในกรุงไม่มีถนนหนทางที่จะขี่รถขี่ม้าไปเที่ยวพากันเจ็บไข้

¹ หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 131. จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. จ.ศ. 1224.

² กรมศิลปากร. (2547). พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ของเจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี. หน้า 125.

³ แหล่งเดิม. หน้าเดิม.

⁴ แหล่งเดิม. หน้าเดิม.

เนื่องๆ¹ คำกราบบังคมทูลนี้ สอดคล้องกับพระราชดำริที่จะให้บ้านเมืองมีถนนหนทางที่เรียบรื่น สะอาดตา ดงามขึ้นเหมือนประเทศยุโรป จึงโปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนจากริมบ้านเจ้าเขมรไปบางคอแหลม

ถนนเจริญกรุงตัดแบ่งเป็น 2 ช่วง เรียกว่า ถนนเจริญกรุงตอนนอก เริ่มตั้งแต่บ้านเจ้าเขมร ริมคลองรอบกรุง บริเวณที่ตรงกับประตูพระนครข้างป้อมเสือทะยาน ยาวไปถึงย่านบางคอแหลม รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ เป็นแม่กองตัดถนน พระยาอินทราธิบดีศรีราชรองเมืองเป็นนายงาน เริ่มตัดถนนเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2404 ทรงสิ้นพระราชทรัพย์จากการตัดถนนทั้งสิ้น 102 ชั่ง 8 ตำลึง 1 บาท 2 สลึง² ซึ่งเป็นเงินจากค่าผู้ประภาที่ราชการเรียกเก็บจากชาวจีนปีละ 4 บาทต่อคน

ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2405 รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาอมราช (ครุฑ) และพระพรหมบริรักษ์ เป็นแม่กองตัดถนนเจริญกรุงระยะที่ 2 หรือเจริญกรุงตอนใน³ เริ่มตั้งแต่บริเวณมุมตะวันออกเฉียงใต้ของกำแพงพระบรมมหาราชวัง หรือปลายถนนท้ายวัง ไปทางตะวันออก ข้ามคลองคูเมืองเดิมบรรจบกับถนนเจริญกรุงตอนนอกที่ตัดไว้เมื่อ พ.ศ. 2404

ภายหลังที่ถนนเจริญกรุงแล้วเสร็จ ยังไม่มีการเรียกชื่ออย่างเป็นทางการ คนไทยเรียกว่า “ถนนใหม่” ชาวตะวันตกเรียกว่า “New Road” ส่วนชาวจีนเรียกว่า “ซินพะโล้ว” ต่อมา รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้ออก “ประกาศให้เรียกคลองผดุงกรุงเกษม” ความว่า

“ทางที่ทำใหม่ตรงวัดพระเชตุพน ตรงออกไปนอกกำแพงข้ามคลองไปริม
บ้านแขกเมืองเขมร เลี้ยวไปถึงป้อมบังนิ๊กแล้วข้ามคลองผดุงกรุงเกษม ตรงลงไปถึง

¹ แหล่งเดิม. หน้า 169.

² กรมศิลปากร. (2547). พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ของเจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี. หน้า 170.

³ บริเวณคลองรอบกรุงแถววังเจ้าเขมร ข้างป้อมเสือทะยาน ซึ่งอยู่ใกล้กับจุดเชื่อมระหว่างถนนเจริญกรุงตอนนอก กับถนนเจริญกรุงตอนใน มีประตูเมืองซึ่งเป็นประตูสำคัญทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพระนคร สร้างคร่อมถนนอยู่ ตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์ ถึงสมัยรัชกาลที่ 5 โปรดให้ปรับปรุงประตู โดยเพิ่มช่องประตูที่แต่เดิมมีอยู่ช่องเดียวเป็น 3 ช่อง เพื่อให้รถผ่านไปมาได้สะดวกขึ้น ชาวบ้านเรียกประตูนี้ว่า ประตูสามยอด แต่เมื่อถึงปลายรัชกาลที่ 5 การจราจรบนถนนเจริญกรุงคับคั่งมาก จึงโปรดให้รื้อประตูสามยอดทิ้งเพื่อที่จะขยายถนนเจริญกรุงให้กว้างขวางขึ้น

บางคอแหลมนั้น โปรดเกล้าฯให้เรียกว่า ถนนเจริญกรุง ห้ามอย่าให้เรียกอย่างอื่น
ต่อไป จดหมายประกาศให้ราษฎรรู้ทั่ว¹

รัฐบาลไทยได้จ้างนายเฮนรี อาลาบาสเตอร์ (Henry Alabaster)² ชาวอังกฤษ ทำ
การสำรวจวัดแนวถนน และเขียนแบบก่อสร้าง สองข้างถนนมีคันหินขนาน และมีร่องสำหรับ
ระบายน้ำ ก่ออิฐกว้าง 40 เซนติเมตร ลึก 60 เซนติเมตร พื้นถนนยังมีสภาพไม่ดีนัก เพราะไม่มีการ
ลงฐาน ใช้วิธีการทุบพอให้ดินเรียบ ๆ แล้วเอาอิฐเรียงตะแคงอัดให้แน่นด้วยดินหรือทราย ถมตรง
กลางให้สูงขึ้นแบบหลังเต่าเพื่อระบายน้ำลงสองข้างเวลาฝนตก เมื่อการตัดถนนแล้วเสร็จใหม่ๆ
สภาพถนนยังไม่เรียบร้อย ในฤดูแล้งก็มีฝุ่น ส่วนฤดูฝนก็เป็นโคลนตม³ ถนนทรุดโทรมอย่างรวดเร็ว
แม้จะไม่ได้มีผู้คนหรือยานพาหนะผ่านไปมา แต่ก็มีอาการช่อมแซมเฉพาะบริเวณที่เสียหายเท่านั้น
โดยเอาหินหรือดินมาถมแล้วบดให้แน่น ต่อมาก็เปลี่ยนเป็นเกลี่ยดินและทุบให้เรียบ เอาหินใส่
ข้างบนแล้วใช้รถบดอีกที⁴

วิธีการตัดถนนของนายเฮนรี อาลาบาสเตอร์ ที่ปรากฏในหนังสือพิมพ์ราย 3
เดือน ชื่อ Siam Repository แสดงให้เห็นถึงความยากลำบากอย่างมากในการตัดถนนในสมัย
รัชกาลที่ 4 และแสดงถึงสภาพบ้านเมืองในกรุงเทพฯ ได้เป็นอย่างดี มีข้อความว่า

“...เขาทำประโยชน์ยิ่งให้แก่รัฐบาลไทย เมื่อเขาย่ำไปตามสวนผลไม้แลทุ่งนาวัน
แล้ววันเล่า กระโดดข้ามท้องร่องบ้าง ลุยโคลนเลนไปบ้าง เพื่อสำรวจเส้นทางที่จะสร้าง
ถนนเหล่านี้ เมื่อสร้างถนนเสร็จแล้ว ทางราชการก็ทำสะพานข้ามคลอง และเอาทราย
มาเกลี่ยถนนเพื่อนักขี่ม้าจะได้ควมม้าเป็นระยะทางไกล ๆ...”⁵

¹ กรมศิลปากร. (2547). **ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4**. หน้า 503.

² ต้นสกุล เศรษฐศิลา เข้ามารับราชการตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ต่อมาได้รับความไว้วางพระราชหฤทัยจาก
รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้ดำรงตำแหน่งหน้าที่สำคัญหลายตำแหน่ง คือ ที่ปรึกษาส่วนพระองค์ ผู้อำนวยการ
สร้างถนนและสะพานในกรุงเทพฯ เสียชีวิตเมื่อ พ.ศ. 2427 โปรดเกล้าฯ ให้จัดการศพเทียบเท่าตำแหน่งพระยา
เอก จัดทำมณฑปแบบฝรั่งที่สุสานโปรเตสแตนต์ ถนนเจริญกรุง

³ ทองต่อ กล้วยไม้ ณ อยุธยา. (2531). **พระบรมราชจักรีวงศ์กับกรุงเทพมหานคร**. หน้า 30.

⁴ ณัฐวุฒิ ปรีณิตย. (2560). **เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร สมัยรัชกาลที่ 1-5**.
หน้า 39.

⁵ ชัย เรื่องศิลป์. (2522). **ประวัติศาสตร์ไทย สมัย พ.ศ. 2352 - 2453 ด้านสังคม**. หน้า 295.

ภายหลังที่มีการตัดถนนแล้ว รัชกาลที่ 4 มีพระราชดำริให้เชิญชนขุนนาง พ่อค้า รับทำสะพานข้ามคลองที่ถนนตัดใหม่ ในการนี้ เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์รับทำสะพานเหล็ก¹ ข้ามคลองรอบกรุง ใกล้กับบ้านเจ้าเขมร นอกจากนี้ยังมีสะพานอื่น ๆ ที่ตัดสร้างขึ้นในคราวเดียวกันนี้อีกหลายสะพาน²

การติดต่อกับประเทศตะวันตกยังผลให้ไทยได้รับความรู้ใหม่ๆ การตัดถนนโดยมีการสำรวจทำรางวัดและวิธีการปูอิฐ นับเป็นวิทยาการอย่างหนึ่งที่ได้รับมาจากการเปิดรับความเจริญก้าวหน้าจากต่างประเทศ ซึ่งแต่เดิมถนนหนทางที่ใช้กันอยู่นั้นเป็นทางลู่มๆ ดอนๆ โดยเห็นได้จาก ประกาศเรื่องเกณฑ์ทรายโยยถนนในการพระศพ³ กล่าวคือ ในสมัยก่อน หากมีงานพระศพ จะต้องเกณฑ์ไพร่ให้หาทรายมาเกลี่ยโยยถนนหนทางชั่วคราวเชิญพระศพ แต่เมื่อมีการตัดถนนแบบตะวันตก ก็มีได้โปรดให้มีการเรียกเก็บเงินค่าทรายจากไพร่หลวงอีก ถนนเจริญกรุงเป็นถนนสายแรกที่ใช้วิธีแบบตะวันตก⁴

ในคราวที่ตัดถนนเจริญกรุงตอนนอก พ.ศ. 2404 ยังโปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนขวาง (ต่อมาคือถนนสีลม) แยกไปอีกสายหนึ่ง โดยเริ่มจากถนนเจริญกรุงที่ตำบลบางรัก ไปจรดถนนตรงบริเวณศาลาแดง ซึ่งเป็นที่ดินของเจ้าพระยาวรวิงศ์มหาโกษาธิบดี ถนนสายนี้มีคลองขุดขนานไปตลอด โดยนำมูลดินจากการขุดคลองขึ้นมาถมเป็นถนน ในเวลาต่อมาชาวต่างประเทศได้นำเอา

¹ ปัจจุบันคือ สะพานเหล็กบน หรือสะพานดำรงสถิต สะพานสมัยแรกสร้างเป็นสะพานมีรางเหล็ก และมีล้อที่คานด้านล่าง เป็นจุดถนนเจริญกรุงตอนนอกกับถนนเจริญกรุงตอนใน ต่อมาเปลี่ยนเป็นสะพานคอนกรีต

² สะพานข้ามคลองที่มีขุนนาง พ่อค้า ราษฎรร่วมใจกันสร้างในคราวนี้ ได้แก่ 1. สะพานเหล็กข้ามคลองรอบกรุงริมวังเจ้าเขมร 2. สะพานเหล็กข้ามคลองรอบกรุงไปวัดจักรวรรดิ 3. สะพานไม้ข้ามคลองวัดจักรวรรดิไปถนนสำเพ็ง 4. สะพานก่ออิฐปูนข้ามศาลเจ้าใหม่ 5. สะพานไม้ข้ามคลองวัดสามจีน 6. สะพานไม้ข้ามคลองผดุงกรุงเกษม ริมบ่อมปิดปัจฉานึก 7. สะพานก่ออิฐปูนข้ามคลองหลังบ้านกงสุลอังกฤษ 8. สะพานก่ออิฐปูนข้ามคลองบางรัก 9. สะพานก่ออิฐปูนข้ามคลองเหนือวัดยานนาวาฝั่งเหนือ 10. สะพานก่ออิฐปูนข้ามคลองเหนือวัดยานนาวาฝั่งใต้ 11. สะพานก่ออิฐปูนข้ามคลองวัดลาว (วัดสุทิวราราม) 12. สะพานก่ออิฐปูนข้ามคลองบางขวาง 13. สะพานก่ออิฐปูนข้ามคลองวัดใหม่ (กันมาตุยาราม) 14. สะพานก่ออิฐปูนข้ามคลองบางรักริมคลองขวางขุดใหม่ 15. สะพานข้ามคลองถนนตรง 16. สะพานไม้ข้ามคลองปทุมวัน 17. สะพานไม้ข้ามคลองปทุมวัน มาคลองผดุงกรุงเกษมถึงคลองถนนตรง

³ กรมศิลปากร. (2547). **ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4**. หน้า 290.

⁴ ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์. (2560). **เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร รัชกาลที่ 1-5**. หน้า

เครื่องวิดน้ำกังหันลมหรือเครื่องสีลมมาตั้งที่ถนนขวาง เป็นที่โดดเด่นมาก ชาวบ้านจึงเรียกถนนสายนี้ว่า “ถนนสีลม” ส่วนชาวต่างประเทศเรียกว่า “Windmill Road”

ในขณะที่ตัดถนนเจริญกรุงตอนใน โปรดให้ตัดถนนสายอื่นๆ บริเวณใกล้เคียงร่วมด้วย คือ ถนนบำรุงเมืองและถนนเฟื่องนคร มีหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญและความตื่นตัวที่ดีในการมีถนนของไทย คือ เมื่อ พ.ศ. 2407 รัชกาลที่ 4 เสด็จประพาสถนนเจริญกรุงและถนนทุกสายที่สร้างในรัชกาล โปรดให้มีการฉลองถนนถึง 3 วัน 3 คืน¹

นอกจากนี้ รัชกาลที่ 4 มีพระราชประสงค์ที่จะกีดกันมิให้ชาวยุโรปและคนในบังคับที่เข้ามาอาศัยอยู่ในพระนคร เข้ามาอยู่จนวายในบริเวณท้องสนามไชย ด้วยแต่เดิมนั้น ชาวยุโรปและคนในบังคับมักชอบขี่ม้าเข้ามาในบริเวณหน้าพระที่นั่งสุทไธสวรรย์ ท้องสนามไชย ซึ่งเป็นที่ส่วนพระองค์ และสยามไม่สามารถลงโทษคนเหล่านี้ได้ เนื่องด้วยตามสนธิสัญญาเบาว์ริง ระบุว่า ถ้าชาวยุโรป หรือคนในบังคับกระทำความผิด ต้องส่งให้กงสุลเป็นผู้ดำเนินการชำระความ พระองค์ทรงเกรงว่าเรื่องราวอาจจะลุกลามเป็นความใหญ่ จึงมักไม่ทรงถือโทษ โดยทรงคิดว่า เขาเป็นชาวต่างประเทศไม่รู้ธรรมเนียมไทย² ดังนั้นหากมีการตัดถนนสายใหม่ อาจจะลดความขัดแย้งลงได้ด้วยเหตุนี้เมื่อชาวยุโรปกราบบังคมทูลขอให้มีการตัดถนน จึงโปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนเจริญกรุงขึ้น

2.3 สภาพเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2404 - 2410

การสร้างถนนเจริญกรุงตามข้อเรียกร้องของชาวยุโรปนั้น หากพิจารณาแล้วจะสะท้อนให้เห็นถึงแนวพระราชดำริของรัชกาลที่ 4 ที่ทรงเลือกสร้างถนนใหม่ให้ขนานไปกับแนวแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นทางสัญจรของชาวไทยแต่เดิม นับเป็นพระราชประสงค์ที่ต้องการจะปรับปรุงประเทศให้ทันสมัยแบบตะวันตก แต่ยังคงไว้ซึ่งวิถีชีวิตดั้งเดิมของไทย ด้วยเหตุนี้ถนนเจริญกรุงจึงเป็นถนนสายยาว ขนานตามแนวแม่น้ำ นอกจากนี้ ยังอาจวิเคราะห์ได้ว่า การตัดถนนเจริญกรุงเป็นเหมือนการเปิดพื้นที่ทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ อีกทางหนึ่ง เพราะภายหลังจากตัดถนนเจริญกรุงแล้วโปรดให้สร้างตึกแถวริมถนนพระราชทานแก่พระราชโอรสธิดาไว้สำหรับเก็บค่าเช่าตึก เพื่อเป็นทางหารายได้ ในเรื่องนี้ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาบำราบปรปักษ์ ทรงบันทึกไว้ในสาส์นสมเด็จ ความว่า “...พออายุ 6 ขวบ ก็ได้รับพระราชทานตึกแถวริมถนนเจริญกรุง 2 ห้อง ได้ค่าเช่าห้อง 1 เดือนละ 4

¹ กรมศิลปากร. (2547). พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ของเจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี. หน้า 205.

² หอสมุดแห่งชาติ. เลขที่ 121. จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4. ไม่ปรากฏ จ.ศ.

บาท ...”¹ ตึกแถวที่รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างนี้ ส่วนใหญ่เป็นตึกแถวส่วนที่เป็นถนนเจริญกรุงตอนใน เนื่องด้วยถนนเจริญกรุงตอนใน รัชกาลที่ 4 ทรงออกเงินส่วนพระองค์ในการสร้างถนนส่วนนี้เอง ส่วนถนนเจริญกรุงตอนนอกเป็นเงินหลวง ด้วยเหตุนี้จึงทรงขอที่ดินสองฟากถนน สร้างตึกให้คนเช่าทำการค้าทดแทนเงินส่วนพระองค์ที่เสียไป การที่ทรงมีพระราชดำริในเรื่องปล่อยให้พ่อค้าเช่าตึกเพื่อเก็บค่าเช่านั้น เป็นจุดเริ่มต้นของการสร้างรายได้ให้กับพระคลังข้างที่ในเวลาต่อมาเป็นอย่างมาก ด้วยทรงเล็งเห็นโอกาสของถนนเจริญกรุงที่จะเป็นแหล่งธุรกิจสำคัญในภายหน้า นอกจากนี้ยังทรงตัดถนนขวางและซุดคลองขวาง เพื่อเชื่อมโยงถนนเจริญกรุงตอนนอก ให้ติดต่อกับถนนตรงที่ตัดไว้แต่เดิม จะเห็นได้ว่าการตัดถนนเจริญกรุงเกิดประโยชน์ทั้งแก่ชาวยุโรปและชาวไทย

ถนนเจริญกรุงตัดผ่านชุมชนสำคัญที่ตั้งอยู่แต่เดิม ทำให้วิเคราะห์ได้ว่า รัชกาลที่ 4 ทรงตั้งพระทัยให้ถนนเจริญกรุงเป็นเส้นทางติดต่อกันระหว่างชุมชน จึงทรงให้ตัดถนนตามแนวชุมชน ถนนเจริญกรุงมีคลองผดุงกรุงเกษมเป็นเส้นแบ่งเขตเศรษฐกิจของถนนเป็นสองส่วนใหญ่ๆ² คือ แหล่งค้าขายภายในเขตคลองผดุงกรุงเกษม และนอกเขตคลองผดุงกรุงเกษม

แหล่งค้าขายในเขตคลองผดุงกรุงเกษมเริ่มจากท้ายกำแพงพระบรมมหาราชวัง ถึงคลองผดุงกรุงเกษม ในเขตนี้จะมีทั้งชาวไทยและชาวจีนอาศัยอยู่ ชาวไทยจะอยู่รอบๆ กำแพงพระบรมมหาราชวัง ด้วยสถานที่ราชการต่าง ๆ อยู่ในบริเวณนี้ ส่วนชาวจีนจะประกอบอาชีพค้าขาย รับจ้าง และอาศัยกันอย่างหนาแน่น บริเวณลำเพ็ญ เยาวราช ตลาดน้อย จนทำให้กลายเป็นแหล่งค้าขายและแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ นอกจากนี้ ลำเพ็ญ เยาวราช ยังมีท่าเรือไว้สำหรับขนถ่ายสินค้าและโดยสารคนด้วย เช่น ท่าเรือราชวงศ์ ท่าเรือสวัสดิ์ ท่าเรือทรงวาด เป็นต้น

ส่วนแหล่งค้าขายนอกเขตคลองผดุงกรุงเกษม จะเป็นที่อยู่อาศัยของชาวตะวันตก และคนในบังคับ โดยเฉพาะในย่านบางรักลงไป ที่ลงทุนทำธุรกิจเปิดห้างร้าน บริษัท โรงแรม ทั้งนี้ที่ชาวตะวันตกอาศัยอยู่บริเวณนี้เพราะ เป็นบริเวณที่ตั้งของสถานกงสุล ซึ่งต่อมาพัฒนาเป็นสถานทูต สถานกงสุลแรกบนถนนเจริญกรุง ได้แก่ สถานกงสุลโปรตุเกส ซึ่งพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย รัชกาลที่ 2 พระราชทานที่ดินบริเวณตลาดน้อย ใกล้กับคลองผดุงเกษมเป็น

¹ สมเด็จพระเจ้าฟ้า กรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์, และสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2505). **สาส์นสมเด็จพระ เล่ม 22**. หน้า 73.

² หม่อมราชวงศ์แฉ่งน้อย ศักดิ์ศรีและคณะ. (2534). **องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์**. หน้า 248.

ที่ตั้งสถานกงสุล จากนั้นในรัชกาลที่ 4 ชาติอื่นๆ ก็ได้รับพระราชที่ดินให้สร้างสถานกงสุล เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส สหรัฐอเมริกา เป็นต้น

นอกจากแหล่งพาณิชยกรรมทั้งในและนอกคลองผดุงกรุงเกษมที่กล่าวมาแล้วนั้น ถนนเจริญกรุงยังมีพื้นที่ติดต่อกับแหล่งอุตสาหกรรมดั้งเดิมอีกด้วย กล่าวคือ ภายหลังจากที่มีการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง เป็นผลให้การค้าและอุตสาหกรรมของประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่อง อุตสาหกรรมสำคัญในสมัยรัชกาลที่ 4 คือ อุตสาหกรรมเกี่ยวกับข้าว ด้วยเหตุนี้จึงมีการตั้งโรงสีริมสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาหลายแห่งเพื่อสะดวกต่อการขนส่ง โรงสีในระยะแรกส่วนใหญ่จะเป็นของชาวตะวันตก ซึ่งมีความรู้และทุนทรัพย์ในการประกอบกิจการ โรงสีเครื่องจักรเครื่องแรกที่ตั้งในเมืองไทย คือ โรงสีของชาวอเมริกัน ชื่อ โรงสีจักรเมืองอเมริกา¹ เปิดทำการครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2401 บริเวณถนนตก จากนั้นยังมีโรงสีอื่น ๆ อีก เช่น โรงสีจักรบางกอกก่าปะนี โรงสีจักร เอ มาร์ควิลด์ โรงสีสก็อตแลนด์ก่าปะนี เป็นต้น

กิจการด้านอุตสาหกรรมอีกประเภทหนึ่งที่เกิดขึ้น ได้แก่ โรงเลื่อย ที่นิยมตั้งอยู่ริมแม่น้ำ เช่นเดียวกับกิจการโรงสี และยังมีอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดขึ้นใหม่ เมื่อ พ.ศ. 2408 โดยชาวอังกฤษ ชื่อ กัปตันจอห์น บุช (John Bush) (ต่อมาได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็น พระยาวิสูตรสาครดิฐ) เป็นผู้ก่อตั้ง บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา ใต้วัดยานนาวา เรียกว่า บริษัทอุ้งบางกอกด็อก (ปัจจุบันคือ อุ้งกรุงเทพ เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ในความควบคุมของกองทัพเรือ) อุตสาหกรรมส่วนใหญ่มักตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำตั้งแต่บ้านทวาย ไปจนถึงถนนตก แต่ในขณะเดียวกันราษฎรย่านบางคอแหลมก็ยังประกอบอาชีพทำสวนผลไม้และทำนาเป็นจำนวนมาก²

2.4 สภาพสังคมของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2404 – 2410

2.4.1 ชุมชนต่างๆในถนนเจริญกรุง

ถนนเจริญกรุงตัดผ่านชุมชนดั้งเดิมที่มีมาตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์ จึงทำให้ถนนสายนี้มีความหลากหลายทางด้านเชื้อชาติของประชากรที่อาศัยอยู่ ชุมชนที่สำคัญคือ

1. ชุมชนชาวจีน ชุมชนชาวจีนเป็นชุมชนที่มีขนาดใหญ่และหลายกลุ่ม ชาวจีนแต่เดิมเป็นกลุ่มที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานบริเวณฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาก่อนที่จะมีการสร้าง

¹ ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ. (2521). การผลิตและการค้าข้าวในภาคกลางตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จนถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 (พ.ศ. 2411-2475). หน้า 217.

² พรรณี บัวเล็ก. (2555) รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการ : การก่อตัวและการเปลี่ยนแปลงของชุมชนที่บางคอแหลม. หน้า 9.

กรุงเทพฯ เป็นราชธานี กลุ่มชาวจีนสร้างที่อยู่อาศัย และประกอบอาชีพ จนทำให้พื้นที่นั้นเป็น ศูนย์กลางการค้าของจีนแต่จิ๋ว¹ ครั้นเมื่อรัชกาลที่ 1 ทรงย้ายราชธานีจากฝั่งตะวันตกของแม่น้ำ เจ้าพระยา มาฝั่งตะวันออกและจะสร้างพระบรมมหาราชวังขึ้น จึงโปรดเกล้าฯ ให้บรรดาชาวจีนทั้งหลายย้ายไปตั้งบ้านเรือนแห่งใหม่ทางใต้ของกำแพงพระนคร ตั้งแต่คลองวัดสามปลื้ม (ปัจจุบันคือวัดจักรวรรดิราชาวาส) ลงไปถึงคลองเหนือวัดสามเพ็ง (ปัจจุบันคือวัดปทุมคงคา) บริเวณนี้คือ สำเพ็ง ในปัจจุบัน

เมื่อชาวจีนย้ายมาอยู่ที่สำเพ็งได้สร้างที่อยู่อาศัยเป็นบ้านชั้นเดียวแบบจีนก่ออิฐ² และอาคารตึกแถว 2 ชั้น จนเกิดเป็นย่านค้าขายที่สำคัญของกรุงเทพฯ มีชาวจีนหลายกลุ่มที่มา รวมกันอยู่ในบริเวณนี้ได้แก่ จีนแคะ จีนไหหลำ จีนกวางตุ้ง และได้ขยายชุมชนออกไปอย่างรวดเร็ว ด้านเหนือจากวัดสามปลื้มมาจนถึงคลองรอบกรุง ด้านใต้จากวัดสามเพ็งลงไปถึงตลาดน้อย นอกจากนี้ยังขยายด้านตะวันออกจากริมแม่น้ำเจ้าพระยาไปตามแนวคลองวัดสามปลื้ม คลองวัดสามเพ็งอีกด้วย ชุมชนชาวจีนครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่ ตลาดน้อย (มีพื้นที่ติดกับชุมชนชาว โปรตุเกส) ตลาดวัดเกา (ปัจจุบันคือ วัดสัมพันธวงศ์) ตลาดสำเพ็ง ตลาดเก่าเยาวราช ตลาด สะพานหัน มีความยาวมากกว่า 20 เส้น³ (ประมาณ 800 เมตร) นับเป็นย่านที่มีบ้านเรือนหนาแน่น มากที่สุดแห่งหนึ่งของกรุงเทพฯ การขุดคลองผดุงกรุงเกษมในสมัยรัชกาลที่ 4 ทำให้อาณาเขตของ พระนครขยายออกไป ชุมชนชาวจีนซึ่งแต่เดิม ถือว่าอยู่นอกกำแพงพระนครโดยมีคลองรอบกรุง เป็นตัวแบ่งพื้นที่ ได้กลายมาเป็นพื้นที่ในเขตพระนครเนื่องจากอยู่ในเขตคลองผดุงกรุงเกษม

ชาวจีนคนสำคัญที่ตั้งบ้านเรือนในบริเวณนี้ได้แก่ เจ้สัวอิน หรือพระอินทรอากร เจ้สัวยิ้ม หรือพระภาณุสมบัติบริบูรณ์ เจ้สัวสอนหรือหลวงอภัยวานิช เจ้สัวจู้ เจ้สัวเตียน เจ้สัวโต นายอากรกี นายอากรขอ และนายอากรสุย⁴

ย่านสำเพ็งซึ่งเป็นชุมชนขนาดใหญ่และเป็นที่ก่อร่างสร้างตัวแรกๆ ของคนจีนมา ตั้งแต่สร้างกรุงเทพฯ ยังเป็นเหมือนจุดหมายปลายทางของจีนอพยพที่ทยอยเดินทางเข้ามาใน กรุงเทพฯ เพื่อดำรงเลี้ยงชีพ ชาวจีนที่เพิ่งเข้ามา มักจะเริ่มต้นที่สำเพ็งก่อนที่จะเคลื่อนย้ายไปหา

¹ ผุสดี ทิพพัส. (2546). บ้านในกรุงรัตนโกสินทร์ 1 รัชกาลที่ 1 - 3 (พ.ศ. 2325 - 2394). หน้า 13.

² แหล่งเดิม. หน้า 32.

³ แหล่งเดิม. หน้าเดิม.

⁴ หม่อมราชวงศ์แฉ่งน้อย ศักดิ์ศรีและคณะ. (2534). องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์. หน้า 205.

งานทำในกรุงเทพฯ หรือหัวเมืองอื่นๆ ซึ่งทำให้ย่านสำเพ็งเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว¹ นอกจากนี้ ทำน้ำต่าง ๆ ที่ใกล้สำเพ็ง ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือขึ้นบกก็มีความสำคัญไปด้วย ชาวจีนอพยพกลุ่มใหญ่ที่สุด ได้แก่ ชาวจีนแต้จิ๋ว² การอพยพของคนจีนเข้ามาในเมืองไทย เกิดขึ้นตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 3 ถึงรัชกาลที่ 4 ด้วยคนจีนเหล่านี้เห็นความวุ่นวาย และความอดอยากในประเทศตัวเอง อันเนื่องมาจากภาวะสงคราม และภัยธรรมชาติ จึงอพยพเข้ามาดำรงชีวิตในเมืองไทย ซึ่งรัฐบาลไทยก็ไม่ได้มีนโยบายกีดกันชาวจีนเหล่านี้ ทั้งยังต้องการแรงงานจากชาวจีนในการประกอบอุตสาหกรรม และปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ของประเทศ เช่น การขุดคลอง การทำถนน ทำให้มีชาวจีนอาศัยอยู่และประกอบอาชีพต่างๆ ในไทยเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การใช้แรงงานในภาคอุตสาหกรรม บริการ และการค้าขาย ซึ่งชาวจีนบางคนประสบความสำเร็จ และก้าวหน้าในอาชีพ สามารถเป็นผู้ประมุขผูกขาดภาษีให้แก่รัฐบาลไทย

2. ชุมชนชาวตะวันตก จะมีที่ตั้งอยู่ได้กำแพงพระนครออกไป คือถัดจากคลองผดุงกรุงเกษมไปจนถึงถนนตก โดยชาวตะวันตกชาติแรกที่ได้รับพระราชทานที่ดินริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาได้แก่ ชาวโปรตุเกส เพื่อเป็นรางวัลในการช่วยรบกับพม่าในสมัยรัชกาลที่ 1 ชาวโปรตุเกสเรียกพื้นที่บริเวณนี้ว่า โรซารี³ และได้สร้างวัดคริสตังขึ้น เมื่อ พ.ศ. 2329 ปัจจุบันคือ โบสถ์กาลหว่าร์ ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 2 พระราชทานบ้านซึ่งเคยเป็นที่อยู่แต่เดิมขององเชียงสือ (ต่อมาคือ กษัตริย์เวียดนาม) ที่หนีมาพึ่งพระบรมโพธิสมภารรัชกาลที่ 1 ให้แก่ชาวโปรตุเกส สร้างขึ้นเป็นสถานกงสุล อยู่ถัดจากบริเวณโรซารี และติดกับตลาดน้อยของชาวจีน ในเขตคลองผดุงกรุงเกษม เมื่อถึง พ.ศ. 2376 สมัยรัชกาลที่ 3 มีชาวอเมริกัน นำโดยคณะอเมริกันแบปติสต์ ได้ส่งมิชชันนารีสาธุคุณ จอห์น เทเลอร์ โจนส์ เข้ามาในกรุงเทพฯ เพื่อเผยแผ่คริสต์ศาสนา ซึ่งได้เช่าเรือนพักอยู่ในสถานกงสุลของโปรตุเกสแห่งนี้ด้วย

ชาวตะวันตกชาติต่อมา คือ อังกฤษ ซึ่งได้รับพระราชทานที่ดินให้สร้างสถานกงสุลเมื่อ พ.ศ. 2399 บริเวณบางรัก จากนั้นรัชกาลที่ 4 พระราชทานที่ดินให้ชาวตะวันตกชาติต่างๆ ได้แก่ ฝรั่งเศส สหรัฐอเมริกา เยอรมนี เป็นต้น เพื่อก่อสร้างสถานกงสุล ที่พักอาศัย สถานที่ทาง

¹ จีรวัดณ์ แสงทอง. (2546). *ชีวิตประจำวันของชาวสยามในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2426 - 2475*.

หน้า 25

² สุภาวศ์ จันทวานิช. (2539). ถิ่นกำเนิดของชาวจีนแต้จิ๋วในประเทศไทย. ใน *ชาวจีนแต้จิ๋วในประเทศไทยและในภูมิภาคอื่นๆ* : สมัยที่หนึ่ง ท่าเรือจากหลิน (2310-2393). หน้า 13 - 15.

³ นันทนา ตันติเวสส. (2528). 470 ปี แห่งมิตรสัมพันธ์ระหว่างไทยกับโปรตุเกส. หน้า 48-49.

ศาสนา ด้วยเหตุนี้พื้นที่คลองผดุงกรุงเกษม บริเวณสี่พระยา บางรัก ถึงถนนตกจึงเป็นที่อยู่ของชาวตะวันตกเป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้ รัชกาลที่ 4 ยังพระราชทานทรัพย์ซื้อที่ดินริมแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นเงิน 10 ชั่ง (ประมาณ 800 บาท) พระราชทานเป็นที่ฝังศพให้แก่ชาวต่างชาติที่นับถือศาสนาคริสต์ นิกายโปรเตสแตนต์ เมื่อ พ.ศ. 2396 ก่อนที่จะมีการตัดถนนเจริญกรุง ด้วยทรงเห็นใจว่า ใน กรุงเทพฯ มีที่ดินสำหรับฝังศพผู้ที่นับถือศาสนาคริสต์นิกายโรมันคาทอลิกและนับถือศาสนาอิสลาม แต่ยังไม่มียี่สิบสำหรับฝังศพผู้ที่นับถือนิกายโปรเตสแตนต์ ครั้นเมื่อสิ้นชีวิตลงญาติพี่น้องได้รับความลำบากต้องไปฝังศพในป่าหรือที่ไกลๆ หรือบางครั้งก็ต้องไปฝังปะปนกับชาวจีน¹ ปัจจุบันพื้นที่นี้ คือ สุสานโปรเตสแตนต์ ถนนเจริญกรุง 72/5 การที่พระองค์พระราชทานที่ดินบริเวณนี้ให้แก่ชาวต่างชาตินั้น แสดงให้เห็นว่า มีชาวคริสต์อาศัยอยู่บนบริเวณนี้มาอย่างยาวนาน การตัดถนนเจริญกรุงได้ช่วยอำนวยความสะดวกแก่ชาวคริสต์อย่างมาก

3. ชุมชนชาวมอญ ชาวมอญเข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภารตั้งบ้านเรือนริมคลองรอบกรุง (บริเวณสะพานมอญ ถนนเจริญกรุง ในปัจจุบัน) ยาวเรียงรายไปไปถึงสี่กั๊กพระยาศรีรัชกาลที่ 1 โปรดเกล้าฯ ให้ สมิงนรเดชะ หรือต่อมาคือ พระยานครอินทร์ สร้างบ้านอยู่บริเวณนี้ ต่อมาได้เปลี่ยนเป็นบ้านของหมื่นพิพิธอักษร (ทองเพ็ง) หรือพระยาศรีสหเทพ จึงเรียกบริเวณนี้ว่า สี่กั๊กพระยาศรี ในสมัยรัชกาลที่ 3 เกิดไฟไหม้ในพื้นที่บริเวณนี้อย่างหนัก ทำให้ชาวมอญบางครัวเรือนอพยพย้ายถิ่นไปอยู่ที่อื่น

4. ชุมชนทวาย เป็นอีกชุมชนหนึ่งในถนนเจริญกรุงที่เข้ามาในสมัยรัชกาลที่ 1 ในช่วงที่ไทยทำสงครามกับพม่า ได้กวาดต้อนชาวเมืองทวายซึ่งเป็นเมืองขึ้นของพม่าเข้ามาใน กรุงเทพฯ และโปรดให้ตั้งถิ่นฐานที่บริเวณตำบลคอกควาย² ซ้ำงวัดคอกควาย (ปัจจุบันคือ วัดยานนาวา) ตำบลที่ชาวทวายไปอยู่นี้เรียกว่าบ้านทวายสืบมาจนถึงทุกวันนี้

5. ชุมชนชาวมุสลิม เข้ามาอยู่อาศัยในกรุงเทพฯ ตั้งแต่สมัยธนบุรี กระจายอยู่ทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออกของกรุงเทพฯ มีมัสยิดซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของชาวมุสลิมตั้งอยู่ตั้งแต่สมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ตามแนวถนนเจริญกรุง เช่น มัสยิดหลวงโกษาอิศihak บริเวณวัดเกาะส้ม พันธวงศ์ มัสยิดฮารูน บริเวณบางรัก มัสยิดอัลอะดีก บริเวณบางคอแหลม เป็นต้น

¹ วรรณวนวิเศษ ปีที่ 3 ฉบับที่ 15 วันเสาร์ ขึ้น 8 ค่ำ เดือน 3 ปีกุน นพศก จ.ศ.1249 ตรงกับวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2430. หน้า 1.

² เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี. (2552). **พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 1 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี**. หน้า 12.

นอกจากนี้แล้วยังมีชุมชนโดยรอบซึ่งตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงถนนเจริญกรุง เช่น ชุมชนบ้านลาว ที่เป็นชาวลาวถูกกวาดต้อนมาเมื่อครั้งเกิดกบฏเจ้าอนุวงศ์ พ.ศ. 2369 มาตั้งบ้านเรือนอยู่บริเวณบ้านหม้อ พายุหัด มีการเรียกชื่อตำบลบ้านลาวมาจนกระทั่งมีการตัดถนนจากตำบลบ้านลาวไปถึงสะพานหันในสมัยรัชกาลที่ 5 และพระราชทานนามใหม่ว่า ถนนพายุหัด ชุมชนบ้านญวน ซึ่งยกครัวมาพึ่งพระบรมโพธิสมภารตั้งแต่สมัยธนบุรี ได้รับพระราชทานที่ให้ตั้งบ้านเรือนบริเวณถนนพายุหัดกับถนนตรีเพชรซึ่งเป็นถนนที่เชื่อมต่อกับถนนเจริญกรุงในปัจจุบัน เรียกญวนกลุ่มนี้ว่า ญวนบ้านหม้อ เป็นต้น

จากหลักฐานการตั้งชุมชนต่างๆ สะท้อนให้เห็นว่า ชุมชนทั้งหลายได้ตั้งขึ้นมาก่อนที่จะมีการตัดถนนเจริญกรุง ซึ่งเมื่อมีการตัดถนนขึ้นแล้ว จึงเป็นการเชื่อมโยงให้ชุมชนเหล่านี้มีการติดต่อกันง่ายขึ้น เป็นผลให้ถนนเจริญกรุงเป็นศูนย์กลางของการติดต่อกัน

2.4.2 การอยู่อาศัยและการประกอบอาชีพ

ราษฎรยังใช้เส้นทางน้ำเป็นหลัก และอาศัยเรือนแพเป็นที่อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ เช่น ใช้เป็นตลาดสำหรับการค้า ทำปอนพั่น และชั่งโสเภณีด้วย มีการระบุจำนวนปอนพั่นที่ตั้งตามแพว่ามีจำนวนมากถึง 300 ปอน¹ การอยู่อาศัยในเรือนแพเป็นวิถีชีวิตชาวกรุงเทพฯ มาตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์ ปรากฏให้เห็นจากบันทึกของเฟรดเดอริก อาร์เธอร์ นีล (Frederick Arthur Neals) ได้กล่าวถึงเรือแพในกรุงเทพฯ ที่เขาเห็นเมื่อครั้งที่เข้ามาในเมืองไทยไว้ว่า

“...ได้เห็นเมืองบางกอกก่อกั้นทั้งเมืองว่ามีบ้านไม้ที่เรียงเป็นแถวเดียวกัน บางแห่งก็ซ้อนกัน เป็นสามแถว แต่สร้างเป็นระเบียบเรียบร้อย ตามห้องพักที่เป็นไม้ก็ทาสีสวยงาม เรือเหล่านี้ลอยอยู่บนแพไม้ไผ่หนา ๆ โยงติดกันและกันไว้ด้วยโซ่ หมู่ละ 6 หรือ 7 บ้าน (โซ่นี้ผูกติดกับเสาใหญ่ที่ปักลงไปในน้ำ)...”²

ความเป็นอยู่ในรูปแบบดังกล่าวนี้ ยังมีสืบมาจนถึงสมัยรัชกาลที่ 4 ด้วยถึงแม้จะมีการตัดถนน แต่ราษฎรก็ยังอาศัยน้ำเป็นหลัก ส่วนบ้านที่ปลูกบนพื้นดิน ก็จะเป็นบ้านไม้แบบง่าย ๆ ตั้งอยู่ริมแม่น้ำลำคลอง และหันบ้านเรือนด้านหน้าเข้าหาแม่น้ำ เพราะใช้แม่น้ำลำคลองเป็นเส้นทางคมนาคมหลัก หากเป็นบ้านผู้มีฐานะก็จะเป็นบ้านก่ออิฐถือปูน ครั้นเมื่อมีการตัดถนน การคมนาคมหลักเปลี่ยนเป็นเส้นทางบก อาคารบ้านเรือนจึงหันเข้าสู่ถนนมากขึ้น เหมือนเช่นกรณี

¹ เทาเซนต์ แฮร์ริส. (2515). บันทึกรายวันของเทาเซนต์ แฮร์ริส. หน้า 29.

² เฟรดเดอริก อาร์เธอร์ นีล. (2525). ชีวิตความเป็นอยู่ในกรุงสยามในทัศนะของชาวต่างประเทศ ระหว่าง พ.ศ. 2383-2384. แปลโดย ลินจง สุวรรณโกติน. หน้า 74.

สถานกงสุลอังกฤษที่สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2399 ซึ่งสร้างขึ้นก่อนถนนเจริญกรุง ในระยะแรกสร้างต้องเดินทางโดยอาศัยเรือ ครั้นต่อมาตัดถนนเจริญกรุงผ่านบริเวณสถานกงสุล เมื่อ พ.ศ. 2404 ทำให้ด้านที่ติดถนน กลายมาเป็นด้านหน้าของสถานกงสุลแทน ปรากฏการณ์นี้จะเห็นอย่างชัดเจนสมัยรัชกาลที่ 5 ที่อาคารบ้านเรือนหันด้านหน้าเข้าหาถนน ในสมัยรัชกาลที่ 4 การปลูกเรือนแถวหรือตึกแถวริมถนนจะมีทั้งแบบชั้นเดียวหรือสองชั้น ซึ่งใช้เป็นที่อยู่อาศัยและร้านค้าในที่เดียวกัน¹ แม้ตึกแถวจะยังมีไม่มากนัก แต่ก็นับว่าเป็นการเปลี่ยนการดำรงชีวิตแบบใหม่ที่แต่เดิมเป็นเพียงบ้านหลังเดี่ยวๆ²

ถนนเจริญกรุงยังเป็นที่ตั้งของโรงพิมพ์สำคัญ คือ โรงพิมพ์ของแซมมวล จอห์น สมิท (Samuel John Smith) หรือหมอสมิท ชาวอังกฤษ เปิดกิจการเมื่อ พ.ศ. 2411 หมอสมิท มีคุณูปการต่อการพิมพ์ของไทยอย่างมาก พิมพ์หนังสือวรรณคดีไทยเรื่องต่างๆ รวมถึงหนังสือพิมพ์ซึ่งเป็นหลักฐานทางประวัติศาสตร์ เรื่อง Siam Repository และจดหมายเหตุสยามสมัย

จะเห็นได้ว่า ภายหลังจากที่มีการตัดถนนแล้ว วิถีชีวิตของชาวกรุงเทพฯ ในถนนเจริญกรุง ยังมิได้เปลี่ยนแปลงไปมากนัก เพราะราษฎรยังไม่ได้ให้ความสำคัญกับถนนในลักษณะของการใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวัน จึงมีเสียงวิพากษ์วิจารณ์จากราษฎรว่าการตัดถนนเจริญกรุงเป็นการลงทุนที่มากเกินไป³ ซึ่งในเรื่องนี้รัชกาลที่ 4 ได้มีพระราชปรารภว่า

“...เสมือนหนึ่งถนนเจริญกรุง ฤๅจะเอาตามปากชาวเมืองว่า ถนนใหม่ ชาวต่างประเทศ เข้าซื้อกันขอให้ทำขึ้น เพื่อจะขี่ม้า ใช้อรถให้สบาย ให้ถูกลมเย็น เส้นสายเหยียดยัดสบายดี ผู้ครองแผ่นดินฝ่ายไทยเห็นชอบด้วย จึงได้ยอมทำตามขึ้น ครั้นสร้างขึ้นแล้ว คนขี่ม้าทั้งไทยทั้งชาวต่างประเทศก็คน ใช้อรถอยู่ก็เลื่อม ไขก็ไม่ได้มสนน ใช้อยู่แต่ข้างหนึ่ง ก็ส่วนถนนอีกข้างหนึ่งก็ตั้งเปล่าอยู่ ไม่มีใครเดินม้า เดินรถ เดินเท้า ผู้ครองแผ่นดินฝ่ายไทยทำถนนกว้าง เสียค่าจ้างถมดิน ถมทราย เสียเปล่ามิใช่ฤๅ ถ้าจะทำแต่แคบๆ พอคนเดินก็จะดี แต่ซึ่งทำใหญ่ไว้นี้ก็เพื่อว่า เมื่อนานไป ภ า ย น ่า

¹ ผู้สื ตี ทิพทัส. (2545). บ้านในกรุงรัตนโกสินทร์ 2 รัชกาลที่ 4-5 (พ.ศ.2394 - 2453). หน้า 31

² แหล่งเดิม. หน้าเดิม.

³ เกื้อกุล ยืนยงอนันต์. (2520). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. หน้า 15.

บ้านเมืองสมบูรณ มีผู้คนมากมายขึ้น รถแลม้าแลคนจะได้คล่องสะดวก จึงทำให้ใหญ่ไว้

...”¹

แม้ว่าการใช้ถนนของราษฎรในเวลานั้นยังไม่มากนัก แต่การตัดถนนก็มีผลให้สภาพเศรษฐกิจและสังคมของกรุงเทพฯ เริ่มเปลี่ยนแปลงไป ถนนทำให้พื้นที่ทางเศรษฐกิจกว้างออกไปและยังทำให้ความสำคัญของการพึ่งพาทางน้ำลดลง ถนนเจริญกรุงยังเป็นสัญลักษณ์อย่างหนึ่งของการปรับปรุงบ้านเมืองของรัชกาลที่ 4 และเป็นจุดเริ่มความทันสมัยต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ด้วย

2.5 ถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2411 - 2429

การปรับปรุงประเทศสมัยรัชกาลที่ 4 นับเป็นรากฐานสำคัญต่อมาของการพัฒนาประเทศสมัยรัชกาลที่ 5 โดยมีกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางของการพัฒนา และมีถนนเจริญกรุงเป็นตัวแทนภาพลักษณ์ของความทันสมัยของกรุงเทพฯ

รัชกาลที่ 5 มีพระราชดำริให้พัฒนาการคมนาคมของประเทศให้เจริญก้าวหน้า เช่นเดียวกับสมเด็จพระบรมชนกนาถ การเปลี่ยนแปลงประเทศเริ่มปรากฏขึ้นหลังจากพระองค์เสด็จฯ กลับจากประพาสสิงคโปร์ บัตตาเวียและชวาครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. 2413 และในเดือนเมษายน พ.ศ. 2414 ด้วยทรงเห็นความเจริญของบ้านเมืองอื่น จึงทรงนำแนวคิดมาปฏิรูปประเทศ ช่วงต้นรัชกาลทรงให้ความสำคัญกับการขุดคลองก่อนการตัดถนน เห็นได้จากเมื่อ พ.ศ. 2413 โปรดให้ขุดคลองเปรมประชากร เชื่อมคลองผดุงกรุงเกษมหน้าวัดโสมนัสวิหาร ไปออกที่เกาะเกิด เมืองพระนครศรีอยุธยา เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคม ซึ่งต่อมาราชฎาภักดิ์อาศัยอยู่ริมคลองเปรมประชากรกันจำนวนมาก ทั้งยังทรงให้ความสำคัญกับคลอง โดยโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติธรรมเนียมคลอง เมื่อ พ.ศ. 2413 เพื่อรักษาความเป็นระเบียบของคลอง ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการคมนาคม และการดำรงชีพของราษฎร สาระสำคัญของพระราชบัญญัติฯ คือห้ามมิให้ทิ้งสิ่งโสโครกในลำคลองเพื่อป้องกันมิให้คลองตื้นเขิน ห้ามผู้ที่ตั้งบ้านเรือนริมน้ำทิ้งอุจจาระหรือสิ่งโสโครกในลำคลองโดยตรง ถ้าทำเวจหรือส้วมริมคลองให้ก่ออิฐหรือไม้ เป็นที่รับลงไปในพื้นดิน มีประตูเปิดปิดสำหรับการรับของโสโครกให้มิดชิด² และมีการปรับปรุงอีกครั้งเมื่อ พ.ศ. 2432 สะท้อนให้เห็นว่า รัฐให้ความสำคัญกับคลอง ซึ่งกำลังเกิดปัญหาความสกปรกในคลองอย่างกว้างขวาง

¹ ยิ้ม ปัทมพยางกูร. (2482). *ทำเนียบนามภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี*. หน้า 63.

² กฎหมายในรัชกาลที่ 5 เล่ม 1. (2540). หน้า 12.

ส่วนการคมนาคมทางบกมีการปรับปรุงถนนบางสายที่ตัดขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 ถนนที่โปรดเกล้าฯ ให้ปรับปรุง และพระราชทานนาม ได้แก่ ถนนราชินี และถนนอัษฎางค์¹ วิธีการปรับปรุงคือการใช้อิฐกันเป็นคันถนนทั้ง 2 ข้าง ซึ่งทำให้ถนนมีคุณภาพไม่ดีนัก การตัดถนนเพิ่มในช่วงก่อนทศวรรษ 2420 จะเป็นเพียงถนนสายสั้นๆ ซึ่งอาจจะเป็นเพราะช่วงเวลานั้น รัฐบาลติดขัดเรื่องงบประมาณการใช้จ่าย โดยโปรดเกล้าฯ ให้กรมพระนครบาลเป็นผู้รับผิดชอบในการตัดถนนและดูแลรักษาถนน ถนน 3 สายแรกตัดขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2427 ได้แก่ ถนนประตูดอก (ส่วนหนึ่งของถนนราชดำเนินกลาง) ถนนหน้าวัดรังษีสุทธาวาส (ส่วนหนึ่งของถนนพระสุเมรุ) และถนนประตูหน้าบ้านพระยานรรัตนมาศทองผดุงกรุงเกษม (ส่วนหนึ่งของถนนสามเสน)² ลักษณะถนนจะเป็นแบบเขื่อนอิฐถนนรถ คือ ก่ออิฐเป็นคันถนน เพื่อกันอิฐทรายที่ถมถนนไว้หลุดออกมา เพื่อให้รถม้าเดิน³ และปูด้วยหินแผ่นหนารูปสี่เหลี่ยมใหญ่⁴ การตัดถนนระยะนี้ ไม่สามารถทำให้ราษฎรเห็นความสำคัญของเส้นทางบกมากนัก เพราะไม่มีผลกระทบต่อราษฎร

แม้ว่าจะเริ่มมีการตัดถนนใหม่และปรับปรุงถนนบางสายแล้ว แต่ถนนเจริญกรุงในต้นรัชกาลที่ 5 ก็ยังมีสภาพที่ไม่ดีนัก มีความปรากฏว่า

“...เมื่อข้าพเจ้าจำความได้ มีถนนสำคัญเพียงถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร ถนนรอบพระบรมมหาราชวัง และถนนสายอื่นที่ไม่สู้จะมีความสำคัญบางสาย ซึ่งแต่ละสายในฤดูแล้งฝุ่นตลบ และในฤดูฝนก็เป็นโคลนตม ทั้งนี้เพราะการทำถนนสมัยนั้นไม่มีการลงราก เขาทุบเพียงพอให้ดินเรียบ แล้วก็เอาอิฐเรียงตะแคงอัดแน่นด้วยดินหรือทรายให้กลายปูน สองข้างถนนมีร่องสำหรับให้น้ำไหล ก่อด้วยอิฐกว้างไม่เกิน 40 ซม. ลึกประมาณ 60 ซม. ดังนั้น ทั้ง ๆ ที่ไม่มีใครจะมียานพาหนะเดินบนถนนก็มากนัก ถนนก็ทรุดโทรมในระยะเวลาไม่สู้จะนานนัก เมื่อเสียตรงไหน เขาก็เอาหินถมแล้วบดให้แน่น ซึ่งต่อมากการทำถนนก็ได้เปลี่ยนวิธีเป็นเกลี่ย

¹ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2511). ความทรงจำ. หน้า 174.

² สยมพร ทองสารี. (2526). ผลกระทบจากการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411 - 2453) : ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนในกำแพงพระนครด้านเหนือและด้านใต้พระนคร. หน้า 7.

³ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ. (2511). แหล่งเดิม. หน้าเดิม.

⁴ ยิ้ม ปัทมพยางกูร. (2482). ทำเนียบนามภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี. หน้า 28.

และทุบดินเรียบ แล้วเอาหินใส่บนและบดเลยทีเดียว การไม่มีรากย้อมทำให้ถนนทรุดเร็ว...”¹

สภาพภูมิศาสตร์ของกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นที่ลุ่ม ทำให้เกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง ครั้นถึงหน้าฝน ถนนก็จะเฉอะแฉะคนเดินถนนอาจต้องลุยโคลนถึงหัวเข่า² รัฐบาลได้เริ่มออกประกาศซ่อมถนนสายต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ. 2414³ แต่แม้กระนั้นถนนก็ยังมีสภาพที่ย่ำแย่ ปรากฏหลักฐานว่า “...เวลาควมม้าไปตามถนนเจริญกรุง ซึ่งปูถนนด้วยอิฐ บางคราวก็มีแผ่นอิฐหลุดออกจากผิวถนน ทำให้ม้าและรถม้าสะดุดแผ่นอิฐบ่อยๆ...”⁴ รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้นายเฮนรี อาลาบาสเตอร์ เป็นผู้แก้ไขถนนในกรุงเทพฯ ซึ่งได้ทยอยแก้ไขถนนสายต่างๆ เรื่อยมา⁵

ชาวต่างชาติที่เข้ามาในเมืองไทยก็มักจะกล่าวถึงสภาพถนนของไทย ซึ่งส่วนใหญ่มีความเห็นพ้องกันว่า เป็นฝุ่นในหน้าแล้ง และเป็นโคลนตมในหน้าฝน มีบันทึกของคาร์ล บ็อค (Carl Bock) กล่าวถึงถนนของไทยว่า

“ถนนในกรุงเทพฯ นั้น เลวมาก โดยเฉพาะในฤดูฝน การคมนาคมใช้เรือกันเป็นส่วนมาก เนื่องจากเมืองนี้ตั้งอยู่เป็นแนวยาวหลายสิบไมล์ริมฝั่งแม่น้ำ...”⁶

นอกจากนี้ยังมีบันทึกที่กล่าวถึงถนน ในงานเขียนของอาร์โนลด์ ไรต์ และโอลิเวอร์ ที. เบรกสเปียร์. (Arnold Wright and Oliver T. Breakspear) ที่ให้ความเห็นเรื่องของถนนว่า

¹ พลตรี พระยาอานูภาพไตรภพ (จรัส เทพหัสดิน ณ อยุธยา). (2504). กรุงเทพฯ ในความทรงจำของ คนอายุ 70 ใน **อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพพลตรี พระยาอานูภาพไตรภพ (จรัส เทพหัสดิน ณ อยุธยา)**.

หน้า 168.

² ชามูเอล เจ. สมิต. (2548). ถนนต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ ใน **จดหมายเหตุสยามสมัย เล่ม 1 แผ่น 5 วัน พุธ เดือนอ้าย ขึ้น 3 ค่ำ ปีมะเมีย จัตวาศก จ.ศ.1244**.

³ ชัย เรื่องศิลป์. (2517). **ประวัติศาสตร์ไทย สมัย พ.ศ.2352-2453 ด้านสังคม**. หน้า 313.

⁴ ชัย เรื่องศิลป์. (2522). **ประวัติศาสตร์ไทย สมัย พ.ศ.2352-2453 ด้านเศรษฐกิจ**. หน้า 210.

⁵ ชามูเอล เจ. สมิต. (2548). **แหล่งเดิม**. หน้าเดิม.

⁶ คาร์ล บ็อค. (2562). **ท้องถิ่นสยามยุคพระพุทธรูปเจ้าหลวง**. แปลโดย เสถียร พันธรังษี, อัมพร ที่ชะระ. หน้า 7.

“...การก่อสร้างถนนในระยะแรก เป็นเรื่องประหลาด พวกเขาจะวางอิฐเรียงกันบนพื้นแล้วนำทรายมาถมลงบนอิฐเป็นชั้น ๆ ถนนที่สร้างในลักษณะนี้ดูเหมือนกับกำแพงอิฐตามแนวนอน แต่ในฤดูฝน ถนนก็จะกลายเป็นหล่มโคลนดินแดง และในฤดูแล้งก็จะกลายเป็นกองฝุ่นที่มีความหนาหลายนิ้วทีเดียว...”¹

2.6 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2411 - 2429

2.6.1 การเติบโตของแหล่งพาณิชย์กรรม

ในทศวรรษที่ 2410-2420 กรุงเทพฯ อยู่ในช่วงเวลาของการพัฒนาและปรับปรุงเศรษฐกิจสังคมให้ทันสมัย อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากนโยบายการพัฒนาประเทศ ถนนเจริญกรุงเป็นตัวชี้วัดสำคัญของการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจการค้าของกรุงเทพฯ แหล่งพาณิชย์กรรมใหญ่ของกรุงเทพฯ บนถนนเจริญกรุงในเขตคลองผดุงกรุงเกษม มีการขยายตัวมากขึ้น ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากเป็นย่านที่ชาวจีนอยู่อาศัยกันอย่างหนาแน่น และเปิดกิจการค้าขายริมถนนเจริญกรุงเป็นทางยาว สำเพ็งจึงอาจเรียกได้ว่าเป็น “ย่านการค้ามโหฬาร” ตามที่งานเขียนของจี วิลเลียม สกินเนอร์ (G. William Skinner)² ได้ตั้งข้อสังเกตไว้ สอดคล้องกับที่คาร์ล บ็อค กล่าวไว้ว่า “เป็นแหล่งที่มีการติดต่อค้าขายกันทุกวัน และเป็นย่านที่มีชาวจีนที่ยืนชั้นแข็งอยู่กันอย่างหนาแน่น”³ ลักษณะของสำเพ็งตามที่จี วิลเลียม สกินเนอร์ เสนอในงานเขียนของเขา ทำให้เห็นภาพของการขยายตัวของสำเพ็ง และการเป็นศูนย์กลางทางการค้าว่า สำเพ็งเป็นที่ที่มีสินค้านานาชนิด ชาวจีนจะเช่าตึกไว้สำหรับการค้า และชาวจีนจะเป็นผู้ผูกขาดการค้าปลีก ซึ่งนอกจากชาวจีนที่อาศัยที่สำเพ็งแล้ว ยังมีช่างฝีมือ และแขกขายผ้าชาวอินเดีย ที่อาศัยอยู่บนถนนรอบนอกปะปนอยู่ในสำเพ็งด้วย⁴

ชาวจีนมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของไทยเป็นอย่างมาก เพราะชาวจีนประกอบการค้าและอาชีพอื่น ๆ อย่างหลากหลาย เช่น รับจ้าง ใช้แรงงานในโรงเลื่อย โรงสี ชาวจีน

¹ อาร์โนลด์ ไวต์ และโอลิเวอร์ ที. เบรกกสเปียร์. (2563). **เมืองบางกอก**. แปลโดย ชรัตน์ สิงหเดชากุล. หน้า 16.

² จี. วิลเลียม สกินเนอร์. (2548). **สังคมจีนในประเทศไทย : ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์**. หน้า 108.

³ คาร์ล บ็อค. (2562). **ท้องถื่นสยามยุคพระพุทธเจ้าหลวง**. หน้า 51.

⁴ จี. วิลเลียม สกินเนอร์. (2548). **เล่มเดิม**. หน้า 108.

บางส่วนที่มีทุนอาจจะเปิดกิจการโรงรับจำนำ¹ หรือบริษัทเดินเรือ นอกจากนี้อาชีพที่ชาวจีนนิยมทำกันมากอีกอาชีพหนึ่ง คือ พ่อค้าคนกลางและช่างฝีมือ เนื่องจาก ชาวไทยนิยมประกอบอาชีพกสิกรรมและรับราชการมากกว่า ซึ่งชาวจีนใช้โอกาสนี้ประกอบอาชีพพ่อค้าคนกลาง² ในเวลาที่มีการค้าขายกับชาติตะวันตกกำลังขยายตัว

การรวมกลุ่มของชาวจีนทำให้บริเวณสำเพ็ง ริมนนเจริญกรุง มีตึกแถวหรือเรือนแถวชั้นเดียว ผนังทึบ รวมถึงห้องแถวไม้สูงหลังคาสร้างอย่างแออัดหลายหลังมาตั้งแต่วัยกาลที่ 4³ ประกอบกับการอพยพเข้ามาใหม่ของชาวจีน โดยเรือกลไฟที่มีความสะดวกขึ้น ส่งผลให้ชุมชนบริเวณนี้ขยายตัวมากขึ้น ในขณะเดียวกันคนจีนที่อาศัยในกรุงเทพฯ เหล่านี้ก็สร้างปัญหาให้กับรัฐบาลไทย เช่น ปัญหาความเสื่อมโทรมของที่อยู่และปัญหาสิ่งแวดล้อม ซึ่งคาร์ล บ็อคให้ภาพถนนเจริญกรุง บริเวณที่คนจีนอยู่อาศัยไว้เป็นอย่างดีละเอียด ซึ่งชี้ให้เห็นว่า เมื่อพ.ศ. 2424 ถนนเจริญกรุงมีสภาพที่ทรุดโทรม

“...ถนนสายสำคัญคือถนนเจริญกรุง มีระยะทางหลายไมล์ แต่บางส่วนน้ำท่วมนอง เสมอในฤดูฝน ตรอกซอยและทางเกวียนที่แยกออกไปจากถนนใหญ่สายนี้ก็สกปรกอยู่ตลอด กาลไม่ว่าจะแห้งหรือแฉะ ...บ้านช่องส่วนมากเป็นกระต๊อบไม้ไผ่หรือไม้กระดาน ตึกมีน้อย มักจะอยู่ห่าง ๆ กัน และส่วนมากอยู่ในสภาพที่ไม่ได้รับการซ่อมแซมเหมือนกันหมด ทั้งตาม ซอกตามมุมของตรอกที่คดเคี้ยวเหล่านี้มีต้นโกธน์และพืชอื่น ๆ ขึ้นรกร้างทำให้ยิ่งดูสกปรก มากขึ้น ตามสองข้างทางมีศาลเจ้า ร้านเจ๊กข้างไม้ ร้านเจ๊กต่อตู้ และร้านเจ๊กต่อรถ ไม่ว่า จะเป็นกิจการอะไรก็ตามต้องมีหัวว่าชาวจีนเป็นเจ้าของเสมอ...”⁴

นอกจากสภาพแวดล้อมในถนนเจริญกรุงจะมีสภาพที่สกปรกแล้ว ยังเป็นแหล่งเสื่อมโทรมอีกด้วย เพราะชาวจีนพวกนี้เป็นกุลิรับจ้างที่นิยมสุบผีน เล่นการพนัน จึงไม่ได้สนใจในเรื่องความสะอาดมากนัก

¹ พลกุล อังกินันท์. (2515). บทบาทชาวจีนในประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. หน้า 38.

² กมล จันทรสร. (2506). อิทธิพลของชาวจีนโพ้นทะเลและบทบาทของคนจีนในประเทศไทยสมัยปัจจุบัน. หน้า 258.

³ สวัสดิ์ ทัพพะสุต. (2527). ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนชาวไทย จีน และตะวันตกในกรุงเทพฯ พ.ศ.2398-2453. หน้า 7.

⁴ คาร์ล บ็อค. (2562). ท้องถิ่นสยามยุคพระพุทเจ้าหลวง. หน้า 48-49.

ในขณะที่สำเพ็ง ตลาดน้อย เป็นย่านการค้าของชาวจีนนั้น ย่านบางรักก็เป็นแหล่งพาณิชย์กรรมของชาวตะวันตก ห้างร้านของชาวตะวันตกจะจำหน่ายสินค้าที่แปลก สวยงาม แต่มีราคาแพง¹ บริเวณริมแม่น้ำจะเป็นพื้นที่สำหรับ โรงแรม ธุรกิจขนส่ง โกดังสินค้า ส่วนตลาดบางรักเป็นตลาดขายของสดที่สำคัญ

2.6.2 การเติบโตของอุตสาหกรรมข้าวและโรงเลื่อย

ผลสืบเนื่องจากสนธิสัญญาเบาว์ริง ทำให้ข้าวเป็นสินค้าสำคัญ การค้าข้าวเป็นธุรกิจที่ขยายตัวมากตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 โรงสีข้าวจะตั้งอยู่ริมแม่น้ำเพื่อส่งออกข้าวได้โดยง่าย ก่อน พ.ศ.2410 ชาวตะวันตกเป็นเจ้าของโรงสีเครื่องจักรมากถึง 5 แห่ง² ในขณะที่โรงสีของชาวจีนยังเป็นโรงสีมือ แต่ครั้นถึง พ.ศ. 2413 ชาวจีนสามารถตั้งโรงสีเครื่องจักรสีข้าว ซึ่งซื้อเครื่องจักรมาจากอังกฤษเองได้ จึงทำให้ในทศวรรษต่อมา ปริมาณจำนวนกิจการโรงสีของชาวจีนมีมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือ เมื่อ พ.ศ. 2422 มีจำนวน 5 โรง ถึง พ.ศ. 2422 เพิ่มขึ้นเป็น 17 โรง ต่อมา พ.ศ.2432 มีจำนวน 22 โรง จนกระทั่งเมื่อ พ.ศ. 2439 มีจำนวนมากถึง 26 โรง³ ตามลำดับ มีปัจจัยหลายอย่างที่ทำให้ชาวจีนประสบความสำเร็จแทนที่โรงสีของชาวตะวันตก เช่น ความสัมพันธ์ในการซื้อขายระหว่างโรงสีกับพ่อค้าข้าวเปลือก ซึ่งเป็นชาวจีนด้วยกันทำให้มีความไว้วางใจกันได้มากกว่าการขายข้าวเปลือกให้กับโรงสีของชาวตะวันตก ทักษะความสามารถในการเป็นพ่อค้าคนกลาง หรือ กัมปาดอร์ หรือ นายหน้าของชาวจีนมีสูงมากกว่า⁴ ส่วนโรงสีของคนไทยมีจำนวนที่ไม่แน่นอน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นของพวกชนชั้นสูง ขุนนาง และไม่ได้ทำกิจการเอง แต่มักจะอยู่ในฐานะผู้ให้เช่า เช่น โรงสีบางกอกไรสมิล⁵ ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านใหม่ เขตยานนาวา เป็นต้น การที่โรงสีมีจำนวนมาก สะท้อนให้เห็นว่า ธุรกิจค้าข้าวขยายตัวอย่างมาก ซึ่งนอกจากการค้าข้าวแล้ว ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับข้าวจึงเติบโตตามไปด้วย เช่น ความต้องการกลูเท็นถ้ายข้าว หรือคนงานรับจ้างในโรงสี ถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงสีข้าวจึงเป็นถนนที่เฟื่องฟูทางเศรษฐกิจ

¹หม่อมราชวงศ์แฉ่งน้อย ศักดิ์ศรีและคณะ. (2534). **องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์**. หน้า 251.

² แหล่งเดิม. หน้า 105.

³ ทวีศิลป์ สืบวัฒน. (2521). **การผลิตและการค้าข้าวในภาคกลางตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จนถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 (พ.ศ. 2411-2475)**. หน้า 220.

⁴ แหล่งเดิม. หน้า 225.

⁵ แหล่งเดิม. หน้า 223.

ถนนเจริญกรุงยังเป็นแหล่งอุตสาหกรรมโรงเลื่อย ซึ่งตั้งเรียงรายริมแม่น้ำเจ้าพระยา เช่นเดียวกับโรงสีข้าว เพื่อสะดวกในการขนส่งลำเลียงไม้ ในระยะแรกเป็นโรงเลื่อยด้วยมือ โดยมีชาวจีนไหหลำเป็นผู้เริ่มต้นกิจการ เพื่อนำไม้ไปใช้ในการก่อสร้างในประเทศและธุรกิจต่อเรือ ต่อมาพัฒนาเป็นโรงเลื่อยด้วยเครื่องจักรไอน้ำ ส่วนชาวตะวันตกเริ่มทำกิจการโรงเลื่อย เมื่อ พ.ศ. 2426 และประสบความสำเร็จมากกว่าโรงเลื่อยของชาวจีน¹ ผลจากสนธิสัญญาเบาว์ริงยังทำให้กิจการขนส่งเจริญก้าวหน้าขึ้นโดยลำดับด้วย ท่าเรือขนถ่ายสินค้าหลายแห่งที่ติดกับถนนเจริญกรุงจึงมีความคึกคัก ได้แก่บริเวณท่าเรือสำเพ็ง ทรวงวด ราชวงศ์ ท่าเรือวินเซอร์ ยานนาวา

2.6.3 การเติบโตของธุรกิจที่ดินและตึกแถว

จากวิถีชีวิตเดิมที่เป็นสังคมทางน้ำของกรุงเทพฯ เปลี่ยนแปลงมาสู่สังคมทางบก อันสืบเนื่องมาจากการตัดถนนนั้น ทำให้การเช่าที่ดินหรือเช่าตึกแถวเพื่อรองรับการค้าที่ขยายตัวและเฟื่องฟูตามริมถนนเจริญเติบโตขึ้น เป็นเหตุให้ที่ดินริมถนนเจริญกรุงเป็นที่ต้องการของนายทุน รวมทั้งพระคลังข้างที่ ที่ดินและตึกแถวในถนนเจริญกรุงมีราคาสูงและมีมูลค่ามากขึ้น จนกระทั่งมีขุนนางทำหนังสือกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 ขอพระบรมราชานุญาตแลกเปลี่ยนที่ดินในถนนเจริญกรุง แต่ไม่ทรงอนุญาต เนื่องจากที่ดินบนถนนเจริญกรุงมีราคาแพงมากกว่าที่ดินที่นำมาแลกเปลี่ยน แม้ว่าจะมีพื้นที่มากกว่าถนนเจริญกรุงก็ตาม²

ในช่วงที่เริ่มการลงทุนทำกิจการตึกแถวริมถนนเจริญกรุง มีการคาดการณ์จากนักหนังสือพิมพ์ว่า ต่อไปในอนาคตถนนเจริญกรุงจะเจริญขึ้นกว่าเดิมมาก แม้ว่าขณะนี้จะเจริญมากกว่าถนนใดๆ แล้ว ด้วยมีรถม้าผ่าน แต่ต่อไปที่บนถนนเจริญกรุงจะมีมูลค่ามากกว่านี้หลายเท่า ผู้มีกำลังทรัพย์ ควรหาซื้อที่ไว้สำหรับปลูกตึกให้คนได้เช่าในราคาไม่แพงนัก³ ซึ่งการคาดการณ์ดังกล่าวนี้ปรากฏเป็นความจริงในทศวรรษต่อมาได้อย่างแม่นยำ

การเฟื่องฟูของธุรกิจที่ดินบนถนนเจริญกรุงกำลังเป็นที่นิยมอย่างมาก ด้วยมีการโฆษณาลงประกาศให้เช่าที่สำหรับปลูกบ้าน จอดรถยนต์ ทำท่าเรือรับจ้าง รวมถึงการหาบ้านเช่า

¹ จี วิลเลียม สกินเนอร์. เล่มเดิม. หน้า 107.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น18.1/7. เรื่อง **หลวงสาธตราชายุฑ์ขอที่บ้านทวายโรงกระทะเก่า แลกเปลี่ยนที่ วันที่ 14 ธันวาคม ร.ศ.111.**

³ ขามูเอล เจ. สมิต. (2548). ว่าด้วยทางให้เงินออก ใน **จดหมายเหตุสยามสมัย** เล่ม 2 แผ่น 11 วันพุธ เดือนยี่ ขึ้น 5 ค่ำ ปีมะแม เบญจศก จ.ศ.1245.

ปรากฏให้เห็นในหนังสือพิมพ์¹ ซึ่งให้เห็นได้ว่าธุรกิจที่ดินหรือสังหาริมทรัพย์ริมถนนเจริญกรุง กำลังขยายตัวและกลายเป็นธุรกิจสำคัญในช่วงกลางสมัยรัชกาลที่ 5

2.7 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2411 - 2429

2.7.1 การเปลี่ยนรูปแบบของที่อยู่อาศัย

ถนนเจริญกรุงมีผลต่อการดำรงชีวิตแบบใหม่ของคนกรุงเทพฯ หลายด้าน แม้ว่าราชวาทยังนิยมอาศัยอยู่ริมน้ำ และปลูกเรือนแพเรียงรายอยู่สองฝั่งน้ำเหมือนในสมัยรัชกาลที่ 4 แพหรือบ้านของราษฎรส่วนใหญ่ปลูกด้วยไม้ หลังคามุงด้วยตับจาก และนำไปใช้เป็นร้านค้าขายของต่าง ๆ อย่างหลากหลายด้วย² แต่ในช่วงกลางรัชกาล ราษฎรพากันเคลื่อนย้ายมาปลูกบ้านบนพื้นดินมากขึ้น หลังจากตัดถนนสายต่างๆ เพิ่มเติม ซึ่งจะกลายเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของเมือง

งานวิจัยของมูลนิธิ ทิพทัส ได้แบ่งเขตเมืองของกรุงเทพฯ สมัยรัชกาลที่ 5 เป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ จากแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงคลองผดุงกรุงเกษม และ เขตนอกคลองผดุงกรุงเกษมลงไปด้านใต้ ซึ่งใน 2 กลุ่มใหญ่ ก็ยังแบ่งเขตย่อย กล่าวคือ เขตที่ 1 จากแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงคลองคูเมืองเดิม จะเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ได้แก่ พระบรมมหาราชวัง สถานที่ราชการ เขตที่ 2 จากคลองคูเมืองเดิม ถึงคลองรอบกรุง เป็นที่อยู่อาศัยของคนไทย และอิสลาม เขตที่ 3 บริเวณคลองรอบกรุง ถึงคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งจะมีราษฎรอาศัยอยู่หลายครัวเรือน เมื่อข้ามคลองผดุงกรุงเกษมไป จะเป็นที่พักอาศัยของชาวตะวันตก³ ซึ่งคล้ายคลึงกับการแบ่งเขตของถนนเจริญกรุงที่ให้คลองผดุงกรุงเกษมเป็นเขตแบ่งระหว่างชาวไทย ชาวจีน กับชาวตะวันตก

ความยาวของถนนเจริญกรุง ทำให้ตัดผ่านชุมชนและสถานที่สำคัญหลายแห่งดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น หนังสือสารบาญชี ส่วนที่ 2 คือ ราษฎรในจังหวัด ถนน แล ตรอก จ.ศ. 1245 เล่มที่ 2⁴ สามารถนำมาวิเคราะห์ให้เห็นถึงความสำคัญของถนนสายหลักและภาพลักษณ์ของถนนเจริญกรุงในช่วงเวลานั้นได้อย่างมีรูปธรรมมากที่สุด กล่าวคือ ถนนเจริญกรุงช่วงพ.ศ. 2426 มี

¹ ชามูเอล เจ. สมิท. (2548). เรือนแพที่สำหรับเช่า ใน *จดหมายเหตุสยามสมัย* เล่ม 4 แผ่น 1 วันพุธ เดือน 9 แรม 1 ค่ำ ปีระกา สัตตศก จ.ศ. 1247.

² เพ็ญลักษณ์ วงศ์ไฉญ. (2547). *รายงานวิจัย เรื่อง วัฒนธรรมไทยในกรุงเทพฯ จากมุมมองของชาวตะวันตก*. หน้า 71

³ ผู้สดี ทิพทัส. (2445). *บ้านในกรุงรัตนโกสินทร์ 2 รัชกาลที่ 4-5 (พ.ศ. 2394 - 2453)*. หน้า 121.

⁴ เป็นข้อมูลเกี่ยวกับ เลขที่บ้าน เจ้าของบ้าน การประกอบอาชีพ และลักษณะของที่อยู่อาศัยของราษฎรในกรุงเทพฯ รวบรวมขึ้นโดยกรมไปรษณีย์โทรเลข เมื่อ พ.ศ. 2426 นับเป็นข้อมูลทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญยิ่งของไทย ด้วยเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงวิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯ สมัยต้นรัชกาลที่ 5

ราษฎรอาศัยเรียงกันตลอดเส้น ทั้งถนนเจริญกรุงตอนใน และตอนนอก มีบ้านเรือนจำนวน 1,422 หลังคาเรือน แบ่งเป็นบ้านในเขตเจริญกรุงชั้นใน จำนวน 198 หลัง และเจริญกรุงชั้นนอก จำนวน 1,224¹ หลัง สาเหตุที่ถนนเจริญกรุงชั้นในมีจำนวนราษฎรตั้งบ้านเรือนน้อยเพราะ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ตั้งของสถานที่ทางราชการ พระบรมมหาราชวัง และวังที่ประทับของเจ้านาย บ้านเรือนของขุนนาง ราษฎรจะอยู่กันอย่างหนาแน่นบริเวณ คลองรอบกรุงต่อเนื่องไปจนถึงข้ามคลองผดุงกรุงเกษม ลักษณะบ้านเรือนของราษฎร มีหลายรูปแบบ ได้แก่ อาคารปูน โรงฝาทะ แะ เรือนฝากระดาน เรือนฝากระแจะอ่อน

ราษฎรที่อยู่อาศัยในถนนเจริญกรุงมีทั้งผู้ที่เช่าที่หลวง ที่ของขุนนาง หรือที่ของพ่อค้า ในการปลูกที่อยู่อาศัยลักษณะต่าง ๆ นั้น มีราษฎรจำนวนน้อยที่มีที่ดินและปลูกสร้างบ้านเป็นของตัวเอง เจ้าของที่หรือเจ้าของตึกรายที่ใหญ่ที่สุดคือ พระคลังข้างที่ ซึ่งรายได้จากการเช่าที่ทำกำไรให้กับพระคลังเป็นอย่างมาก

จำนวนของการตั้งบ้านเรือนริมถนนเป็นสิ่งที่บ่งชี้ว่า ราษฎรได้โยกย้ายครัวเรือนขึ้นมาสร้างบ้านเรือนริม 2 ฝั่งถนนกันเป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจเป็นด้วยการอพยพริมถนนสะดวกในการคมนาคม โดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพากระแสน้ำที่มีช่วงเวลาน้ำขึ้นลง ถนนจึงเป็นสิ่งที่ทำให้รูปแบบการดำเนินชีวิตของราษฎรในกรุงเทพฯ เปลี่ยนแปลงไปอย่างแท้จริง ซึ่งหนังสือพิมพ์ได้กล่าวถึงถนนเจริญกรุงในช่วง พ.ศ.2427 ว่า

“...ที่ถนนเจริญกรุงก็มีตึกตลอดไปทั้งนั้น เปนที่สง่างามแก่บ้านเมืองเปนอันมาก เพราะพระเดชพระคุณของสมเด็จพระมหาจักรพรรดิราชเจ้า ทรงเมตตาทะนุบำรุงพระบรมวงษานุวงษ แลข้าราชการราษฎร ได้ไปมาค้าขายกับต่างประเทศ แลเปิดการค้าขายให้ทวีขึ้นทุกปีๆ ทรัพย์สมบัติจึงทวีเจริญขึ้น ...”²

อย่างไรก็ดี ไม่เพียงแต่ถนนเจริญกรุงเท่านั้น ถนนสายอื่นๆ ที่ตัดขึ้นแล้วในกรุงเทพฯ ต่างมีราษฎรอาศัยอยู่หลายครัวเรือนด้วยกัน “ทางถนนบำรุงเมือง แต่ก่อนเปนป่ารก เรือก สวน เดียวนี้เปนตึกเปนโรงมากแล้ว เกือบจะไม่มีที่ว่าง”³

¹ สารบาณชี ส่วนที่ 2 คือ ราษฎรในจังหวัด ถนน แล ตรอก จ.ศ.1245 เล่มที่ 2. (2541). หน้า 18 - 101

² ซามูเอล เจ. สมิท. (2548). ความเจริญของกรุงสยาม ใน จดหมายเหตุสยามไสมย เล่ม 3 แผ่นที่ 25 พุทธ เดือน 3 แรม 12 ค่ำปีวอก จศก 1246.

³ เล่มเดิม แผ่นที่ 10 พุทธ เดือน 12 ขึ้น 11 ค่ำ ปีวอก จศก 1246.

2.7.2 การประกอบอาชีพของราษฎร

พื้นที่แต่ละส่วนของกรุงเทพฯ ได้รับการพัฒนาเป็นลำดับ โดยพื้นที่ในเขตคลองรอบกรุง และพื้นที่ตอนใต้ของพระนครซึ่งเป็นที่อยู่ของชาวต่างชาติ เป็นย่านที่มีการขยายตัวมากกว่าจุดอื่น ๆ พื้นที่ของกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ยังเป็นสวน หรือป่า แม้กระทั่งถนนขวาง หรือ ถนนสี่ลม ที่ขุดขึ้นร่วมสมัยกับถนนเจริญกรุง ยังเป็นพื้นที่สำหรับทำนา ปลูกข้าว หรือเป็นทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์เป็นหลัก ส่วนถนนเจริญกรุงนั้น เป็นถนนแห่งพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม การอยู่อาศัยริมถนนทำให้การประกอบอาชีพบางอย่างเกิดขึ้นมา เช่น ทำโรงรถเช่า โรงรับจำนำ เป็นต้น นอกจากนี้การประกอบอาชีพบนถนนยังมีความสะดวกกว่าในแม่น้ำลำคลองมาก อาชีพที่ปรากฏในถนนเจริญกรุง สามารถแบ่งตามตารางเป็นดังนี้

ตาราง 1 การประกอบอาชีพของราษฎรในถนนเจริญกรุง สํารวจเมื่อ พ.ศ. 2426

ลำดับที่	การประกอบอาชีพ	จำนวน (หลัง)
1.	ขายของต่าง ๆ	307
2.	ขายสุรา	119
3.	ช่างฝีมือต่าง ๆ	98
4.	ขายผืน	87
5.	รับจ้างทั่วไป	77
6.	รับราชการ	71
7.	เปิดโรงรับจำนำ	42
8.	เย็บผ้า	28
9.	ตั้งโรงรถเช่า	22
10.	หมอยา	13
11.	นายอากร	5
12.	ครู	3
13.	อื่นๆ	230
14.	ไม่ปรากฏอาชีพ	275

ที่มา : สรุปข้อมูลโดยผู้วิจัยจาก สารบาญชี ส่วนที่ 2 คือ ราษฎรในจังหวัด ถนน แล ตรอก จ.ศ.1245 เล่มที่ 2. (2541). หน้า 18-101.

จากตารางสะท้อนให้เห็นว่า ราษฎรที่อาศัยอยู่ที่ถนนเจริญกรุง นิยมการค้าขายเป็นหลัก อันเนื่องมาจากถนนกลายเป็นที่ตั้งของบ้านเรือน และเริ่มมีตึกแถวให้เช่า ราษฎรจึงหันมาเช่าตึกทำการค้ามากขึ้น

นอกจากนี้ รัชกาลที่ 5 ยังทรงสนับสนุนให้มีการค้าขายริมถนนเจริญกรุง โดยในช่วงที่มีการปรับปรุงถนนบำรุงเมือง โปรดเกล้าฯ ให้ผู้เช่าตึกที่ถนนบำรุงเมือง ย้ายมาอยู่ที่ถนนเจริญกรุง ก่อน¹ นับเป็นการช่วยส่งเสริมให้การค้าเจริญรุ่งเรืองอีกทางหนึ่ง

การประกอบอาชีพต่างๆ สามารถนำวิเคราะห์ได้ว่า ถนนเจริญกรุงสะท้อนการขยายตัวทางการค้าในกรุงเทพฯ ได้เป็นอย่างดี สำเพ็ง ตลาดน้อย ยังคงเป็นแหล่งการค้าที่สำคัญของถนนเจริญกรุงในเขตคลองผดุงกรุงเกษม ธุรกิจนำเข้าของชาวจีนที่อพยพเข้ามาในเมืองไทยเฟื่องฟูขึ้นอย่างมาก² ทางเดินแคบๆ ในสำเพ็งขยายมาบรรจบกับถนนเจริญกรุง ซึ่งทำให้เส้นทางคมนาคมขนส่งเป็นไปโดยสะดวกและรวดเร็ว การตัดถนนเจริญกรุงเป็นผลให้เกิดตรอกซอก ซอยต่าง ๆ ที่เป็นที่อยู่อาศัยของราษฎรอย่างหนาแน่นมาตั้งแต่รัชกาลที่ 4 การประกอบอาชีพอีกอย่างหนึ่งที่ปรากฏขึ้น คืออาชีพโสเภณี ซึ่งส่วนมากอยู่บริเวณตรอกในย่านสำเพ็ง เช่น ตรอกเต้า ตรอกโรงเขียน ตรอกโรงโคม เป็นต้น การอยู่อาศัยของราษฎรที่แออัด ก่อให้เกิดไฟไหม้บ่อยครั้ง และสภาวะแวดล้อมที่เสื่อมโทรม

ส่วนการประกอบอาชีพนอกเขตคลองผดุงกรุงเกษม ชาวตะวันตกมักจะทำธุรกิจประเภทเปิดห้างร้านขายสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศ โรงแรม ธุรกิจนำเข้าและส่งออกสินค้า โรงเช่ารถ และโกดังสินค้าริมน้ำ ตลอดจนโรงเลื่อย โรงสีที่เพิ่มขึ้นสืบเนื่องมาจากสมัยรัชกาลที่ 4

2.7.3 การคมนาคมในถนนเจริญกรุง

การตัดถนนทำให้เกิดการคมนาคมขนส่ง ในสมัยที่เริ่มมีการตัดถนน การขนส่งยังไม่เป็นที่แพร่หลายมากนัก มีเพียงรถม้ารับจ้าง ที่มีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4³ ซึ่งเดิมเป็นที่นิยมเฉพาะเจ้านายขุนนาง แต่ต่อมาในรัชกาลที่ 5 ได้มีการนำรถม้ามารับจ้างให้บริการแก่ราษฎร โดยใช้ม้า 2 ตัวเทียมรถ บรรจุผู้โดยสารได้ไม่เกิน 4 คน มีอยู่ 3 แบบ คือ รถประทุนมีหลังคาทางออกหรือหุบได้

¹ กฎหมายรัชกาลที่ 5 เล่ม 1. (2540). หน้า 32 – 33.

² วราภรณ์ จิวชัยศักดิ์. (2559). จากผืนน้ำสู่แผ่นดิน จากตรอกเล็กสู่ถนนใหญ่ : คลอง ถนน ซอย สะพาน และการคมนาคมในสำเพ็ง ใน สำเพ็ง ประวัติศาสตร์ชุมชนชาวจีนในกรุงเทพฯ. หน้า 48.

³ พรหม บัวเล็ก. (2542). กุสึลการรถกับประวัติศาสตร์แรงงานไทย. หน้า 24.

รถที่มีหลังคาถาวร และรถกระบะไว้สำหรับบรรทุกของ¹ มีหลักฐานปรากฏว่ามีการเรียกรถรับจ้างนี้ว่า “รถเม”² ซึ่งรถเมในระยะแรกไม่มีหลักฐานระบุว่ามีความมากมายเพียงใด แต่จำนวนผู้ประกอบการอาชีพตั้งโรงรถเช่าในถนนเจริญกรุง ก็มีจำนวนไม่น้อยในช่วงเวลานั้น รถเมคงจะเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการเดินทางหลายครั้ง จึงได้มีการทำข้อตกลงกันของผู้ประกอบการรถเม โดยร่วมกันลงนามทำสัญญาและข้อตกลงการเดินทางที่เกี่ยวกับเรื่องอัตราค่าโดยสาร และกฎระเบียบระหว่างการเดินทาง³ การเดินทางในถนนเจริญกรุงระยะนี้ยังมีความล้าหลังอยู่ ตามที่คาร์ล บ็อค ให้ความเห็นว่า

“ ยวดยานที่มีอยู่ก็อยู่ในสภาพที่ใช้ไม่ได้พอๆ กัน รถรับจ้างที่พวกกลิ้ง⁴ และมลายูให้เข้านั้นเก่าแก่จนแทบจะหลุดออกมาเป็นชิ้นๆ ม้าลากรถก็เร็วยิ่งกว่ารถ เพราะเป็นม้าชนิดที่ไม่มีประเทศใดในยุโรปจะทรมานให้มันทำงานต่อไปอีก ...”⁵

ในช่วงประมาณ พ.ศ. 2430 พาหนะที่เรียกว่ารถเจ๊กหรือรถลาก มีขึ้นใช้ในเมืองไทย⁶ โดยใช้แรงงานจีนเป็นคนลาก เริ่มเข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพฯ เช่นเดียวกับรถม้ารับจ้าง โดยพระยาโชฎีกกราชเศรษฐี (พุก โชติกพุกกณะ) เป็นผู้คิดสร้างรถเจ๊กขึ้นใช้ในเมืองไทย⁷ อย่างไรก็ดีในปีเดียวกันนี้ชาวเดนมาร์ก ได้รับสัมปทานการเดินทางรถรางสายแรกของเมืองไทยในถนนเจริญกรุง ซึ่งกิจการรถรางมีส่วนทำให้เกิดการพัฒนาคุณภาพถนน และตัดถนนสายอื่นๆเพิ่มเติมที่เชื่อมกับถนนเจริญกรุง

¹ บุปผนาภ สุวรรณมาศ. (2525) การสร้างบ้านแปลงเมืองรัตนโกสินทร์ กรุงเทพฯ : โครงสร้างเมืองทางด้านประโยชน์ใช้สอย 2325-2525 ใน เอกสารวิชาการเพื่อประกอบการสัมมนา สองศตวรรษรัตนโกสินทร์ : ความเปลี่ยนแปลงของสังคมไทย. หน้า 14.

² ซามูเอล เจ. สมิต. (2548). พัดพวกเจ้าของรถเมจ้าง ใน จดหมายเหตุสยามสมัย เล่ม 3 แผ่นที่ 4 พุทธ เดือน 10 แรม 1 ค่ำปีวอก จศก 1246.

³ แหล่งเดิม.

⁴ Klings เป็นภาษามาลายูที่ใช้เรียกชาวอินเดีย

⁵ คาร์ล บ็อค. (2562). ท้องถิ่นสยามยุคพระพุทธเจ้าหลวง. หน้า 47.

⁶ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 20.18/50. เรื่อง แผนกล้อเลื่อน เรื่องรถลาก “ความผิดของใคร” หนังสือพิมพ์สยามราษฎร์ (วันเสาร์ที่ 19 มีนาคม 2563.)

⁷ พรหม บัวเล็ก. (2542). กุสลากรรถกับประวัติศาสตร์แรงงานไทย. หน้า 20.

2.7.4 การนับถือศาสนา

การรวมกลุ่มของคนหลากหลายเชื้อชาติและศาสนาบนถนนเจริญกรุง เป็นผลให้ถนนเจริญกรุงเป็นถนนแห่งความหลากหลายทางวัฒนธรรมและศาสนา สิ่งที่ชี้ให้เห็นได้อย่างชัดเจนคือการสร้างศาสนสถานต่างๆ ที่มีมากขึ้นในถนนเจริญกรุง เช่น การสร้างวัดเล่งเน่ยยี่ หรือวัดมังกรกมลาวาสเมื่อ พ.ศ.2414 ชี้ให้เห็นว่า ชุมชนจีนในย่านนี้ขยายตัวมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ราษฎรเชื้อสายจีนจึงร่วมมือร่วมใจกันสร้างศาสนสถานเพื่อเป็นที่เคารพบูชา ส่วนวัดของคนไทยตั้งเรียงรายมาตั้งแต่ก่อนสมัยรัชกาลที่ 4 มากกว่า 10 วัด คือ วัดกันมาตุยาราม วัดไตรมิตร วัดอุภัยทาราม วัดม่วงแค วัดสวนพลู วัดยานนาวา วัดดอน วัดสุทธิวราราม วัดวรจรยยาวาส วัดราชสิงขร วัดลาดบัวขาว และยังมีวัดร้างได้แก่ วัดพระยาไกร ในขณะที่ย่านบางคอแหลม จะเป็นที่ตั้งของมัสยิดเก่าแก่ก่อนทศวรรษ 2430 คือ มัสยิดฮารูน เขตบางรัก มัสยิดอัลละอะดีก (สุเหร่าเก่า) นอกจากนี้ถนนเจริญกรุงยังเป็นที่ตั้งของโบสถ์คริสต์ ได้แก่ โบสถ์กาลหว่าร์ โบสถ์สืบสัมพันธวงศ์ และโบสถ์อัสสัมชัญ เป็นต้น ศาสนสถานเก่าแก่ตั้งแต่ต้นรัชกาลที่กล่าวมานี้ สะท้อนให้เห็นความหลากหลายทางวัฒนธรรมของถนนเจริญกรุงได้อย่างดี

2.7.5 แหล่งอบายมุขในถนนเจริญกรุง

เมืองไทยก่อนทศวรรษที่ 2420 นั้น ถนนเจริญกรุงมีแหล่งอบายมุขประเภทโรงพนัน โรงบ่อน และโรงโสเภณีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 แต่เปลี่ยนรูปแบบจากเรือนแพในน้ำขึ้นมาริมถนน เช่นเดียวกับกิจการอื่นๆ และมีแนวโน้มขยายกิจการมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วจำนวนโรงพนัน ถั่ว โป ที่มีเป็นจำนวนมากในกรุงเทพฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ถนนเจริญกรุงนั้น แสดงให้เห็นว่า ราษฎรเล่นการพนันกันอย่างกว้างขวาง โดยมีชาวจีนเป็นเจ้าของธุรกิจ ความในหนังสือพิมพ์รายสัปดาห์ที่เดือนสดีราษฎรไม่เล่นการพนัน สะท้อนให้เห็นถึงวัฒนธรรมของคนไทย ความว่า

“...ถ้าไม่มีนักเลง เล่นไป เล่นถั่วเล่นหอย บ่อนเบี้ยแล้ว พวกจีนที่ผูกมาตั้งบ่อนเบี้ยนั้นต้องจำเลิกอยู่เอง เพราะไม่มีคนเล่น พวกจีนนั้นก็คิดค้าขายกินในทางอื่นอันชื่อสุจริตตามกำลังปัญญาของพวกจีน...”¹

กล่าวโดยสรุป จากจุดมุ่งหมายแรกเริ่มของการตัดถนนเจริญกรุงเพื่อทำตามข้อเรียกร้องของชาวต่างชาติที่ต้องการขี่ม้าเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งตามวิถีชีวิตของชาวไทยแล้ว ไม่ได้

¹ ชามูเอล เจ. สมิท. (2548). พักพวกเจ้าของรถเมจั่ง ใน จดหมายเหตุสยามสมัย เล่ม 2 แผ่นที่ 9 พุทธ เดือน อ้าย ขึ้น 6 ค่ำปีมะแมเบญจศก จศก 1245.

มีความต้องการถนนเพื่อดำรงชีวิตประจำวันเหมือนกับเส้นทางน้ำ แต่ผลจากการตัดถนนเจริญกรุง มีคุณประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคมของกรุงเทพฯ เพราะเป็นการเปิดพื้นที่ทางเศรษฐกิจ ทำให้เศรษฐกิจของประเทศขยายตัว และเกิดการพัฒนาก้าวหน้าทางสังคมขึ้น ถนนเจริญกรุงที่นับได้ว่าเป็นถนนมาตรฐานแบบตะวันตกสายแรกของไทย มีส่วนทำให้ชาวกรุงเทพฯ เปลี่ยนวิถีชีวิตจากทางน้ำมาเป็นทางบกด้วย



บทที่ 3

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2430 – 2483

แนวความคิดเรื่องความศิวิไลซ์ตามแบบตะวันตก ทำให้รัชกาลที่ 5 มีพระราชดำริที่จะปรับปรุงประเทศให้ทันสมัยมาตั้งแต่ต้นรัชกาล ซึ่งเป็นรูปธรรมมากขึ้นในช่วงกลางรัชสมัย การดำเนินนโยบายนี้ส่งผลให้กรุงเทพฯ ได้รับการพัฒนาขึ้นในหลายๆ ด้าน ถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกรุงเทพฯ จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมเช่นเดียวกัน

บทที่ 3 นี้ มีความมุ่งหมายที่จะชี้ให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุงตั้งแต่ พ.ศ. 2430 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ถนนเจริญกรุงได้รับการพัฒนาในด้านการคมนาคมโดยการสร้างรางรถไฟขึ้นใช้ครั้งแรกในเมืองไทย และสิ้นสุดที่ พ.ศ. 2483 ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนที่ไทยจะเข้าร่วมสงครามกับญี่ปุ่น และประกาศสงครามกับฝ่ายสัมพันธมิตรในเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ 2

3.1 สภาพของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2430 - 2483

ถนนเจริญกรุงสมัยกลางรัชกาลที่ 5 มีความเปลี่ยนแปลงมากขึ้นจากสมัยต้นรัชกาล อันเนื่องมาจากการที่รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาประเทศให้ทันสมัยตามแบบตะวันตก จึงวางแผนและดำเนินการปรับปรุงบ้านเมืองมาโดยลำดับ ส่งผลให้ถนนเจริญกรุงได้รับการปรับปรุงและพัฒนาให้เจริญขึ้นตามไปด้วย แต่ก็ยังถูกชาวต่างชาติตำหนิว่า

“...ถนนเจริญกรุง คือถนนสายสำคัญ ช่วงหน้าฝนถนนจะกลายเป็นถังขยะขนาดใหญ่ หลุมบ่อตามถนนจะมีน้ำทะเลลักขึ้นมา... พื้นที่เสื่อมโทรมซึ่งเฉอะแฉะของกรุงเทพฯ เป็นสถานที่รองรับขยะที่หมยยังรังเกียจ...”¹

จากทัศนคติของชาวต่างชาติ ที่ใช้ความศิวิไลซ์แบบตะวันตกมาเป็นแนวทางในการพิจารณา ทำให้มองว่า ถนนเจริญกรุงยังเป็นถนนที่ย่ำแย่ ฝุ่นในท้องถนนก็เป็นที่รังเกียจของชาวต่างชาติ ตามที่มีบันทึกไว้ว่า

“...หลังจากที่เราได้ลองเรือไปตามลำน้ำสายนี้แล้ว จากนั้นจึงได้เริ่มเดินทางไปที่หัวเมืองด้วยรถยนต์¹ ที่มีสภาพแย่มากแต่มีสิ่งหนึ่งที่รู้สึกไม่ประทับใจเสียเลย เมื่อรถ

¹ Lucien Fournereau. (1998). Bangkok in 1892. translated and with an introduction by Walter E. J. Tips .

เคลื่อนที่ไปสักสิบก้าว ก็มีพายุฝนหนาที่พัดเข้าปากเข้าคอเราอย่างรวดเร็วจนไม่สามารถลืมตา หายใจและอ้าปากได้”²

นอกจากนี้ความแออัดและคับแคบของถนนเจริญกรุง ยังถูกกล่าวถึงในหนังสือพิมพ์ภาษาต่างประเทศในเมืองไทยว่า

“...งานซ่อมแซมถนนควรจะได้รับการพิจารณาเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ การจราจรในกรุงเทพฯ ไม่สามารถจะจำกัดได้อยู่เพียงทางน้ำ และถนนเพียงไม่กี่สายอีกต่อไปแล้ว เพราะสถานที่ต่างๆ ขยายออกไป มีการเจริญเติบโตของตัวเมืองมากขึ้น ปลายถนนสีลม ควรจะได้รับการสร้างต่อโดยเร็วที่สุดที่จะทำได้...”³

ข้อเรียกร้องดังกล่าวนี้แม้จะเป็นทัศนะจากชาวต่างชาติ แต่ก็สะท้อนให้เห็นสภาพของถนนเจริญกรุงในช่วงเวลานั้นได้เป็นอย่างดี อย่างไรก็ตาม รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้ปรับปรุงถนนเจริญกรุงเมื่อ พ.ศ. 2432 แต่การซ่อมแซมก็ยังไม่ได้ทำให้ถนนเจริญกรุงมีสภาพที่ดีนัก

ในสมัยรัชกาลที่ 6 ถนนเจริญกรุง ได้รับการพัฒนาให้เป็นถนนลาดยางมะตอย หรือที่เรียกว่าลาดยางแอสฟัลต์สายแรกของไทย เริ่มทำเมื่อ พ.ศ. 2465 ใช้เวลาประมาณ 5 เดือนจึงแล้วเสร็จ ในระยะแรก เริ่มลาดยางที่บริเวณเชิงสะพานมอญถึงสี่กั๊กพระยาศรี จากนั้นจึงค่อยลาดยางถึงถนนตก หรือ สุดถนนเจริญกรุง การลาดยางยังผลให้ถนนเจริญกรุงไม่มีฝุ่น⁴ และมีถนนอีกหลายสายที่รัฐบาลมีแผนการให้ลาดยางตามแบบถนนเจริญกรุง ในเรื่องนี้หนังสือพิมพ์สยามราษฎร์ฉบับเดียวกันนี้ ยังเชิญชวนให้ราษฎร บริจาคทรัพย์ช่วยกรมสุขาภิบาลซื้อเครื่องมือทำถนนลาดยางมะตอย ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าถนนสายอื่นๆ ในกรุงเทพฯ ยังเป็นฝุ่นอยู่มาก

รัฐบาลทุ่มเทการพัฒนาและริเริ่มสิ่งที่เป็นความทันสมัยต่าง ๆ ตามค่านิยมแบบตะวันตกมาที่ถนนเจริญกรุงอย่างต่อเนื่อง เพราะเป็นถนนสายสำคัญอยู่ก่อนแล้วและถือเป็นถนนศูนย์กลางของกรุงเทพฯ

¹ ไม่น่าจะหมายถึง รถที่ใช้เครื่องจักร เพราะปีที่เขียน ค.ศ.1893 ตรงกับ พ.ศ. 2436 เมืองไทยยังไม่มีรถยนต์ที่ขับเคลื่อนโดยใช้เครื่องจักร

² กรมศิลปากร. ประเทศสยาม บันทึกการเดินทางและความประทับใจในประเทศสยาม ใน **รวมเรื่องแปลหนังสือและเอกสารทางประวัติศาสตร์ ชุดที่ 5**. (2545). แปลโดย นันทพร บันลือสินธุ์. หน้า 278.

³ เกื้อกูล ยืนยงนันต์. (2520). **การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**. หน้า 55.

⁴ “ถนนไม่มีฝุ่น” ใน **หนังสือพิมพ์สยามราษฎร์** วันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2465. หน้า 5.

ผลจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้ถนนเจริญกรุงคับแคบและแออัด ด้วยเป็นที่ตั้งของห้างร้านต่างๆ ผลจากความแออัดในถนนเจริญกรุงทำให้มีการเรียกร้องให้รัฐขยายถนนอยู่บ่อยครั้ง และแนะนำให้รัฐยกเลิกการวางเพราะกีดขวางการจราจรในถนนเจริญกรุง แต่ไม่เป็นผล

3.2 ปัจจัยที่ทำให้ถนนเจริญกรุงเปลี่ยนแปลงไป

3.2.1 การเพิ่มขึ้นของจำนวนราษฎร

จำนวนราษฎรที่เพิ่มมากขึ้น มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของถนนเจริญกรุง เพราะทำให้มีการขยายตัวของการตั้งถิ่นฐาน และการประกอบอาชีพเพิ่มมากขึ้นจากเดิม รวมถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการรวมกันเป็นชุมชนหรือเป็นย่าน เช่น ปัญหาความหนาแน่นของบ้านเรือน ปัญหาสภาวะแวดล้อมเสื่อมโทรม ปัญหาการก่อความวุ่นวาย ตามบันทึกของเซอร์จอห์น เบาว์ริง คาดว่ากรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 4 มีพลเมืองประมาณ 400,000 คน¹ ช่วงทศวรรษ 2450 กรุงเทพฯ มีประชากร 400,000 -500,000 ² ส่วนสมัยรัชกาลที่ 7 กรุงเทพฯ มีประชากรจำนวน 713,384 คน³ อย่างไรก็ตามแม้จะไม่ได้มีการสำรวจจำนวนประชากรที่เป็นตัวเลขที่แน่ชัด แต่การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร ย่อมทำให้เห็นในเบื้องต้นว่า กรุงเทพฯ เกิดการขยายตัวอย่างมาก ถนนเจริญกรุงได้ทำหน้าที่เป็นแหล่งรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น

ชาวจีนมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของถนนเจริญกรุง ด้วยจำนวนที่เพิ่มมากขึ้น จากที่ตั้งบ้านเรือนอยู่แต่เดิม และยังอพยพเข้ามาอยู่อาศัยใหม่บริเวณลำเพ็ญ เยาวราช เป็นจำนวนมาก ทำให้ธุรกิจหลายอย่างต้องพึ่งพาชาวจีนเหล่านี้ ชาวจีนที่เข้ามาอยู่ในเมืองไทยมี 5 กลุ่มตามที่จี วิลเลียม สกินเนอร์ ระบุในงานค้นคว้าวิจัย คือ เต้าจิ๋ว ฮกเกี้ยน กวางตุ้ง แคะ และไหหลำ⁴ พวกที่มีฐานะดี ได้แก่พวกเต้าจิ๋ว กับฮกเกี้ยน จีนเต้าจิ๋วที่มีความรู้ความสามารถจะประกอบกิจการค้าที่มีกำไรสูง เช่น ค้าข้าว เจ้าของโรงสี นำเข้าสินค้าต่างประเทศ เจ้าภาษีนายอากร ส่วนจีนฮกเกี้ยน จะประกอบอาชีพค้าขาย ในขณะที่จีนกวางตุ้งบางส่วนก็ได้เป็นเจ้าของกิจการโรงสี และโรงเลื่อยด้วยเช่นกัน แต่จีนกวางตุ้งจะมีความรู้ความสามารถพิเศษในเรื่องของวิศวกรรมและช่างกล ยังผลให้พวกนี้เปิดกิจการเครื่องโลหะ และการก่อสร้าง ส่วนจีนแคะและจีนไหหลำ จะค้าขายสินค้า

¹ พรทวี สุภัฒณานนท์. (2542). การจัดการอสังหาริมทรัพย์ในกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2444-2475. หน้า 16.

² ผาสุก พงษ์ไพจิตร และคริสเบเคอร์. (2539). เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัยกรุงเทพฯ. หน้า 307.

³ พอพันธ์ อูยยานนท์. (2540). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ. หน้า 14.

⁴ จี วิลเลียม สกินเนอร์. (2548). สังคมจีนในประเทศไทย : ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์.

เบ็ดเตล็ด และเป็นช่างฝีมือ แต่ทั้งนี้ ไม่ใช่ชาวจีนแต่จิว ฮกเกี้ยน หรือกวางตุ้งทั้งหมดที่จะประสบความสำเร็จในการค้าขาย เพราะมีชาวจีนกลุ่มแต่จิวและฮกเกี้ยนเป็นจำนวนไม่น้อยที่เป็นญาติรับจ้างใช้แรงงาน¹ ซึ่งขึ้นอยู่กับโอกาสและความสามารถของคนนั้นๆ

ตาราง 2 แสดงจำนวนชาวจีนในกรุงเทพฯ ร.ศ.128 (พ.ศ. 2452)

เชื้อสาย	จำนวน		รวม
	ชาย	หญิง	
แต่จิว	78,091	8,207	86,298
ฮกเกี้ยน	19,823	2,367	22,199
กวางตุ้ง	25,978	4,151	30,129
ไหหลำ	12,165	903	13,068
แคะ	9,411	1,409	10,820

ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ ร.5 น.30/9 กระทรวงนครบาล เรื่อง ยอดสามะโนครวัมณฑลกรุงเทพฯ ศก 128.

จากตาราง 2 นั้น เห็นได้ว่ามีชาวจีนอาศัยอยู่ในเมืองไทยเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ที่ย่านสำเพ็ง ชาวจีนทำให้ย่านสำเพ็งบริเวณซึ่งเชื่อมต่อกับถนนเจริญกรุง มีภาพลักษณ์สองประการ ประการที่หนึ่ง คือ เป็นแหล่งค้าขายที่คึกคัก มีความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ ด้วยมีร้านรวงของชาวจีนและมีเรือขนถ่ายสินค้ามาขึ้นที่ท่าเรือบริเวณนี้จำนวนมาก ทำให้รัฐบาลสนใจเลือกพื้นที่บริเวณนี้ตัดถนนเพิ่มเติมเข้ามา เพราะเป็นทำเลดี ที่จะประโยชน์ในภายหน้าได้ ดังคำกราบบังคมทูลของสมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ เมื่อครั้งดำรงพระยศเป็นกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการว่า

“... ที่ใดเจริญอยู่ก็ควรจัดการตัดถนนเสียโดยทันทีตามที่ควรจะทำได้ในปัจจุบันนี้ ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้าฯ ว่า ไม่มีที่แห่งใดเจริญมากกว่าแขวงสามเพ็ง ด้วยเพนท่าเลค้าขายมีประโยชน์มากในที่นั้น แต่ประโยชน์ซึ่งมีในที่นั้นดูบกพร่อง เพราะเหตุถนน

¹ รายละเอียดดู จี วิลเลียม สกินเนอร์. (2548). สังคมจีนในประเทศไทย ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์. หน้า 136-143.

มีน้อย และที่มีอยู่แล้วก็แคบเล็ก เป็นที่ขัดขวางไปมาของการค้าขาย ไม่พอแก่การเจริญ
ซึ่งควรจะเกิดขึ้นได้อีกเป็นอันมาก..."¹

การตัดถนนบริเวณลำเพ็ญและสร้างตึกแถวเพื่อให้พ่อค้าเช่าทำการค้า ส่งผลให้
บริเวณลำเพ็ญมีการเติบโตทางเศรษฐกิจมากยิ่งขึ้น ชาวจีนที่ประสบความสำเร็จในด้านการค้าขาย
และก้าวหน้าในหน้าที่ราชการซึ่งอยู่อาศัยบริเวณลำเพ็ญ ตลาดน้อย เช่น เจ้าสัวเนียมหรือพระศรี
ทองยศ เจ้าสัวสอนหรือพระอภัยวานิช เจ้าสัวกระทะหรือพระยาอินทรอากร ภาพลักษณ์ประการ
ที่สอง คือ การเป็นแหล่งเสื่อมโทรม ด้วยเหตุที่ที่พักอาศัยของชาวจีนมีอาณาเขตต่อเนื่องกันโดย
ตลอด ได้แก่ ตรอกพระยาภิรมย์ราชนาภาพ สะพานหัน ลำเพ็ญ ศาลเจ้าเก่า กงสีลัง วัดสัมพันธวงศ์
ตรอกเต้า ตรอกพระยาไกร วัดจักรวรรดิราชาวาส สะพานยายใจ ตรอกโรงกระทะเก่า ศาลเจ้าแม่
ทับทิม ตรอกอาจุม ตลาดน้อย ตลาดญวน จนถึงริมคลองผดุงกรุงเกษม
ด้านใต้ จึงทำให้เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยที่สกปรก² และเต็มไปด้วยสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ พวกกุลีจีนมีสภาพ
ความเป็นอยู่ที่แออัด คุณภาพชีวิตต่ำ การอยู่กันอย่างหนาแน่นของชาวจีนทำให้นานี้เกิดไฟไหม้
บ่อยครั้ง และยังเป็นแหล่งอบายมุขอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนแออัดที่อยู่ตามตรอกต่าง ๆ
ซึ่งเป็นปัญหาทางสภาวะแวดล้อมทางธรรมชาติและสังคมที่ยากที่จะแก้ไข³

ชาวจีนอีกประเภทหนึ่งที่คนไทยรู้จักและหวาดกลัว คือ พวกฮังยี่ ซึ่งมักก่อความ
วุ่นวาย และสร้างปัญหาให้แก่รัฐบาลไทย ฮังยี่ต่างพวกตีกันครั้งใหญ่บนถนนเจริญกรุง เมื่อ พ.ศ.
2432 บริเวณหลังโรงสีห้างวินเซอร์ หรือโรงสีปล่องเหลี่ยม จึงเรียกว่า ฮังยี่ปล่องเหลี่ยม พวกนี้พา
กันรื้อสังกะสีมุงหลังคามาเป็นป้อมค่ายกำบัง กลางถนนเจริญกรุง สร้างความเดือดร้อนให้ราษฎร
โดยถ้วนทั่ว รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯให้ทหารไปปราบฮังยี่ ความวุ่นวายจึงสงบลงได้ แต่ฮังยี่ก็ยังก่อ
ความวุ่นวายในที่อื่น ๆ อีกบ่อยครั้ง

นอกจากบริเวณลำเพ็ญแล้ว ยังมีชุมชนชาวจีนอีกแห่งหนึ่งบนถนนเจริญกรุงที่เกิดขึ้น
ในช่วงปลายรัชกาลที่ 5 คือ ชุมชนหวังหลี บ้านทวาย ใกล้กับวัดยานนาวา บริเวณนี้เป็นพื้นที่ของ
วัดยานนาวาที่ให้บริษัทเรือเมลล์จีนสยามทุนเช่าทำท่าเรือเมื่อ พ.ศ.2453 ขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร
จากกรุงเทพฯ-สิงคโปร์-ฮ่องกง-ชัวเถา แต่กิจการของบริษัทเรือเมลล์จีนสยามประสบกับภาวะ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ ร.5 ยธ.9/1 กระทรวงโยธาธิการ เรื่อง ทำถนนต่าง ๆ (27 มีนาคม ร.ศ.
108 – 25 เมษายน ร.ศ.111).

² ปิยนาด บุญนาค. (2559). ลำเพ็ญ : ประวัติศาสตร์ชุมชนชาวจีนในกรุงเทพมหานคร. หน้า 19.

³ ยาวรัตน์ พุฒิมานวดีกุล. (2527). การเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพฯในช่วงรัชกาล

ที่ 5-7 และผลกระทบทางสภาวะแวดล้อมต่อประชาชน. หน้า 159.

ขาดทุน จึงเลิกกิจการไปเมื่อพ.ศ. 2456 ถึง พ.ศ. 2472 นายตันลิบบ๊วย ตระกูลหวังหลี ชาวจีน แต่จิว ได้เป็นผู้เช่าทำเรือทำธุรกิจขนส่ง ราษฎรจึงพากันเรียกทำเรือนี้ว่า ทำเรือหวังหลี และเรียกชอยนี้ว่าชอยหวังหลี ต่อมา พ.ศ. 2483 รัฐบาลจอมพล ป.พิบูลสงคราม ตั้งบริษัทไทยเดินเรือทะเลที่ทำเรือแห่งนี้ ทำให้ชอยหวังหลีเต็มไปด้วยนักท่องเที่ยวทั้งชาวจีน และชาวตะวันตก แต่ต่อมาพื้นที่นี้ขบเซาหลงเพราะรัฐบาลสร้างท่าเรือแห่งใหม่ที่ตำบลคลองเตย ที่ตั้งของท่าเรือหวังหลีก่อให้เกิดการผสมผสานระหว่างวัฒนธรรมของชาวจีนกับชาวตะวันตก เนื่องจากตั้งอยู่ไม่ไกลจากชุมชนตะวันตกย่านบางรัก และโรงสีข้าวของชาวจีนตระกูลพิศาลบุตร ซึ่งตั้งอยู่ที่บ้านทวาย พื้นที่บางรักถึงบ้านทวายจึงมีทั้งชาวจีน และชาวตะวันตก อาศัยและประกอบอาชีพปะปนกันอยู่ ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

ชาวตะวันตกมีส่วนสำคัญให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของถนนเจริญกรุงในช่วงเวลานี้ด้วยเช่นกัน เนื่องจากชาวตะวันตกนิยมอยู่อาศัยย่านบางรักเป็นส่วนใหญ่ ต่อมาเมื่อตัดถนนสายต่างๆ ทางตอนใต้ที่เชื่อมกับถนนเจริญกรุง ได้แก่ ถนนสาทร สุรวงศ์ สีพระยา ทำให้สถานกงสุลบางชาติ เช่น อังกฤษ เยอรมัน ขอย้ายไปยังถนนที่ตัดใหม่แทน ทั้งนี้เพราะถนนเจริญกรุงคับแคบ และประกอบอุตสาหกรรมหลายประเภทในถนน สร้างความรำคาญให้แก่เจ้าหน้าที่ จึงกราบบังคมทูลย้ายไปยังสถานที่แห่งใหม่ ประกอบกับไม่มีความจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งทางน้ำ สถานกงสุลจึงไม่มีความจำเป็นต้องอยู่ริมน้ำ ทำให้ชาวตะวันตกหรือคนในบังคับขยับขยายจากถนนเจริญกรุงตามไปด้วย แต่ทั้งนี้ส่วนใหญ่ก็ยังคงดำเนินกิจกรรมและติดต่อธุรกิจที่ถนนเจริญกรุงเช่นเดิม ความเจริญส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณต้นถนนที่เชื่อมต่อกับเจริญกรุง ส่วนที่ไกลออกไปก็ยังเป็นพื้นที่สำหรับทำเกษตร และเลี้ยงสัตว์ เช่น ช่วงกลางๆของถนนสีลม ถนนเจริญกรุงช่วงบางรักถึงสาทรชาวตะวันตกจะพากันตั้งห้างร้านอยู่เป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้ยังมีชาวต่างชาติที่รวมตัวกันอยู่ริมแม่น้ำทางตอนใต้ของกรุงเทพฯ เพื่อประกอบธุรกิจการค้าด้วย

“...ตลอดระยะเวลา 30 ปีที่ผ่านมา ได้มีชาวอาณานิคมหลายเชื้อชาติ เข้ามาประกอบธุรกิจการค้าในประเทศสยาม โดยพวกเขาได้มาสร้างโกดัง หรือโรงเก็บสินค้าตลอดจนสำนักงานขนส่งสินค้าทางเรือและท่าเทียบเรือไว้ทางแถบตอนใต้ของเมืองนี้มากมายหลายแห่งด้วยกัน...”¹

¹ แม็กซีเวลล์ ซอมเมอร์วิลล์. (2544). สยามริมฝั่งเจ้าพระยา. แปลโดย ศุภรัตน์ ธาราศักดิ์. หน้า

เซอร์ เฮนรี นอร์แมน (Sir Henry Norman) ชาวอังกฤษ ซึ่งเข้ามาในเมืองไทยเมื่อประมาณ พ.ศ. 2435 ได้กล่าวไว้ในงานเขียนของเขา เกี่ยวกับเมืองไทยและชาวตะวันตกว่า

“...สยามเป็นประเทศที่มั่งคั่งร่ำรวยและจะต้องเคยเจริญรุ่งเรืองมาก่อน สภาพป่าละเมาะที่เรียบสงบและป่าดงดิบที่สมบูรณ์ในช่วงปี พ.ศ. 2393 ปัจจุบันกลายเป็นพื้นที่ที่ เต็มไปด้วยเสากระโดงเรือ เสาปล่องไฟ มีเสียงร้องฮัมฮัมว่า “โกดัง” ของพ่อค้า อังกฤษที่รีบเร่ง ล่องลอยมา ทศนิยมภาพบรรดา โรงสีข้าว โรงเลื่อย ท่าเรือและอู่ต่อเรือ โรงเก็บพัสดุ ผังแม่น้ำและบ้านเรือนผู้คน ตลอดจนโรงเรียน ดูเหมือนจะแสดงถึงความตื่นตัวอย่างแท้จริงของชาวตะวันตกผสมผสานกับความอุตสาหกรรมของผู้คนชาวเอเชียผิวเหลือง...”¹

การเข้ามาของคนต่างชาติต่างภาษาในกรุงเทพฯ นี้ สอดคล้องกับการที่เมืองไทยต้องการวิทยาการและสิ่งประดิษฐ์ใหม่ ๆ จากชาวตะวันตก² ในขณะเดียวกันผลจากสนธิสัญญาเบาว์ริง ทำให้เศรษฐกิจของไทยเจริญก้าวหน้า และเข้าไปเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจของโลก ด้วยเหตุนี้ ไทยจึงมีความต้องการแรงงานที่มีประสิทธิภาพจากชาวจีน³ ในอุตสาหกรรมต่าง ๆ ไทยจึงไม่ได้กีดกันการเข้ามาในประเทศของคนพวกนี้

3.2.2 การตัดถนนสายต่างๆ เพิ่มเติม

การเติบโตทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้า จำเป็นต้องมีถนนเป็นเครื่องมือสำคัญเพื่อขยายอาณาเขตความเจริญให้กว้างขวางออกไป รัชกาลที่ 5 จึงมีพระราชดำริให้ตัดถนนสายต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ รวมทั้งสิ้น 110 สาย โดยการตัดถนนแบ่งออกเป็น 4 ระยะ คือ ระยะแรก พ.ศ. 2413 - 2432 ซึ่งเป็นการปรับปรุงถนนสายเก่าที่ตัดขึ้นสมัยรัชกาลที่ 4 หรือตัดถนนสายสั้นๆ ซึ่งใช้เงินงบประมาณไม่มาก ระยะที่สอง พ.ศ. 2433 - 2441 ตัดถนนที่เล็งเห็นว่าเป็นแหล่งเศรษฐกิจและมีประชาชนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ระยะที่สาม คือการตัดถนนด้านเหนือของพระนครบริเวณสวนดุสิต ถนนราชดำเนิน พ.ศ. 2442-2446 เพื่อเป็นสถานที่ประทับพักร้อน และระยะที่สี่ การตัดถนนหลังจากมีพระราชบัญญัติสร้างถนน พ.ศ. 2447 โดยให้เจ้าของ

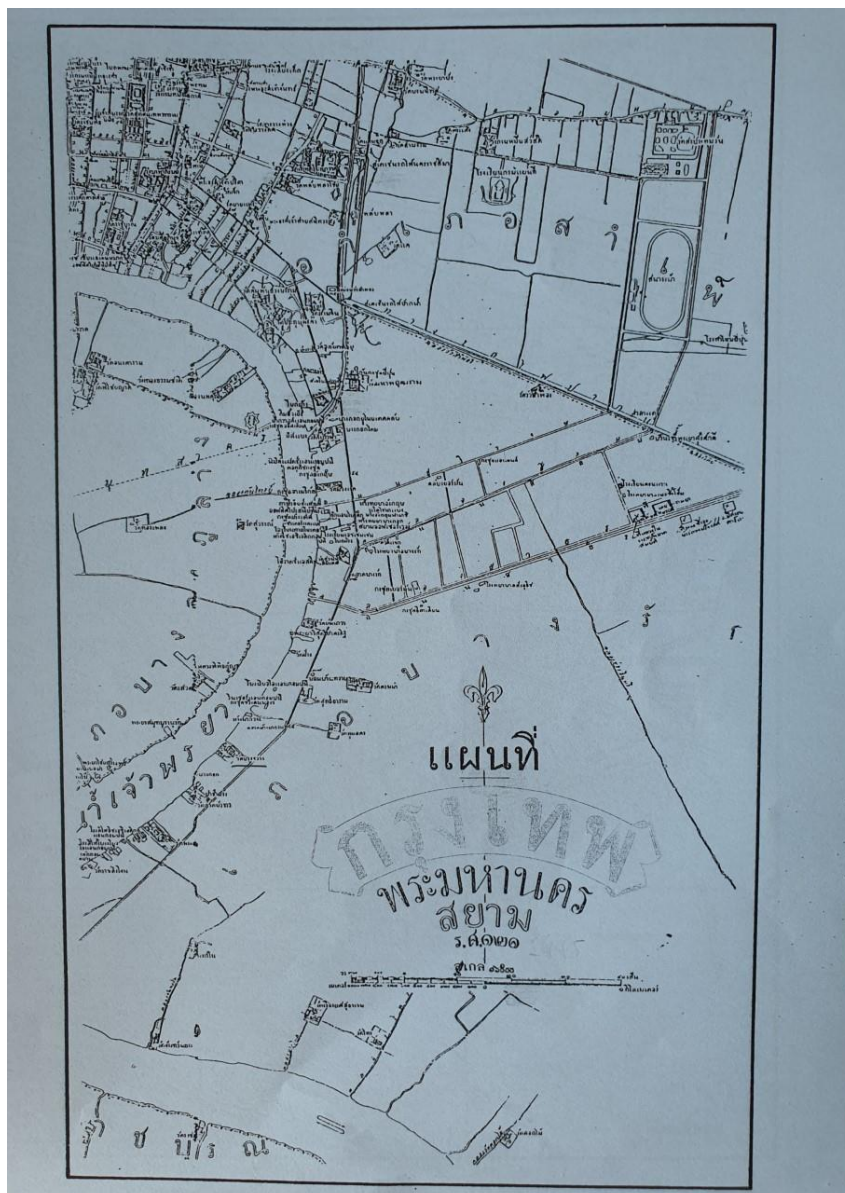
¹ เซอร์ เฮนรี นอร์แมน. (2541). “ชีวิตความเป็นอยู่และการเมืองการปกครองของชาวตะวันตกไกลตอนประเทศสยาม” ใน **รวมเรื่องแปล หนังสือและเอกสารทางประวัติศาสตร์ ชุดที่ 5**. แปลโดย ศุภรัตน์ ธาราศักดิ์ หน้า 166.

² กรมศิลปากร. (2547). ประกาศว่าด้วยการประพุดต่อฝรั่งเศส อังกฤษ อเมริกานที่มาอยู่เมืองไทย ใน **ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4**. หน้า 50.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ ร.5 น 8.7/34 คำกราบบังคมทูลเมมเมอร์รันทำปัญหาจีน ของพระยาวงษานู ประพัทธ์ วันที่ 9 ก.ย.ร.ศ.129.

ที่ดินริมถนนที่จะตัดขึ้นใหม่ ออกเงินตัดถนนเอง หรือขายที่ดินให้แก่รัฐบาล ซึ่งการตัดถนนในระยะที่ 4 นี้ ส่วนใหญ่จะเป็นที่ดินของขุนนางผู้มีบรรดาศักดิ์ที่เคยซื้อที่ดินไว้ตั้งแต่ระยะแรก¹ อย่างไรก็ตาม การตัดถนนสามารถแบ่งอย่างคร่าวๆ โดยยึดหลักผู้จ่ายเงินค่าตัดถนน เป็น 2 แบบคือ รัฐบาลเป็นผู้ตัด และเอกชนเป็นผู้ตัด ถนนซึ่งจะมีความเกี่ยวข้องกับถนนเจริญกรุง คือ โครงการตัดถนนในพื้นที่ลำเพ็ญ 18 สายของรัฐบาล และการตัดถนนทางตอนใต้ของพระนครโดยเอกชนเป็นผู้ลงทุน ส่วนในสมัยรัชกาลที่ 6 จะทำถนนต่อจากรัชกาลที่ 5 ที่ยังคงค้างค้างอยู่ ซ่อมแซมถนนที่ชำรุดทรุดโทรม และสร้างถนนสายใหม่ที่มีมาตรฐาน เพื่อจำกัดพื้นที่การขยายตัวของชุมชนให้เป็นระเบียบ หรือเชื่อมโยงกับถนนสายหลัก เช่น ถนนเสือป่า ถนนยมราชสุขุม ถนนเจริญเวียง จรัสเวียง เป็นต้น ในสมัยรัชกาลที่ 7 จะมีการตัดถนนสายรองสายสั้นๆ หรือขยายถนนอันเนื่องมาจากเกิดเหตุการณ์ไฟไหม้ เช่น ถนนจตุรเมือง ถนนจรัสเมือง หรือตัดถนนเพื่อระบายการจราจรจากถนนใหญ่ เช่น ถนนมหาพฤฒาราม

¹ สยามพร ทองสารี. (2526). ผลกระทบจากการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411 - 2453) : ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนในกำแพงพระนคร ด้านเหนือและด้านใต้พระนคร. หน้า 45-118.



ภาพประกอบ 2 แผนที่กรุงเทพฯ พ.ศ. 2445

ที่มา : อรวรรณ ศรีอุดม. (2535.). วันวาน... กับวันนี้ของถนนสีลม. หน้า 53

ผลจากการตัดถนนทำให้ความเจริญขยายออกไปยังพื้นที่ที่ถนนตัดผ่าน สังเกตได้ว่าการตัดถนนในสมัยรัชกาลที่ 5 จะตัดผ่านบริเวณสำคัญที่ก่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ เช่น ย่านสำเพ็ง หรือย่านชาวตะวันตก ที่อยู่ทางตอนใต้คลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนเจริญกรุง ด้วยเหตุที่มีการตัดถนนหลายสาย จึงเป็นการช่วยแบ่งเบาความหนาแน่นที่เกิดขึ้นบนถนนเจริญกรุงได้ ข้อสังเกตอีกประการหนึ่งคือ ถนนหลายสายที่ตัดขึ้น เช่น ถนนสาทร (ตัด พ.ศ.

2431) ถนนสุรวงศ์ (ตัด พ.ศ. 2434) ถนนสี่พระยา (ตัด พ.ศ. 2446) มักจะเชื่อมต่อกับถนนเจริญกรุง เพื่อความสะดวกและต่อเนื่องกับธุรกิจเดิม นอกจากนี้ การสร้างสะพานข้ามคลองเพื่อเชื่อมถนนสองฝั่งคลองเข้าด้วยกัน ส่งผลให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง เช่น การสร้างสะพานที่นำหน้าด้วยคำว่า เฉลิม¹ เช่น เฉลิมศรี 42 เฉลิมศักดิ์ 43 เป็นต้น นับเป็นประโยชน์ในด้านการคมนาคมยิ่งให้แก่วาษฏ



ภาพประกอบ 3 ถนน 4 ส ที่เชื่อมต่อกับถนนเจริญกรุง คือ ถนนสี่พระยา ถนนสุรวงศ์ ถนนสีลม และถนนสาทร

ที่มา : อรรถพร ศรีอุดม. (2535). วันวาน... กับวันนี้ของถนนสีลม. หน้า 55

¹รัชกาลที่ 5 ทรงบริจาคพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์ บำเพ็ญพระราชกุศลเนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษาทุกปี เพื่อสร้างสะพานข้ามคลอง ปีละ 1 สะพาน ตั้งแต่ พ.ศ. 2442 ตราบจนสิ้นรัชกาลจำนวน 17 สะพาน พระราชทานนามสะพานขึ้นต้นด้วยคำว่า “เฉลิม”ทุกสะพาน การเลือกพื้นที่ในการสร้างสะพาน กรมโยธาธิการ ซึ่งรับผิดชอบการสร้างสะพานในช่วงแรก และต่อมาโอนงานสร้างสะพานให้กับกรมสุขาภิบาลเมื่อ พ.ศ. 2451 จะเป็นผู้เลือกสถานที่สร้างสะพาน และทำหนังสือทูลเกล้าฯ ถวาย เพื่อมีพระบรมราชวินิจฉัยเกี่ยวกับความเหมาะสมของสถานที่ก่อสร้างสะพาน ในการนี้ ถนนเจริญกรุงมีสะพานชุดเฉลิม จำนวน 3 สะพานคือ (1) สะพานเฉลิมกรุง 48 ข้ามคลองวัดจักรวรรดิราชาวาส ปัจจุบันสะพานถูกรื้อถอนแล้ว (2) สะพานเฉลิมพันธุ์ 53 ข้ามคลองวัดสามจีนหรือวัดไตรมิตร ปัจจุบันรื้อสะพานเก่ามาสร้างสะพานแห่งใหม่ข้ามคลองสาทรที่บริเวณถนนเจริญกรุงตัดกับถนนสาทร และ (3) สะพานเฉลิมภาคย์ 54 ข้ามคลองสีลม บริเวณถนนสีลมตัดกับถนนเจริญกรุง หรือแยกบางรัก ปัจจุบันสะพานถูกรื้อถอนแล้ว จำนวนสะพานชุดเฉลิม ล้วนแสดงให้เห็นว่า ถนนเจริญกรุงเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ จำเป็นต้องมีการคมนาคมที่ดีเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ราษฎร

ความสำคัญของถนนยังปรากฏให้เห็นจากการรื้อบ่อม และถมคลองต่าง ๆ ใน กรุงเทพฯ เพื่อขยายพื้นที่ถนนให้กว้างขวางขึ้น ซึ่งเริ่มในช่วงปลายรัชกาลที่ 5 เป็นต้นไป การขยายที่ดินส่วนหนึ่งของคลองเขินหน้าศาลเจ้าเก่า และคลองบริเวณถนนพาดสาย อำเภอสามเพ็ง เมื่อ พ.ศ.2452¹ เพื่อถมเป็นถนน เป็นตัวอย่างของการถมคลองที่ตื้นเขิน สกปรก และไม่สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรไปมาได้ คลองเก่าไม่มีความสำคัญเมื่อเทียบกับการปรับปรุงให้เป็นถนน หนังสือพิมพ์ในสมัยรัชกาลที่ 7 ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับคลองว่า

“...ที่จริงลำคลองในพระนครเวลานี้ ออกจะมีมากเกินคนไป จริงอยู่การมีคลอง มากเช่นนั้นย่อมเป็นการสะดวกแก่การคมนาคม แต่เมื่อมีถนนหนทางสะดวกแก่การคมนาคมทางบกอย่างสมัยนี้แล้ว ก็ไม่มีความจำเป็นเหมือนอย่างก่อน...”²

ส่วนบ่อมที่รัฐบาลอนุญาตให้รื้อนั้น รัฐบาลขอเว้นไว้แต่บ่อมพระสุเมรุ และบ่อม มหาเทพ ส่วนบ่อมอื่นสามารถรื้อได้ เพราะมีถนนแล้ว และขอให้ทำความเข้าใจแนวพระราชดำริของ พระนครเอาไว้³

3.2.3 การตั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสุขาภิบาลและการออกกฎหมายควบคุม

รัชกาลที่ 5 ทรงเล็งเห็นถึงปัญหาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของ บ้านเมือง จึงโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกำหนดสุขาภิบาลกรุงเทพฯ ร.ศ. 116 ซึ่งในพระราชกำหนดนี้กำหนดให้มีการตั้งกรมสุขาภิบาล สังกัดกระทรวงนครบาลขึ้น โดยกรมสุขาภิบาลมี บทบาทสำคัญในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกรุงเทพฯ เนื่องจากต้องรับผิดชอบในการดูแลรักษา ซ่อมแซมถนน รักษาความสะอาดของบ้านเมือง มีการวางระเบียบการรักษาถนนไว้ 2 ส่วน คือ ใน พระนคร และนอกเขตพระนคร ตอนในพระนครจะมีนางงานจัดการซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ดูแลการ กวาดและรดน้ำถนน ส่วนนอกเขตพระนครนางงานจะควบคุมกุ๊จิ้นทำความสะอาดถนน ปลูก

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 น.15.1/11. เรื่อง **ขอจับจองที่ดิน** (22 เมษายน – 30 มิถุนายน 2456).

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.7 ม.26.5/27. เรื่อง **ข่าวหนังสือพิมพ์เกี่ยวกับนคราทร : ตัดถนน 2 ฟากคลอง** (29 พฤศจิกายน. 2471).

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.7 ม.19/2. เรื่อง **รื้อบ่อมริมสพานภาณุพันธ์ และกำแพงเมืองต่อจาก บ่อมตามแนวไปจนถึงตึกแถวของหม่อมสมัย สนิทวงศ์ เพื่อทำตึกให้บริษัทปิกริมเช่า** (ธันวาคม 2469-กันยายน 2471).

ต้นไม้ จัดเก็บขยะมูลฝอยริมถนนเจริญกรุง¹ ต่อมา เมื่อ พ.ศ. 2441 รัฐบาลยังออกประกาศเกี่ยวกับการจัดการรักษาความสะอาดในบริเวณที่กำหนด คือ ตั้งแต่คลองบางลำพู ถึงคลองสะพานหัน ที่เรียกว่าเขตสุขาภิบาล เพื่อจัดระเบียบพื้นที่ที่ออกประกาศให้เป็นมีความสะอาดและเรียบร้อย ต่อมาได้ประกาศขยายเขตพื้นที่สุขาภิบาลให้กว้างขึ้นใน พ.ศ. 2459 และ พ.ศ. 2466 ตามลำดับ

การตั้งกรมสุขาภิบาล และมอบภาระหน้าที่ให้ครอบคลุมในเรื่องที่เกี่ยวกับการบำรุงท้องที่ และการรักษาความสะอาด สะท้อนให้เห็นว่า กรุงเทพมหานครในสมัยนั้นมีสภาวะแวดล้อมที่เสื่อมโทรม เป็นผลให้รัฐบาลพยายามสร้างความเจริญตามมาตรฐานของตะวันตก ที่เรียกว่าระบบนคราภิบาล (Municipality Affairs) ในสมัยรัชกาลที่ 6 โปรดเกล้าฯ ให้ยุบเลิกกระทรวงนครบาล รวมเข้ากับกระทรวงมหาดไทยเมื่อ พ.ศ. 2465 ต่อมา พ.ศ. 2468 เปลี่ยนชื่อกรมสุขาภิบาลเป็น กรมนคราทร² อยู่ภายใต้กระทรวงมหาดไทยเป็นต้นมาภายหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง 2475 งานของกรมนคราทรเปลี่ยนแปลงไปเปลี่ยนชื่อเป็น กรมโยธาเทศบาล การทำงานของกรมสุขาภิบาลขณะนั้นทำให้ถนนเจริญกรุง ซึ่งอยู่ในเขตสุขาภิบาล ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงให้เป็นระเบียบตามไปด้วย

นอกจากนี้การออกกฎหมายต่าง ๆ เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองยังมีส่วนช่วยให้ถนนเจริญกรุงเกิดความเป็นระเบียบขึ้น เช่น ประกาศศาลโบโรสภา พ.ศ. 2430 ที่ซึ่งถือเป็นการเริ่มการออกกฎใช้ถนนสาธารณะ เช่น กำหนดห้ามราษฎรทำพาไลบ้านเรือนยื่นออกมาในถนน ห้ามตั้งแผงค้าขายกีดขวางถนน ให้ยานพาหนะจุดโคมไฟ เมื่อต้องเดินทางยามค่ำคืน ห้ามมิให้ยานพาหนะแข่งกัน ห้ามจุดประทัดทำให้ม้าตกตื่น พระราชบัญญัติเกี่ยวกับการใช้ถนนร่วมกันของรถจ้าง รถลาก และคนที่ใช้ถนน ฉบับต่าง ๆ พระราชบัญญัติเกี่ยวกับการป้องกันไฟไหม้ การออกกฎหมายที่ดิน เป็นต้น กฎหมายเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาต่างๆ เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ ซึ่งรัฐบาลจำเป็นต้องแก้ไขเพื่อความเรียบร้อยของบ้านเมือง

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.5.1/6. เรื่อง ยกเวรทางบกไปรวมในกรมสุขาภิบาล (30 เมษายน - 13 สิงหาคม ร.ศ.117).

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 น.7/1. เรื่อง เปลี่ยนชื่อกรมสุขาภิบาล เป็นนคราทร (21 เมษายน พ.ศ. 2468). กรมนคราทร เป็นกรมที่ใหญ่และมีความสำคัญต่อการพัฒนาของกรุงเทพฯ เป็นอย่างยิ่ง ด้วยมีหน้าที่หลากหลาย คือ (1) บังคับบัญชาตรวจตรา สร้าง ซ่อม รักษา ถนนทางฝ่ายบก (2) ตรวจตรา สร้างซ่อม รักษาคลอง และทางน้ำอันอยู่ในเขตสุขาภิบาล (3) ตรวจตราโรงฆ่าสัตว์ และโรงฆ่าสัตว์บางคอแหลม (4) อำนาจการและบังคับบัญชา กองช่างสุขาภิบาล กองช่างแบบและกองก่อสร้างทั่วไป และกองประปา (5) การบำรุงรักษาความสะอาด รวมทั้งการกำจัดสิ่งโสโครก

3.2.4 การริเริ่มกิจการไฟฟ้า

โดยทั่วไปในสมัยก่อนคนกรุงเทพฯ ใช้ตะเกียงน้ำมันหรือโคมไฟน้ำมันเป็นอุปกรณ์ให้แสงสว่างในเวลากลางคืน ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 4 ได้มีการใช้จุดโคมไฟจากแก๊ส แต่ราษฎรทั่วไปยังคงใช้น้ำมันตะเกียงจุดตามไฟอยู่ การไฟฟ้าใช้เริ่มต้นเมื่อ พ.ศ. 2427 เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) เมื่อครั้งเป็นเจ้าหมื่นไวยวรนาถ นำเครื่องผลิตกระแสไฟฟ้าเข้ามาในเมืองไทย และมีการจุดไฟฟ้าครั้งแรกในงานวันเฉลิมพระชนมพรรษาที่พระที่นั่งจักรีมหาปราสาท วันที่ 20 กันยายน 2427 แต่โครงการใช้กระแสไฟฟ้าของเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี ยังไม่ได้รับการเชื่อถือนัก ต่อมารัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีไปเป็นแม่ทัพในการปราบฮ่อ ทำให้ต้องหยุดชะงักเรื่องการไฟฟ้าลง¹ แต่มีเจ้านายและข้าราชการกลุ่มหนึ่งที่ผู้สนใจเรื่องไฟฟ้า จึงดำเนินงานเรื่องเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าสืบมา จนกระทั่งสามารถตั้งโรงไฟฟ้าที่วัดราชบูรณะ เมื่อ พ.ศ. 2432² ในนามบริษัทไฟฟ้าสยาม เปิดขายกระแสไฟฟ้า แต่ขาดทุนหนักจนกระทั่งรัฐบาลต้องเข้ามาซื้อกิจการเมื่อ พ.ศ. 2435 แต่รัฐบาลยังไม่ได้มีความสนใจเรื่องไฟฟ้า จึงขายสัมปทานให้แก่ชาวอเมริกันเมื่อ พ.ศ. 2440 ต่อมา พ.ศ. 2441 มีการเปลี่ยนมือการขอเช่าสัมปทานเป็นของบริษัทสยามอิเล็กทริคคอมพานี ลิมิเตด ของชาวเดนมาร์ก และต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัทไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชั่น ซึ่งได้รับผลกำไรจากการทำสัมปทานไฟฟ้าเป็นจำนวนมาก เพราะทำสัมปทานโรงไฟฟ้าควบคู่ไปด้วย ความต้องการใช้ไฟฟ้ามักมีมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะไฟฟ้ามิเพียงแต่ให้แสงสว่างเท่านั้น การใช้ไฟฟ้ายังรวมถึงการขับเคลื่อนของอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น โรงสีข้าว โรงเลื่อย โรงงาน สมัยรัชกาลที่ 6 รัฐบาลเห็นความสำคัญของการทำกิจการไฟฟ้า จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างโรงไฟฟ้าขึ้นที่ตำบลสามเสน เปิดจำหน่ายไฟฟ้าครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. 2457 และแบ่งการจ่ายไฟกับบริษัทไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชั่น โดยแบ่งพื้นที่ตอนบนของคลองบางลำพูและมหรานาค เป็นส่วนรับผิดชอบของโรงไฟฟ้าสามเสน ส่วนตอนล่างของคลองบางลำพูลงมา บริษัทไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชั่นจะเป็นผู้รับผิดชอบ³ กิจการไฟฟ้าดำเนินเรื่อยมาจนกระทั่งสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 โรงไฟฟ้าเสียหายหนักจากภัยสงคราม รัฐบาลเป็นผู้ซ่อมแซมให้ และเข้าควบคุมกิจการเองทั้งหมด เมื่อ พ.ศ. 2493

¹ วีรยุทธ ปีสาลี. (2555). **ชีวิตยามค้าสินในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2427-2488**. หน้า 63.

² เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี. (2504). **ประวัติการของจอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี เล่ม 2**.

หน้า 259-261

³ วิภาวรัตน์ ดีอ่อง. (2534). **พัฒนาการของกิจการไฟฟ้าในประเทศไทย พ.ศ. 2427-2488**. หน้า

การมีไฟฟ้าใช้นอกจากจะมีแสงสว่างแล้ว ยังช่วยให้กิจกรรมต่างๆ สามารถทำงานได้ตลอดทั้งกลางวันและกลางคืน ถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมจึงคึกคักทุกช่วงเวลา สถานบันเทิงยามค่ำคืน ได้แก่ โรงเหล้า โรงบ่อนเบี้ย โรงมหรสพ สามารถเปิดบริการได้ตลอดเวลา ย่านสามยอด พาหุรัด ราชวงศ์ และบางรัก เป็นแหล่งที่มีสถานบันเทิงในช่วงเวลากลางคืนเป็นจำนวนมาก ภายหลังจากที่มีการใช้ไฟฟ้าแพร่หลายขึ้นในกรุงเทพฯ

3.2.5 การกระตุ้นของหนังสือพิมพ์และชาวตะวันตก

หนังสือพิมพ์เป็นกระบอกเสียงสำคัญที่ทำให้รัฐบาลหันมาปรับปรุงถนนและวิถีชีวิตของราษฎร ในเรื่องที่เกี่ยวข้องสุขอนามัย การให้ข้อเสนอแนะหรือวิจารณ์เกิดขึ้นอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหนังสือพิมพ์จากต่างประเทศ แม้หนังสือพิมพ์ของไทยเอง ก็เสนอแนะให้กระทรวงนครบาลขยายถนนเจริญกรุงเพราะถนนสายนี้ตัดมาเป็นระยะเวลานาน คับแคบมากและเต็มไปด้วยรถ

“...แต่มาถึงบัดนี้ ถนนเจริญกรุงเป็นถนนแคบที่สุด เพราะรถก็เท่านั้น ไหนจะ รถลาก รถยนต์ รถราง รถจ้างรถบรรทุกแล่มก็มีอันตราย เกิดโดนกันเสมอ ๆ ก็เป็นด้วยความคับแคบของถนนนั่นเอง...ใครคงไม่ปฏิเสธว่าถนนเจริญกรุงตั้งแต่ตรอกเจ้าสัวเนียมแผ่นดินไปถึงบ้านทวายใหญ่โตพอแล้ว นอกจากจะต้องเห็นพ้องด้วยคับแคบ น่ากลัวอันตรายจากนวดยานต่างๆ ซึ่งเต็มไปด้วยในท้องถนนนั้น แลทุกคนคงจะเห็นด้วยในการที่ควรขยายถนนให้กว้างขวางออกไปอีก...”¹

นอกจากนี้ยังมีการทำรายงานขึ้นกราบบังคมทูลของ เดอ ลา มาโฮติแยร์ (L.R.De La Mahotière) นายช่างสุขาภิบาลชาวฝรั่งเศส ซึ่งแนะนำให้ไทยตัดถนนสายยาวขึ้นอีกสาย ตั้งแต่ถนนสารถึงถนนปทุมวัน² เมื่อพ.ศ. 2453 เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในถนนเจริญกรุงที่แออัด แต่การยังไม่เรียบร้อย รัชกาลที่ 5 เสด็จสวรรคตก่อน หรือกรณีการขอร้องจากชาวต่างชาติให้ตัดไฟฟ้าขึ้นที่สะพานพิทยเสถียร

“...หากมีไฟจุดที่สะพานพิทยเสถียรไม่ และไฟที่มีอยู่ในระหว่างทางที่จะขึ้นสะพานนั้นก็ไกลอยู่ ฝั่งทางรถราง ทำเลท้องที่นั้นเป็นทำเลไม่เรียบร้อยทั้งรถและคนพาลก็มีมาก ควรจะมีไฟฟ้างี้ใหญ่ ชื่ออาชแลม ติดกับเสาที่กลางสะพาน ถ้าแม้จัดไม่ได้ก็

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 น.20.18/29. เรื่อง ที่ดินตำบลถนนเจริญกรุง (12-14 พ.ค. 2459).

² แหล่งเดิม.

ให้มีโคม 3 ดวง คือดวงหนึ่งติดที่ปลาย สะพานด้านหนึ่ง อีกดวงหนึ่งติดกลาง สะพาน และดวงที่สามให้ติดที่ปลายสะพานอีกด้านหนึ่ง..."¹

คำแนะนำต่างๆ ที่ผ่านทางสื่อหนังสือพิมพ์หรือการทำหนังสือกราบบังคมทูลนั้น มีส่วนช่วยให้เกิดการปรับปรุงถนนเจริญกรุง อย่างไรก็ตามมีข้อเรียกร้องบางประการของหนังสือพิมพ์เกี่ยวกับการขอให้ยกเลิกการวางตั้งแต่ พ.ศ. 2470 เนื่องจากกีดขวางการจราจร ไม่เหมาะสมกับถนนที่แคบและแออัด แต่กว่าที่กิจการรถรางจะถูกยกเลิกทั้งหมดก็เมื่อพ.ศ. 2511 หรือกว่าอีก 40 ปีข้างหน้า เพราะรถรางยังเป็นพาหนะสายหลักของกรุงเทพฯ และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลรวมถึงกรมพระคลังข้างที่มีส่วนแบ่งในบริษัทร้อยละ 25² ทำให้การเลิกการรถรางเป็นไปได้ยาก

การแสดงความคิดเห็นเรื่องเกี่ยวกับการกำจัดสิ่งสกปรกในถนนเจริญกรุงและบริเวณรอบ ๆ ถนนเจริญกรุง ได้แก่ ตรอก ซอก ซอย คูคลอง เป็นอีกสิ่งหนึ่งที่หนังสือพิมพ์เรียกร้องให้รัฐบาลรีบแก้ปัญหาโดยเร็ว เพราะกระทบกระเทือนกับราษฎรในวงกว้าง การแสดงความคิดเห็นของหนังสือพิมพ์เป็นการสะท้อนปัญหาของถนนเจริญกรุงได้เป็นอย่างดี และกระตุ้นให้รัฐบาลจะพยายามแก้ปัญหาต่างๆ ที่ถูกร้องเรียนมา

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.8.1/187. เรื่อง **ส่งรายงานมิสเตอร์ว่าที่ตำบลสะพานพิทยาสถิตย์ไม่มีโคมไฟ ขอให้มีขึ้น** (6-11 ตุลาคม ร.ศ. 118).

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.7 ม.26.6/4. เรื่อง **ข่าวหนังสือพิมพ์หลักเมือง เรื่อง รถยนต์กับรถรางรัฐบาลจะจัดการอย่างไรจึงจะเรียกว่าเสมอกา** วันที่ 23 สิงหาคม 2470.



ภาพประกอบ 4 ถนนเจริญกรุงเมื่อประมาณ พ.ศ. 2439

ที่มา : กรมศิลปากร. (2560). ประมวลภาพประวัติศาสตร์ไทย วิถีชีวิต. หน้า 139.

3.3 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2430 - 2483

3.3.1 การขยายตัวของแหล่งพาณิชยกรรม

ในบทที่ 2 เป็นที่ปรากฏให้เห็นว่า ถนนเจริญกรุงเป็นจุดเริ่มต้นของแหล่งพาณิชยกรรม ซึ่งในบทนี้จะแสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของแหล่งพาณิชยกรรมที่กว้างขวางมากขึ้น โดยสังเกตได้จากการตั้งร้านค้า ตลาด ห้าง ที่มีจำนวนมาก ซึ่งแหล่งพาณิชยกรรมยังมีการแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ แหล่งพาณิชยกรรมในเขตคลองผดุงกรุงเกษม และนอกเขตคลองผดุงกรุงเกษม

แหล่งพาณิชยกรรมในเขตคลองผดุงกรุงเกษม ย่านสำเพ็ง เยาวราช ตลาดน้อย เป็นแหล่งพาณิชยกรรมที่เฟื่องฟูอันดับแรกในเขตคลองผดุงกรุงเกษม โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังจากที่มีการตัดถนนใหม่เข้ามาบริเวณนี้ ทำให้การค้ารุ่งเรืองมากขึ้น เพราะความสะดวกในการเดินทาง วิลเฮล์ม เครดเนอร์ (Wilhelm Credner) ชาวเยอรมัน ซึ่งเดินทางเข้ามาในเมืองไทยสมัยรัชกาลที่ 6 กล่าวถึงสำเพ็งว่า

“...ที่สำเพ็งมีข้าวของทุกชนิดเหลือคณานับ มีของกินของทุกอย่าง สินค้าพวกผ้าไหม ผ้าฝ้ายเครื่องใช้ทำด้วยไม้ ลงน้ำมัน เครื่องมือทำจากเหล็ก ของมีค่าเครื่องประดับ ทำจากเงิน ของประหลาดต่าง ๆ และยาจีน เราอาจจะเดินเป็นชั่วโมงจากร้านหนึ่งไปยังอีกร้านหนึ่ง และจะพบของ เป็นจำนวนมากที่ไม่มีใครทราบว่ามีมาจากไหน และใช้ทำอะไร...”¹

การค้าขายแบบเสรีนิยม ทำให้เกิดกลุ่มพ่อค้าชาวจีนที่มีความสามารถในการค้า และเป็นผู้มีอิทธิพลต่อการค้าขายของไทย พ่อค้าเหล่านี้จะประกอบธุรกิจค้าข้าว ค้าขายสินค้า และธุรกิจขนส่งอยู่ในย่านสำเพ็ง เยาวราช ราชวงศ์ และจะมีธุรกิจโรงสีอยู่บริเวณบ้านทวาย ยานนาวา ได้แก่ พวกเจ้าสัวตระกูลพิศาลบุตร หวังหลี พิศลบุตร เป็นต้น ถนนเจริญกรุงมีความได้เปรียบจากสภาพภูมิศาสตร์ที่ขนานกับแม่น้ำเจ้าพระยา ทำให้ธุรกิจเดินเรือรับส่งคนและสินค้าเฟื่องฟูมาก โดยมีทั้งบริษัทของชาวจีนและชาวตะวันตก ทำเรือสำคัญได้แก่ ท่าเรือถนนทรงวาด หรือท่าเรือกงสีล้ง ถนนราชวงศ์ ซึ่งฝั่งตรงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา มีท่าเรือสอยจ่งล้ง ของตระกูลหวังหลีเป็นท่าเรือสำคัญที่อำนวยความสะดวกทางการค้าซึ่งกันและกัน

ตลาดขายของในเขตคลองผดุงกรุงเกษม กระจุกตัวกันอยู่แถวตลาดน้อย เยาวราช ได้แก่ ตลาดเจ้าสัวเท่ง ของพระเจริญราชชน (หลังตรอกวัดอุภัยทาราม) ตลาดพระยาเดโช ของเจ้าพระยาสุรวงศ์วิวัฒนศักดิ์ ปัจจุบันเป็นที่ตั้งโรงงานน้ำแข็งริมคลองผดุงกรุงเกษม ตลาดเจ๊กปิ่น ของนายปิ่น จันตระกูล ชาวจีนไหหลำ² หากขึ้นมาทางพาหุรัด จะมีตลาดขายของใช้ต่างๆ ได้แก่ ตลาดบำเพ็ญบุญ

บริเวณสี่กั๊กพระยาศรี ฝั่งถนนเจริญกรุง ถือได้ว่าเป็นแหล่งรวมห้างร้านทั้งชาวไทย ชาวจีน และชาวตะวันตก ตั้งอยู่ปะปนกันหลายร้าน เช่น ห้าง ย.ร. อันเดอร์ คำเพชรพลอย ห้างแอล ยี ริกนดี ห้างซีเคียวแอนด์ซัน ตัวแทนสินค้านำเข้าจากต่างประเทศ ห้างสิทธิภัณฑ์ ขายสินค้าเบ็ดเตล็ด ห้างฮันส์ ไทเกอร์ ห้างน้ำหอมโกเมส เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีห้างอื่นๆ ที่กระจายออกมา เช่น ห้าง เอส เอ บี ขายเพชรพลอย เครื่องประดับ ห้างบี กริม แอนด์โก ห้างพานิชโสไตร ขายสินค้า

¹ คลาส เวค และคลาส โรสเซ็นแบร์ก. (บรรณาธิการ). (2520). *เยอรมันมองไทย*. หน้า 154

² ภูมิ ภูติมหาตมะ. (2558, พฤษภาคม-สิงหาคม). *จีนย่านตลาดน้อย : ศรัทธาและเศรษฐกิจการค้าแห่งจีนสยาม*. Veridian E journal Silpakorn University ฉบับภาษาไทย สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์และศิลป์. (ออนไลน์).

เบ็ดเตล็ด ห้างจาดูรงค์อาภรณ์ เป็นต้น ที่ตั้งของห้างเหล่านี้ทำให้บริเวณสี่กั๊กพระยาศรีและใกล้เคียงขยายตัว

ส่วนแหล่งพาณิชยกรรมนอกเขตคลองผดุงกรุงเกษม ซึ่งเป็นการค้าของชาวตะวันตก จะอยู่ที่บริเวณนอกเขตคลองผดุงกรุงเกษมออกมา ด้วยเหตุที่การค้าขยายตัวขึ้น รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างอาคารโรงภาษีร้อยชักสาม หรือศุลกสถาน ที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ถนนเจริญกรุง ติดกับสถานกงสุลฝรั่งเศส เมื่อ พ.ศ. 2431 เพื่อเป็นอาคารที่ทำการจัดเก็บภาษีขาเข้า ดังนั้น บริเวณศุลกสถานจึงเป็นที่รวมตัวของพ่อค้าวานิช

การค้าขายในถนนเจริญกรุงย่านนี้มีความรุ่งเรืองมาก ที่ดินริมแม่น้ำในส่วนที่ติดกับถนนนอกจากเป็นที่ตั้งของห้างร้าน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นของชาวต่างชาติแล้ว ยังเป็นที่ตั้งของสถาบันการเงิน อย่างธนาคารฮ่องกงเซี่ยงไฮ้ ธนาคารชาร์เตอร์ ธนาคารอินโดจีน ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากธนาคารไทยพาณิชย์ของไทยในย่านตลาดน้อย การมีสถาบันการเงินตั้งเรียงรายสะท้อนให้เห็นสภาพเศรษฐกิจที่สัพัดของย่านนี้ได้เป็นอย่างดี

ภายหลังที่มีการตัดถนนสาทร สุรวงศ์ และสี่พระยา นั้น ความเจริญได้ขยายออกไปยังถนนเหล่านี้มากขึ้น แต่ในช่วงแรกของการตัดถนน ยังไม่มีผู้ไปอยู่อาศัยมากนัก บ้านเรือนจะอยู่ส่วนต้นๆ ที่ติดกับถนนเจริญกรุง ส่วนกลางของถนนยังเป็นที่เปลี่ยวร้างอยู่มาก โดยดูได้จากถนนสาทรใต้ที่ตัดขึ้นตั้งแต่ พ.ศ.2431 แต่มีคนอยู่แค่เพียงต้นถนนที่ติดกับถนนเจริญกรุงเท่านั้น

“...ถนนสาทรใต้ มีราษฎรปลูกบ้านเรือนแบบไทยๆ ก็แต่เฉพาะตอนปากถนนต่อถนนเจริญกรุงเท่านั้น ปลูกอยู่กันเรียงรายอย่างไก่อบินไม่ตก แม้แต่ที่เชิงสะพานแดงริมคลองสาทรก็ยังมีผู้ปลูกกระท่อมอยู่ ช้ำยังปลูกผักทำสวนครัวได้อีกด้วย ...ถนนสาทรใต้ ลึกเข้าไปเห็นจะไม่ถึง 20 เส้น เป็นย่านเปลี่ยวอยู่สักหน่อย ยังมีแต่ทุ่งนาอยู่มากตลอดไป จะมีบ้านเรือนเป็นตึกและไม้ก็ไม่กี่หลัง และอยู่กันห่างๆ ส่วนมากเป็นบ้านฝรั่งอยู่...”¹

ส่วนถนนสุรวงศ์ มีบ้านอยู่เพียงประปราย เรือนตึก 2 ฟาก มี 2-3 หลัง ตอนที่ลึกเข้ามาเป็นที่เปลี่ยวแม้จะมีเรือนตึกปลูกแบบฝรั่งแต่ก็ไม่มากนัก นอกนั้นเป็นพื้นที่ของสวนหมาก สวนพลู² ส่วนถนนสี่พระยา ก็มีแต่บ้านฝรั่ง¹ ในขณะที่ถนนสีลม ยังเป็นที่ทำเกษตรกรรมและแหล่ง

¹ เสฐียรโกเศศ. (2548). **ฟื้นความหลัง เล่ม 1**. หน้า103-104.

² แหล่งเดิม. หน้าเดิม.

เลี้ยงวัว ถนนเจริญกรุงจึงนับว่าเป็นถนนที่การค้าขายเจริญรุ่งเรืองที่สุด ข้อเขียนของ วิลเฮล์ม เครดเนอร์ ได้กล่าวถึงชาวตะวันตกว่า

“...ถนนใหม่ หรือนิวโรด (ถนนเจริญกรุง) แหล่งนี้กลายเป็นย่านธุรกิจที่หนาแน่นที่สุด แต่ที่นี้พ่อค้าไม่ใช่พ่อค้าเล็ก ๆ อย่างที่สำเพ็ง แต่เป็นพวกที่มีฐานะดีกว่า และสามารถพอที่จะจ่ายค่าเช่าที่ริม ถนนใหญ่ย่านการค้าได้ ริมถนนนี้มีร้านของชาวยุโรปอยู่หลายร้าน และไม่ได้เป็นห้องชั้นเดียวอย่างที่สร้างกันตามปกติ แต่สร้างชั้นสูงเป็นร้านขายสินค้าหลายชั้น...”²

ตลาดขายของสดที่ใหญ่และเป็นที่รู้จัก ได้แก่ ตลาดบางรัก หรือ ตลาดหลวงนาวาเกนิกร ซึ่งเดิมถูกไฟไหม้ ต่อมาจึงตกเป็นของพระคลังข้างที่ และตลาดมะเทิง ในย่านบางคอแหลม

ห้างร้าน บริษัทต่าง ๆ ที่อยู่นอกเขตคลองผดุงกรุงเกษม มีเป็นจำนวนมาก แต่ส่วนใหญ่จะเป็นของชาวตะวันตก เช่น ห้างขายยาสยามดิสเพนซารี จำกัด ยารักษาโรค ห้างไวท์เฮเวย์เลดเดอร์ นำเข้าสินค้าต่างประเทศ ห้าง Falk and Bidek หรือห้างสิงโต ห้างพิกเคินแพค (Pickenpack) ห้างมาแก้ว หรือ ห้างมาร์ควอลด์ (Markwald) ห้างยัคเกอร์ (Jucker & Sigg & co) บริษัท อีสเอเชียติก เป็นต้น

เมื่อพิจารณาจากห้างร้านต่าง ๆ พบว่า นับตั้งแต่กลางรัชกาลที่ 5 มีบริษัท ห้างร้าน ทั้งชาวไทย ชาวจีน และชาวตะวันตก มากมายที่เข้ามาเปิดกิจการอยู่บนถนนเจริญกรุง จึงทำให้ถนนกลายเป็นแหล่งค้าขายที่เติบโตอย่างรวดเร็ว และทำให้เห็นว่า กรุงเทพฯ ในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา เป็นเมืองแห่งพาณิชยกรรมอย่างแท้จริง

3.3.2 การสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้า

รัชกาลที่ 7 มีพระราชดำริให้สร้างสะพานรถแล่น ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรกของกรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ. 2472 เชื่อมถนนตรีเพชร ผังพระนคร และเชื่อมถนนประชาธิปไตย ผังธนบุรีขึ้น เพื่อเฉลิมฉลองเนื่องในโอกาสที่กรุงเทพมหานครมีอายุครบ 150 ปี พร้อมกันนี้ยังวางผังการก่อสร้างถนนเพิ่มอีก 11 สาย ซึ่งทำให้การค้าขายบริเวณใกล้เคียงสะพานทั้งสองฝั่งขยายตัว มีห้างร้านที่เปิดดำเนินการใหม่จำนวนมาก ซึ่งเชื่อมต่อกับย่านการค้าเก่า ได้แก่ พาหุรัด สำเพ็ง เยาวราช

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 ยธ.9/89. เรื่อง คำกราบบังคมทูลของพระยาอินทราธิบดีสีหราชรองเมือง พระยาพิพัฒน์โกษา พระยานรฤทธิราชหัตถ์ พระยานรารักษ์ดี หลวงมนัสมานิต (31 สิงหาคม ร.ศ.123).

² แคลาส เวก์ และแคลาส โรสเซ็นแบร์ก. (บรรณาธิการ). (2520). *เยอรมันมองไทย*. หน้า 155

สะพานหัน ต่อเนื่องไปถึงถนนเจริญกรุง บริเวณนี้จึงเป็นศูนย์รวมความเจริญแห่งใหม่อีกแห่งหนึ่งของกรุงเทพฯ รัชกาลที่ 7 เสด็จฯ ไปเปิดสะพานเมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ. 2475

นอกจากนี้การสร้างตลาดมิ่งเมือง ซึ่งเป็นตลาดการค้าแห่งใหม่ ที่เกิดขึ้นในเวลาใกล้เคียงกับการเฉลิมฉลองกรุงเทพฯ ครบ 150 ปี พ.ศ. 2475 ตั้งอยู่ริมถนนเจริญกรุง บริเวณวังบูรพา ไม่ห่างจากสะพานพระพุทธยอดฟ้ามากนัก ทำให้การค้าขายเสื้อผ้าบริเวณนี้คึกคักมาก เพราะตลาดมิ่งเมืองเป็นแหล่งตัดเย็บเสื้อผ้ายุคแรกที่ใหญ่ที่สุด¹ จนกระทั่งเกิดคำขวัญว่า “อยากตัดผ้า ต้องมามิ่งเมือง” ทำให้ถนนเจริญกรุงย่านนี้เป็นแหล่งรวมกลุ่มผู้หญิง

3.3.3 ความรุ่งเรืองของธุรกิจที่ดิน

สืบเนื่องมาจากนโยบายการตัดถนนกลางสมัยรัชกาลที่ 5 ทำให้ธุรกิจเกี่ยวกับที่ดินขยายตัว เพราะพระคลังข้างที่ พระบรมวงศานุวงศ์ ขุนนาง หรือคนที่มีทุนทรัพย์จะกว้านซื้อที่ดินเก็บสะสมไว้ เมื่อมีถนนตัดผ่านที่ดินนั้นก็จะเป็นที่ดินดีมีราคา และสามารถตัดแบ่งขายเป็นตอนๆ ได้ในราคาที่สูง หรืออาจจะสร้างตึกแล้วปล่อยให้พ่อค้าเช่า ถือว่าเป็นการลงทุนที่มีความเสี่ยงต่ำ รัชกาลที่ 5 มีพระราชดำรัสในเรื่องการทำธุรกิจที่ดินว่า “...การซื้อที่ดินตึกเรือนแล้วให้เช่า นั้นเป็นการที่มีประโยชน์ยิ่งยวดและหลานเหลนสืบไป...”² พระคลังข้างที่เป็นหน่วยงานที่มักจะใช้วิธีซื้อที่ดินล่วงหน้า ด้วยรู้ว่าบริเวณใดจะตัดถนน ครั้นเมื่อมีการตัดถนนแล้ว รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้ทำตึกแถว 2 ชั้นลึกเข้าไปข้างละ 14 เมตร แล้วก็ปล่อยคนเช่า รายได้จากการเช่าตึกก็กลับเข้าพระคลังข้างที่ พระคลังข้างที่เป็นผู้จัดการดูแลที่ดินของพระมหากษัตริย์ ที่ได้ทรงครอบครองไว้แล้ว หรือเป็นพระราชมรดกตกทอด รวมถึงที่ดินที่ได้รับการโอนมาจากพระคลังมหาสมบัติ หรือที่ดินของหน่วยงานกรมกองต่าง ๆ ที่ต้องพระราชประสงค์³ เช่น ที่ดินริมถนนเจริญกรุงบริเวณปากตรอกเต้ากับถนนราชวงศ์⁴ ที่ดินถนนเจริญกรุงมุมถนนลำพูไชย⁵ พระคลังข้างที่จึงนับว่าเป็นเจ้าของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เจ้าของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่ใหญ่ที่สุด มีข้อสังเกตว่า พระคลังข้าง

¹ วรรณชนก บุญปาศักย์. (2563). พัฒนาการห้องเสื้อไทย พ.ศ.2500-2559. หน้า 40.

² พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. (2561). พระราชดำรัสในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2417- 2453). หน้า 25.

³ พรทวี สุปัณณานนท์. (2542). การจัดการอสังหาริมทรัพย์ในกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2444-2475. หน้า 52

⁴ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น 18.1 /48. เรื่อง ที่ริมถนนเจริญกรุงระหว่างปากตรอกเต้ากับถนนราชวงศ์ แต่เดิมเป็นคลองกังสีลังจะก่อสร้างตึกให้ออนมาไว้ในพระคลังข้างที่ ร.ศ. 113-120.

⁵ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น 18.1/121. เรื่อง โอนที่ดินหลวงตำบลถนนเจริญกรุงมุมถนนลำพูไชย ให้กรมพระคลังข้างที่ (วันที่ 23 กันยายน -15 ธันวาคม ร.ศ.122).

ที่จะซื้อที่ดินย่านชุมชนและการค้า ด้วยเหตุนี้ที่ดินริมถนนเจริญกรุงจึงมีพระคลังข้างที่เป็นผู้ครอบครองอยู่มากและเป็นแหล่งอสังหาริมทรัพย์ที่สำคัญของกรุงเทพฯ ตัวอย่างการซื้อที่ดินของพระคลังข้างที่ เช่น พ.ศ. 2441 ซื้อที่ดินของพระบริหารหิรัญราช ริมสะพานพิทยเสถียร และหลวงพินิจวิเทศ ตำบลบางรัก พ.ศ. 2442 ซื้อที่ดินของมองซิเออร์ ฮาร์ดวิน ตำบลบางรัก พ.ศ. 2443 ซื้อที่ดินของพระองค์เจ้าโสมาวดี ริมถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2444 ซื้อที่ดินของอำแดงอำ และของพระยาอร่าม ริมถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2452 ซื้อที่ดินของพระองค์เจ้าสายสวัสดิภริมย์ มุมถนนสี่พระยาซื้อที่ดินของจีน โช เทียน เป๊ะ ย่านตลาดน้อย และ พ.ศ. 2453 ซื้อที่ดินริมถนนเจริญกรุงของอำแดงเจริญ เป็นต้น¹ นอกจากนี้ยังมีที่ดินแถวถนนพาหุรัด บ้านหม้อ เยาวราช หลังวังบูรพาที่พระคลังข้างที่เป็นเจ้าของอยู่อีกหลายแห่ง การซื้อที่ดินและตัดแบ่งเช่าในลักษณะนี้มีขุนนางเอกชนบางรายทำเช่นเดียวกับพระคลังข้างที่ในพื้นที่ตอนใต้พระนคร กล่าวคือ เมื่อ พ.ศ. 2431 เจ้าสัวยม (ยม พิศลยบุตร) ต่อมาคือ หลวงสาทรราชายุคต์ ซื้อที่ดินระหว่างถนนสีลมกับบ้านทวาย ขุดคลองจากริมแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านเจริญกรุง ตัดตรงผ่านทุ่งนาไปออกคลองถนนตรง (ถนนพระราม 4) ต่อมาขุดถนนขนานคู่ไปกับคลอง ทั้ง 2 ฝั่ง เรียกว่า “ถนนสาทรใต้” กับ “ถนนสาทรเหนือ” จากนั้นจึงตัดแบ่งที่ดินขายเป็นส่วนๆ ซึ่งณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์² มองว่า เป็นธุรกิจอสังหาริมทรัพย์โครงการแรกของไทย หลวงสาทรราชายุคต์ยังทำการตัดที่ดินจากฝั่งสาทรเหนือไปออกถนนสีลมด้วย (ปัจจุบันคือซอยศึกษาวิทยา) เป็นผลให้ขุนนางอื่นๆ ทำตามหลวงสาทรราชายุคต์ต่อมา ได้แก่ เมื่อ พ.ศ. 2436 พระยาสิทธิราชเดโชชัย (โต บุนนาค) ต่อมาคือ เจ้าพระยาสุรวงศ์วัฒนศักดิ์ ตัดที่ดินของตนจากถนนเจริญกรุงไปออกถนนตรง เหมือนกับที่หลวงสาทรราชายุคต์ตัดถนนสาทร ในการนี้ได้รับพระราชทานนามว่า “ถนนสุรวงศ์” แล้วทำถนนขวางจากถนนสุรวงศ์ไปออกถนนสีลม ได้รับพระราชทานนามว่า “ถนนเดโช” พร้อมตัดแบ่งที่ดินให้เช่า ถึง พ.ศ. 2446 กลุ่มขุนนาง 4 คน และหลวง 1 คน รวมเงินซื้อที่ดินระหว่างถนนสุรวงศ์กับคลองผดุงกรุงเกษมแล้วตัดถนนจากถนนเจริญกรุง ขนานกับถนนสุรวงศ์ไปออกถนนตรง ในการนี้ รัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนให้มีความกว้างถึง 22 เมตร แต่ท้ายที่สุดมีความกว้างได้เพียง 15 เมตร เนื่องจากผู้ตัดถนนไม่มีทุนทรัพย์เพียงพอ ได้รับพระราชทานนามว่า “ถนนสี่พระยา” พร้อมตัดแบ่งที่ดินขายเช่นเดียวกับถนนสาทร และถนนสุรวงศ์ ทั้งยังทำถนนเชื่อมกับถนนสีลมอีกหลายสาย จะเห็นได้ว่า ถนน 3 สายนี้ ตัดออกจากถนนเจริญกรุงทั้งสิ้น ซึ่งจุดประสงค์การตัดถนนทั้งสาม

¹ พรทวิ สุปถนนานนท์. (2542). *การจัดการอสังหาริมทรัพย์ในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2444-2475*. หน้า 53-55.

² ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์. (2560). *เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร*. หน้า 235.

สายนี้ ชุมนางผู้ตัดนิกถึงกำไรจากการตัดถนนมากกว่าประโยชน์แก่สาธารณชน แต่รัชกาลที่ 5 ทรงมีความเห็นว่า การตัดถนนเพิ่มเติมของชุมนางนี้ทำให้ราษฎรได้รับความสะดวกในการเดินทางเพิ่มขึ้น และเป็นการช่วยแบ่งเบารถเจ๊ก รถม้า จากถนนเจริญกรุงได้มาก¹ ซึ่งก็เป็นไปตามความเห็นที่ทรงให้ไว้ ถนนเหล่านี้จะเป็นการแบ่งเบาความหนาแน่นการจราจรในถนนเจริญกรุงได้ในเวลาต่อมา และจะเป็นศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่แทนที่ถนนเจริญกรุงอย่างเด่นชัดภายหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง

ส่วนธุรกิจที่ดินถนนเจริญกรุงในเขตคลองผดุงกรุงเกษมนั้น จะอยู่ในโครงการตัดถนนในพื้นที่ลำเพ็ง 18 สาย ซึ่งรัฐบาลมีความตั้งใจที่จะตัดถนนเพื่อเป็นประโยชน์แก่ประชาชน² แต่อย่างไรก็ตาม การใช้สิทธิพิเศษกว่าที่ดินที่ทราบว่าจะมีถนนตัดผ่านมาสะสมไว้ก่อน เพื่อสร้างตึกแถวปล่อยให้พ่อค้าเช่าดังที่กล่าวไว้แล้ว ก็คล้ายกับว่ารัฐบาลต้องการเก็งกำไรจากที่ดิน ทั้งนี้ การตัดถนนในบริเวณลำเพ็ง เกิดปัญหามาก เนื่องจากราษฎรร้องเรียนเรื่องการที่รัฐบาลเลือกปฏิบัติ ตัดถนนเลียบโดนตึกของคนรวย³ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนเยาวราชซึ่งกว่าที่จะตัดสำเร็จก็ใช้เวลายาวนาน และคดเคี้ยวอีกด้วย

3.3.4 ความรุ่งเรืองของธุรกิจตึกแถวและอาคารพาณิชย์

ธุรกิจตึกแถวเฟื่องฟูมากเช่นเดียวกับธุรกิจที่ดิน การสร้างตึกแถวไม่เพียงแต่ได้รับประโยชน์ในด้านการค้า แต่ยังเกิดความมั่งคั่งและความเป็นสง่าราศีแก่พระนครด้วย⁴ พระคลังข้างที่เป็นเจ้าของตึกแถวรายใหญ่ที่สุด และจะเป็นผู้พิจารณารูปแบบการสร้างตึกที่เหมาะสมกับสถานที่ จากนั้นจึงสร้างตึกเพื่อให้พ่อค้าเช่า รายได้จะนำเข้าพระคลัง เช่น ที่ดินแถวริมถนนลำเพ็งเยาวราช จะสร้างเป็นตึก 2 ชั้น ถัดเข้าไปในซอยจะทำชั้นเดียว ส่วนที่ดินริมน้ำแถวราชวงศ์ ถึงตรอกวัดพระยาไกร จะทำเป็นตึกแถวชั้นเดียวสำหรับให้เช่าทำโกดัง บริเวณสะพานเหล็กซึ่งมีโรงบ่อนเบี้ยมาก ก็สร้างตึกแถวไว้ให้ผู้เช่าเพื่อทำโรงรับจำนำ⁵ ธุรกิจตึกแถวจะอยู่ในบริเวณเขต

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 ยธ.9/89. เรื่อง พระยารองเมืองขออนุญาตตัดถนนหลังสเดชั่นรถไฟ นครราชสีมา ชื่อถนนรองเมือง 12 มกราคม ร.ศ.111- 1 เมษายน ร.ศ.124.

² เสถียร ลายลักษณ์. (ผู้รวบรวม). (2478). ประชุมกฎหมายประกาศ เล่มที่ 13. หน้า 66-68.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 ยธ.9/3. เรื่อง ราษฎรตำบลตรอกเต้า เขียนกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 ว่าเจ้าพนักงานวัดตัดถนนไม่ยุติธรรม (มีนาคม ร.ศ.112).

⁴ สมชาติ จีงศิริรักษ์. (2440). สถาปัตยกรรมตะวันตกในสยาม สมัยรัชกาลที่ 4. หน้า 230.

⁵ สยมพร ทองสำลี. (2526). ผลกระทบจากการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ.2411 - 2453) : ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนใน กำแพงพระนครด้านเหนือและด้านใต้พระนคร. หน้า 151-155

คลองผดุงกรุงเกษม ส่วนด้านนอกเขตคลอง บริเวณถนนที่ตัดใหม่นั้น ในสมัยรัชกาลที่ 5 ยังไม่ค่อยมีการสร้างตึกแถวนัก เพราะขุนนางที่ตัดถนนมักจะแบ่งที่ดินขายเป็นตอนๆ ให้แก่ชาวต่างชาติ และคนในบังคับ คนที่ซื้อที่ดินก็มักจะปลูกบ้านอยู่อาศัยเป็นหลัก อยู่ห่างๆ มากกว่าจะเป็นอาคารพาณิชย์ ห้างร้านต่างๆ จะอยู่ฝั่งที่ติดกับถนนเจริญกรุงมากกว่า

3.4 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2430 – 2483

ถนนเจริญกรุงในช่วงระยะเวลานี้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก เพราะเป็นถนนที่รวมความทันสมัยต่างๆ ของกรุงเทพฯ ไว้บนถนนสายนี้ ความเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัดจากช่วงเวลาก่อนหน้านี้ คือ

3.4.1 การสร้างรถราง

พาหนะแต่เดิมในถนนเจริญกรุงนั้น เริ่มจากรถม้าหรือที่เรียกว่ารถจ้าง ต่อมา มีพาหนะอื่นๆ ที่ใช้สำหรับสัญจรอีกหลายประเภท ความหลากหลายของพาหนะ เป็นเพราะถนนเจริญกรุง เป็นถนนสายแรกและเป็นถนนที่มีราษฎรใช้มากที่สุด

รถม้า หรือรถจ้าง 4 เป็นพาหนะยุคแรกเริ่มของถนนเจริญกรุง ที่มีมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 วิธีการขนส่งลักษณะนี้ คือใช้ม้าตัวเดียว หรือม้าคู่ในการลากจูงเพื่อขนส่งคน หรือบรรทุกของไปยังจุดหมายปลายทาง รถจ้างแบ่งเป็น 4 ชั้น คือ ชั้นที่ 1 เทียมม้าคู่ บรรทุกคนไม่เกิน 4 คน เรียกอีกอย่างว่ารถกูบ ชั้นที่ 2 เทียมม้าเดี่ยว บรรทุกคนไม่เกิน 3 คน ชั้นที่ 3 เทียมม้าเดี่ยว บรรทุกคนไม่เกิน 4 คน เรียกอีกอย่างว่ารถเก้ง ด้วยเป็นรถที่มีเก้ง และชั้นที่ 4 เทียมม้าคู่ ใช้สำหรับบรรทุกของต่าง ๆ ไม่ใช่ขนส่งคน¹ ผู้ที่เป็นเจ้าของรถจ้าง มีทั้งชาวไทย อังกฤษ ฝรั่งเศส และฮอลันดา มีรถรับจ้างรวมทั้งสิ้น 521 คัน และมีจำนวนม้าทั้งสิ้น 997 ตัว² ซึ่งจะเห็นได้ว่าม้าเป็นเครื่องมือหลักที่ใช้ขับเคลื่อนยานพาหนะ แต่บางที่ย่อมมีปัญหาที่เกี่ยวกับม้า เช่น ม้ามัีสภาพทรุดโทรม ไม่เหมาะกับการใช้งาน กลืนเหม็นจากมูลม้า ตลอดจนการปล่อยให้ม้าลงไปอาบน้ำในคลองซึ่งราษฎรใช้น้ำนั้นเพื่อทำการอุปโภคบริโภคและม้ายังทำให้ตลิ่งพัง ตัวอย่างปัญหาจากม้ามีให้เห็นในหนังสือเสนาบดีกระทรวงนครบาลถึงมิสเตอร์ลอซัน (Eric st. J. Lawson) ผู้บังคับการกรมกองตระเวน เรื่องห้ามปราวมิให้ใครนำม้าลงไปอาบน้ำในคลองสีลม เพราะทำให้

¹ พระราชบัญญัติรถจ้าง รัตนโกสินทร์ศก 124. (วันที่ 2 เมษายน 124). **ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 22.** หน้า 2-8.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.2/112. เรื่อง **ออกพระราชบัญญัติรถจ้าง (10 พฤษภาคม – 1 มิถุนายน 124).**

คันถนนสี่ลมนี่ติดกับถนนเจริญกรุงพังลง¹ รัฐบาลยังออกประกาศพระราชบัญญัติควบคุมรถจ้างเมื่อ พ.ศ. 2448 เพื่อให้เกิดความมีระเบียบในท้องถนน โดยได้กำหนดหลักเกณฑ์ของค่าเช่ารถคนขับรถ ตัวรถ ป้ายหยุดรถ ค่าโดยสาร ตลอดจนบทลงโทษผู้ไม่ปฏิบัติตาม

รถลากหรือรถเจ๊ก เกิดขึ้นในช่วงประมาณทศวรรษ 2430 มีทั้งรถลากรับจ้าง และรถลากที่เป็นรถส่วนบุคคล แต่รถส่วนบุคคลจะมีเฉพาะผู้มีฐานะดีและมีจำนวนไม่มากเท่ากับรถลากรับจ้าง รถลากส่วนใหญ่ใช้แรงงานจากกุลีจีนลากรถ ได้รับความนิยมมากกว่ารถม้าหรือรถรับจ้าง เพราะสามารถเรียกรถจ้างได้ทั้งในยามกลางวันและกลางคืน โดยดูจากข้อกำหนดให้รถลากจุดโคมไฟไว้หน้ารถนับจากพระอาทิตย์ตกดิน ถึงพระอาทิตย์ขึ้น แสดงว่าการใช้บริการรถลากสามารถใช้ได้ตลอดทั้งวันทั้งคืน และด้วยขนาดรถที่ไม่ใหญ่นัก จึงทำให้สามารถไปไหนโดยสะดวก ผลจากการตัดถนนเพิ่มขึ้นอีกหลายสายหลัง พ.ศ. 2430 ทำให้รถเจ๊กรวมถึงรถม้าได้กระจายไปยังถนนสายต่างๆ ซึ่งช่วยให้ลดความคับคั่งของรถลากในถนนเจริญกรุงได้ ใน พ.ศ. 2441 มีจำนวนผู้ดำเนินการรถจ้างทั้งสิ้น 48 ราย มีจำนวนรถ 1,575 คัน² ซึ่งรถเหล่านี้เป็นรถจากญี่ปุ่น แต่เจ้าของกิจการทั้งหมดเป็นชาวจีนซึ่งผูกปี้ และคนบังคับของต่างชาติ เจ้าของกิจการรถรายใหญ่ได้แก่ จินตอง ตั้งกิจการอยู่ที่ถนนเจริญกรุง มีรถลากให้เช่ามากถึง 270 คัน³ ด้วยรถลากที่มีเป็นจำนวนมาก และวิ่งอย่างไร้ระเบียบ ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ทำให้รัฐต้องออกพระราชบัญญัติรถลาก รตนโกสินทรศก 120 ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2444 ไว้เป็นกฎหมายสำหรับควบคุมรถลาก และเจ้าของรถลาก ซึ่งทุกคนที่ประกอบอาชีพนี้ต้องมีใบอนุญาต ปฏิบัติตามกำหนดของพระราชบัญญัติ เช่น ผู้ลากรถต้องมีสภาพร่างกายที่แข็งแรง รถลากต้องมีสภาพที่ดี บรรทุกเฉพาะผู้โดยสารไม่เกิน 3 คน (ผู้ใหญ่ 2 คน และเด็กไม่เกิน 10 ขวบ 1 คน) ห้ามบรรทุกสัตว์หรือรับศพ หากจะบรรทุกสิ่งของใดใครกให้มีการปกปิดให้เรียบร้อย ทั้งยังกำหนดให้มีจุดพักรถเพื่อความเป็นระเบียบของบ้านเมือง เป็นต้น ส่วนราคาค่ารถขึ้นอยู่กับความต้องการ แต่อยู่ภายใต้การกำหนดราคาไว้คร่าวๆ ตามพระราชบัญญัติ แม้รัฐบาลจะออกพระราชบัญญัติฯ แต่กิจการรถลากก็ยังไม่สามารถปฏิบัติตามพระราชบัญญัติฯ ได้ ด้วยสภาพรถลากที่เก่าทรุดโทรม สกปรก และคนลากรถที่เป็นกุลีมีสุขภาพย่ำแย่และมีพื้นฐานการดำรงชีวิตที่ไม่ดี ย่อมไม่อาจให้บริการที่ถูกต้อง

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.5.1/87. เรื่อง มีผู้นำนำม้าลงไปอาบน้ำที่ริมคลองถนนสี่ลม 12 เมษายน ร.ศ.124.

² พรณี บัวเล็ก. (2542). กุ๊กลากรถกับประวัติศาสตร์แรงงานไทย. หน้า 31

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.2/25. เรื่อง พระราชบัญญัติรถลาก คำกราบทูลหลวงธรรณวินฤเบศร ต่อพระเจ้านั่งยาเธอกรมหมื่นนเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงนครบาล (1 พฤศจิกายน ร.ศ. 117)

ตามกำหนดได้ จึงทำให้มีปัญหากับรัฐบาลเสมอ ประกอบกับบางครั้งที่เจ้าหน้าที่บ้านเมือง หละหลวมการปฏิบัติหน้าที่ รถลากจึงไม่มีมาตรฐานตามพระราชบัญญัติฯ ก่อให้เกิดปัญหาหลาย อย่าง เช่น รถลากทับคน รถลากเกาหักกลางทาง ล้อและหลังคาหลุด¹ หรือแม้กระทั่งปัญหา ระหว่างการสื่อสารกันระหว่างกุสลากรถกับผู้ใช้บริการ สอดคล้องกับที่กาญจนาคพันธุ์ บันทึกไว้ว่า ผู้นั่งต้องรู้ภาษาจีนไว้ด้วย จึงจะบอกสถานที่ที่จะไปกับคนขับเป็นภาษาจีนได้ถูกต้อง ทั้งยังกล่าวว่า รถเจ๊กมี 2 ประเภท คือ รถเล็กที่นั่งได้คนเดียว คนขับจะเป็นจีนหนุ่ม และลากรถไปอย่างรวดเร็ว ซึ่ง คนไทยกับคนฝรั่งนิยมนั่ง กับอีกประเภทหนึ่ง คือ รถใหญ่ คนขับจะเป็นกุลีจีนแก่ ๆ จะลากรถอย่าง ช้า ๆ เพราะไม่มีแรง แต่เป็นที่นิยมของแม่ค้า เพราะขนข้าวของได้มาก แต่ก็ต้องระวัง เพราะหาก คนนั่งหนักมาก เวลาขึ้นสะพานรถอาจหาย เป็นเหตุให้ผู้นั่งคะมำลงได้² การใช้รถลากจึงถือเป็น วิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯ อย่างหนึ่ง แต่ในขณะเดียวกันหนังสือพิมพ์ในสมัยรัชกาลที่ 6 เช่น หนังสือพิมพ์พิมพ์ไทย วิจารณ์ภาพลักษณ์ของรถลากในทางที่เป็นพาหนะที่กีดขวางถนนและ ก่อให้เกิดอันตรายบนถนน รวมถึงสร้างความรำคาญให้กับพาหนะอื่นเช่น รถยนต์ รถม้า ตลอดจน เป็นพาหนะของหญิงโสเภณี ซึ่งหนังสือพิมพ์จีนในสยามวารศัพท์ ซึ่งเป็นหนังสือพิมพ์ที่เป็น กระบอกเสียงของชาวจีนในเมืองไทยได้ออกมาแก้ต่างและชี้แจงว่าประเทศที่เจริญแล้ว เช่น ญี่ปุ่น ก็ใช้รถลากทั้งนั้น³ การตอบโต้ระหว่างสื่อที่นิยมรถลากกับรถยนต์มีปรากฏอยู่บ่อยครั้งหลังจากที่มี การใช้รถยนต์ในกรุงเทพฯ

จำนวนรถลากทั้งหมดสะท้อนให้เห็นถึงความนิยมของราษฎรในกรุงเทพฯ ที่ใช้รถลาก เป็นพาหนะ แต่ต่อมาในพ.ศ. 2460 กำหนดให้รถลากจำนวน 3,000 คันเท่านั้น ด้วยเป็นเพราะมี พาหนะอื่น ๆ เกิดขึ้นอีกหลายประเภท โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีพาหนะทางเลือกอื่น เช่น รถราง ไฟฟ้า หรือการนิยมหันมาใช้รถยนต์ในสมัยรัชกาลที่ 6 ซึ่งดูทันสมัยแบบตะวันตกมากกว่า จึงทำ ให้รถลากถูกมองว่า เกะกะขวางทาง ประกอบกับสภาพรถที่ไม่อำนวยและไม่สอดคล้องกับกาล สมัย ยิ่งต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 7 พ.ศ. 2470 ปัญหารถลากกลายเป็นปัญหาใหญ่ของถนนใน กรุงเทพฯ และมักถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นประเด็นทางสังคมเสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนเจริญกรุง ซึ่งเคยเป็นถนนที่ใหญ่และยาวที่สุด แต่ถึงสมัยนี้ กลับคับแคบ มีรถชนกัน และทับคนตายเป็น ประจำ รถลากก็เกะกะขวางทางถนนไปทั่ว หนังสือพิมพ์เสนอให้รัฐบาลควบคุมรถลากที่ยังไม่มี

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 น.20.18/50. เรื่องแผนกล้อเลื่อน หมวตรรถลาก ข่าวหนังสือพิมพ์ “เจ้าหน้าที่ไม่รู้ไม่เห็นหรือ?” หนังสือพิมพ์กรุงเทพฯ เดลิเมลล์ (4 มิถุนายน 2464).

² กาญจนาคพันธุ์. (2548). กรุงเทพฯเมื่อวานนี้. หน้า 105

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 น.20.18/51. เรื่อง แผนกล้อเลื่อน หมวตรรถลาก หนังสือพิมพ์ ไทยกับจีนในสยาม.

ผู้โดยสารมีที่จอดให้เป็นระเบียบ¹ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วพระราชบัญญัติฯ ฉบับแรกที่ควบคุมรถลาก ได้วางกฎระเบียบไว้ตั้งแต่แรก แต่ยังไม่มีการถือปฏิบัติกันอย่างจริงจัง พระราชบัญญัติรถลากได้รับการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดเรื่อยมา จนกระทั่งฉบับที่ 7 รัฐบาลประกาศจดทะเบียนรถลาก เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2496 จึงทำให้รถลากค่อยๆ หดไปจากกรุงเทพฯ

รถราง เป็นพาหนะที่เกิดขึ้นเป็นครั้งแรกบนถนนเจริญกรุง ถือเป็นพาหนะที่สำคัญมาก ด้วยเป็นผลให้ถนนเจริญกรุงเกิดความเปลี่ยนแปลงไปอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ รถรางเป็นพาหนะที่ต้องเคลื่อนที่ไปตามรางที่กำหนดไว้ ไม่สามารถที่จะแล่นไปตามพื้นถนนเหมือนรถม้าหรือรถเจ๊กได้ จึงทำให้ต้องสร้างรางเลื่อนไว้บนถนนข้างใดข้างหนึ่ง และต้องมีการปรับพื้นถนนหรือสะพานที่ต้องการวางรางให้สะดวกต่อการแล่นของรถ รถรางยังต้องบรรจุท่อน้ำเปล่าไว้ที่ตัวถังรถ และปล่อยน้ำราดลงสู่ถนนเมื่อรถรางแล่นไปตามราง ด้วยเป็นข้อตกลงที่ทำกับรัฐบาลในการช่วยลดฝุ่นในถนน แต่รถรางก็เป็นพาหนะที่บรรจุผู้โดยสารจำนวนมากกว่ารถม้าหรือรถเจ๊ก ทำให้การเดินทางจากนอกเมืองเข้ามาในเขตพระนครเป็นไปได้โดยง่าย เป็นที่สังเกตได้ว่า ผู้เริ่มกิจการรถรางเป็นชาวตะวันตก ซึ่งเห็นประโยชน์ทางธุรกิจจากการตัดถนน ในทางตรงกันข้ามกับชาวไทยที่ยังไม่เห็นประโยชน์จากถนนมากนัก และยังไม่มีความรู้ในวิทยาการใหม่ๆ เหมือนชาวตะวันตก

ที่มาของของรถราง เริ่มต้นโดยบริษัทของชาวเดนมาร์ก 2 คน คือ นายอัลเฟรด จอน ลอฟตัน (Alfred John Loftus) และนาย อองเดร ดู เปรสซี เดอ ริเชอลิเยอ (Andre du Plessir de Richelieu) (ต่อมาคือ พระยาชลยุทธโยธิน) ขอพระบรมราชานุญาตทำสัมปทานเดินรถรางสายแรกในกรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ. 2430 เส้นทางระหว่าง ถนนเจริญกรุง และสุดสายที่ตำบลบางคอแหลม หรือบริเวณที่เรียกว่า ถนนตก เริ่มรับผู้โดยสารเมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2431 มีระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร ด้วยเป็นถนนสายยาวและผ่านหลายชุมชน จึงทำให้ถนนเจริญกรุงมีความเหมาะสมอย่างยิ่งที่จะเป็นถนนสำหรับรถราง ในช่วงแรกที่เปิดรถรางนั้นใช้ม้าลากรถให้เคลื่อนไปตามราง โดยรถใช้ม้าเทียม 8 ตัว แยกเป็น 2 พวง พวงละ 4 ตัว และมีการเปลี่ยนม้าเป็นระยะๆ² ตามสัญญาที่ทำไว้กับรัฐบาลนั้นต้องเปิดเส้นทางให้ได้ 7 สาย แต่จนกระทั่ง พ.ศ. 2436 เปิดรถรางได้เพียงสายเดียว คือถนนตก – บางคอแหลมเท่านั้น ด้วยเป็นเพราะปัจจัยหลายอย่างเช่น ปัญหาการหาม้ามาให้บริการไม่ได้ และราษฎรยังไม่นิยมขึ้น จนทำให้บริษัทขาดทุนอย่างหนักและต้อง

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.7 น.26.8/11. เรื่อง “ถนนในกรุงเทพฯ แคบเสียแล้ว” หนังสือพิมพ์ไทยใหม่ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2470.

² พระยาอานุกาฬไตรภพ. พระมหานครกรุงเทพฯ ในความทรงจำของคนอายุ 70 ปี, (พระนคร : กรมแผนที่ทหารบก, 2504), หน้า 175.

ขายกิจการให้ชาวอังกฤษ ต่อมาก็ได้ขายกิจการให้ชาวเดนมาร์กเมื่อ พ.ศ. 2435 ตามลำดับ ถึง พ.ศ. 2437 บริษัทธรางเปลี่ยนจากการใช้ม้า มาเป็นการใช้ไฟฟ้าในการขับเคลื่อน นับเป็นเรื่องแปลกใหม่ของราษฎร ซึ่งในช่วงแรกราษฎรยังไม่คุ้นชิน จึงยังไม่กล้าใช้บริการเพราะกลัวอันตรายจากไฟฟ้าดูด จนกระทั่งบริษัทต้องทดลองนั่งให้ราษฎรดูตัวอย่าง ราษฎรเริ่มพากันใช้ธรางไฟฟ้ามากขึ้น นอกจากนี้ยังมีบริษัทอื่นมาขอสัมปทานการเดินธรางจากรัฐบาล เปิดการเดินธรางสายสามเสน แต่ต่อมาพ.ศ. 2444 ธรางสายบางคอแหลม รวมเข้ากับธรางสายสามเสน ในนามบริษัทสยามอิเล็กทริซิตี (The Siam Electricity Company Ltd.) เรียกว่าธรางสายสี่เหลียง ในการนี้ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนราธิปประพันธ์พงศ์กราบบังคมทูลขอเปิดบริษัทไฟฟ้าสยามทุน เพื่อเปิดการเดินธรางเส้นทางสายดุสิต สายหัวลำโพง และสายรอบเมือง เรียกว่าธรางสายสีแดง แต่เมื่อดำเนินกิจการไปสักระยะหนึ่งก็ประสบกับภาวะขาดทุน ด้วยเป็นเพราะยังขาดประสบการณ์ในการบริหารงาน ดังนั้นใน พ.ศ. 2457 บริษัทไฟฟ้าสยามทุนขอรวมกิจการกับบริษัทสยามอิเล็กทริซิตี และประกาศจดทะเบียนใหม่เป็นบริษัท ไฟฟ้าไทยคอร์ปอเรชั่น ซึ่งได้กลายเป็นเจ้าของกิจการการเดินธรางที่ใหญ่มาก ทั้งยังเป็นบริษัทที่ผลิตกระแสไฟฟ้าอีกด้วย

กิจการธรางเติบโตขึ้นมาก จนกระทั่งในสมัยรัชกาลที่ 7 บริษัททำเรื่องขออนุญาตเปลี่ยนแปลงเส้นทางธรางสายบางคอแหลมให้เหมาะสมกว่าเดิม อันเนื่องมาจากถนนเจริญกรุงคับแคบ และมีการจราจรที่แออัด ธรางเป็นธรางใหญ่ ต้องใช้พื้นที่หลักกว้าง แต่คำขออนุญาตนี้ไม่ปรากฏว่าเกิดผล¹

เมื่อพิจารณาแล้ว ความคับแคบของถนนเจริญกรุงปรากฏมาตั้งแต่ในสมัยรัชกาลที่ 5 ภายหลังจากที่มีธราง เพราะโปรดให้เรือประตูล้อมรอบ โกลั้วที่ประทับของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพออก เมื่อพ.ศ. 2440 เพื่อให้พื้นที่ถนนกว้างขวางขึ้น และเป็นที่สะดวกแก่รถและราษฎรที่ใช้ถนน อย่างไรก็ดี ถึงสมัยรัชกาลที่ 7 หนังสือพิมพ์เริ่มเรียกร้องให้รัฐบาลยกเลิกธราง ด้วยเหตุผลคล้ายกับให้ยกเลิกรถลาก กล่าวคือ เป็นที่กีดขวางทาง นอกจากนี้ธรางยังเกิดอุบัติเหตุชนคนตายบ่อยครั้ง² รวมถึงธรางกับรถยนต์แย่งกันรับผู้โดยสารด้วยการโฆษณาลดราคาค่าโดยสาร จนกลายเป็นเรื่องของ พาณิชยกรรมสงคราม ธรางมักจะรับคนมากเกินไปอย่างไม่มีกำหนด และไม่ดูแลผู้โดยสารให้ดี บริษัทธรางและรถยนต์ต่างกล่าวหากันว่าเป็น

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.7 พ.12.1/7 เรื่อง บริษัทรถไฟฟ้ามหาสมุทรขอเปลี่ยนวิธีการเดินธรางสายบางคอแหลม และขยายทางธรางใหม่ในถนนบางสาย (8 พฤษภาคม – 10 มิถุนายน พ.ศ.2473).

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.7 ม.26.8/7 เรื่อง “บริษัทธรางควรป้องกันชีวิตมนุษย์” ข่าวหนังสือพิมพ์ไทยห่ม (วันที่ 25 ตุลาคม 2470).

ผู้ที่ทำให้ถนนพัง¹ ซึ่งหนังสือพิมพ์บางฉบับแสดงความคิดเห็นอย่างรุนแรง และต้องการให้ยกเลิก รถรางอย่างเด็ดขาด ว่า รถรางเป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดอันตราย ไม่เหมาะสมแก่กาลสมัย เพราะ เสียเวลาที่จะต้องรอหลัก รถรางไม่สามารถตอบสนองความต้องการของคนได้อีก เมื่อสังคมกำลัง เติบโต

“...ประเทศของเรา (สยาม) พุดฉะในวงพระนครเวลานี้ รถรางเป็นตัวนิวเซนต์ (nuisance – ความรำคาญ-ผู้วิจ้ย) ยิ่งกว่ายวดยานอื่น ๆ เพราะรถรางได้กินอาณาเขตร์ ออกมาเกิด ขวางถนนอยู่ไม่น้อย และในบางแห่งก็กินเนื้อที่ถนนเกือบ 1 ใน 3 ก็มี เปน ต้นถนนเจริญกรุงบางตอน ยวดยานต่าง ๆ มีทางเดินได้เพียงครึ่งค่อนถนนเท่านั้น จริง อยู่ จะเดินไปบนส่วนที่ว่างรางก็ได้ แต่ใครเลยจะวิ่งเข้าไปหาภัย ไซ้แต่เท่านั้น คนขับรถ รางก็มักเข้าใจเสียว่า บนส่วนรถรางนั้น รถรางมีสิทธิที่จะเดินได้ฝ่ายเดียว ถ้ารถอื่นเข้า ไปยุ่งย่ำ และในเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น คนขับรถรางก็มักถือว่า ฉันไม่เข้าใจ เพราะอยาก ทะเล้นเข้ามาในรถรางของฉัน เมื่อเป็นเช่นนั้น ภัยของรถรางจึงได้บังเกิดอยู่แทบทุก ๆ วัน ...ความจริงในประเทศทิศตะวันตก เวลานี้พากันรู้สึกว่ารถรางเป็นของพื้นสมัยเสียแล้ว ตำบลต่างๆ ที่ประชุมชนมากที่สุด ไม่มีรถรางผ่านไปมาเลย เพราะรถยนต์โดยสารได้ทำ หน้าที่ให้แก่ประชาชน สะดวกดีกว่าและรวดเร็วกว่ารถราง เป็นอันมาก ฉะนั้น เพื่อ ความปลอดภัยของประชาชนที่สัญจรไปมา ข้าพเจ้าจึงเห็นว่า ควรเลิกรถรางเสียเป็นดี ที่สุด”²

รถรางที่ผ่านถนนเจริญกรุง ได้แก่ รถรางสายบางคอแหลม สายรอบเมือง และสาย สามเสน อย่างไรก็ดี กว่าที่รัฐบาลรถรางจะเลิกรถรางทุกสายในกรุงเทพ ฯ ก็เป็นเวลาล่วงมากกว่า 40 ปี คือ พ.ศ. 2511

แม้รถรางจะเป็นพาหนะที่บรรทุกคนจำนวนมากให้ติดต่อสัมพันธ์กันโดยง่าย แต่ ข้อจำกัดของรถรางบางประการ มีส่วนทำให้รถรางเป็นพาหนะที่ไม่สะดวกในถนนที่แคบและแออัด อย่างถนนเจริญกรุงที่เต็มไปด้วยอาคารห้างร้านและไม่สามารถขยายพื้นที่ถนนได้อีก จึงทำให้ รถรางต้องยุติกิจการลง เป็นเวลาที่ใกล้เคียงกับการที่ถนนเจริญกรุงเริ่มขบเซา เนื่องจากการย้าย

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.7 ม.26.6/4 เรื่อง “รถยนต์กับรถรางรัฐบาลจะจัดการอย่างไร จึงจะเรียกว่าสมภาค” ข่าวหนังสือพิมพ์หลักเมือง (วันที่ 23 สิงหาคม 2470).

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.7 ม.26.6/4 เรื่อง “รถยนต์กับรถรางรัฐบาลจะจัดการอย่างไร จึงจะเรียกว่าสมภาค” ข่าวหนังสือพิมพ์หลักเมือง (วันที่ 23 สิงหาคม 2470).

ศูนย์กลางทางธุรกิจไปถนนเส้นอื่น ซึ่งวิเคราะห์ได้ว่า เมื่อลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมเปลี่ยนไป ธุรกิจย่านเก่าและการขนส่งแบบเดิมไม่สามารถคงอยู่ได้

พาหนะอีกประเภทหนึ่ง ได้แก่ รถยนต์ ซึ่งเป็นพาหนะสำหรับพระบรมวงศานุวงศ์และขุนนาง ผู้ที่นำเข้ารถยนต์เป็นคนแรกคือ เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต)¹ ภายหลังจากกลับจากตามเสด็จประพาสยุโรป ครั้งที่ 1 เมื่อประมาณ พ.ศ. 2441 ต่อมาใน พ.ศ. 2447 สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ทรงนำรถยนต์ที่สั่งเข้ามานำเข้าขึ้นถวายรัชกาลที่ 5 รถยนต์เป็นที่นิยมของชนชั้นสูง คนทั่วไปจะใช้รถม้า รถลาก และรถราง ส่วนรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการแก่คนทั่วไปเริ่มมีเมื่อ พ.ศ. 2450 โดยพระยาภักดินรเศรษฐ์ (เลิศ เศรษฐบุตร) เริ่มต้นจากสะพานยศเส ถึงประตูน้ำ โดยใช้ม้าลาก แต่ต่อมา พ.ศ. 2451 เปลี่ยนมาใช้เครื่องยนต์แทนกิจการรถประจำทางดีขึ้นโดยลำดับจนกระทั่งตั้งเป็นบริษัทรถเมล์ขาว รัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติรถยนต์ รัดตนโกสินทรศก 128² เมื่อ พ.ศ. 2452 กำหนดว่า รถที่บรรทุกคนหรือสิ่งของซึ่งขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักร และไม่ได้วิ่งบนราง ให้เรียกว่ารถยนต์ ผู้ขับขี่รถยนต์จะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติที่กำหนดขึ้น เช่น ต้องมีใบอนุญาต รถยนต์ต้องมีป้ายทะเบียน ต้องมีโคมไฟให้แสงสว่างติดไว้ที่หน้ารถ เป็นต้น สำหรับถนนเจริญกรุงนั้น สัญญาสัมปทานการเดินรถรางระหว่างรัฐบาลกับบริษัทไฟฟ้าสยามคอร์ปอเรชั่น ทำให้กิจการรถประจำทางของเอกชนรายอื่นที่ทับเส้นทางรถรางจึงไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลมากนัก จะมีเพียงบริษัทรถประจำทางของรัฐบาล คือ บริษัท ร.ส.พ. ที่จะเปิดกิจการเดินรถประจำทางในถนนเจริญกรุง หลัง พ.ศ. 2475

3.4.2 การเกิดไฟไหม้

ไฟไหม้พื้นที่ถนนเจริญกรุง ในเขตคลองผดุงกรุงเกษม เกิดขึ้นบ่อยครั้ง ซึ่งมีสาเหตุจากการดำรงชีวิตประจำวันเป็นส่วนใหญ่ การเกิดไฟไหม้แต่ละครั้ง สร้างความเสียหายอย่างหนักต่อทรัพย์สิน และบ้านเรือน เช่น เหตุการณ์ไฟไหม้บ้านจีนซุงแถวถนนตรีเพชร เมื่อพ.ศ. 2449 จากรายงานการสืบสวนของกองตระเวน กล่าวว่า “...พิจารณาเหตุตรวจดูที่ไฟไหม้นั้น เห็นว่าเป็นถ่าน

¹ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้า กรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ และสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ (2505). **สาส์นสมเด็จพระ ภาค 5**. หน้า 15.

² พระราชบัญญัติรถยนต์ รัดตนโกสินทรศก 128. (วันที่ 26 ธันวาคม ร.ศ.128). **ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 26**. หน้า1-8.

หุงเข้าพลัดตกลงมาแล้ว ก็ลุกขึ้นที่หน้าเตา โดยเหตุที่เงินเขียวลูกจ้างจีนซุง เลินเล่อดับไม่หมด ...”¹ หรือกรณี

“ครั้นเมื่อทำการหุงต้มเสร็จแล้ว อำแดงเปลี่ยนได้ดับเพลิงที่เตา เอาถ่านที่ดับแล้วใส่ลงในหม้อมีฝาปิด เอาถ่านวางลงไว้ที่ข้างฝาครัว แล้วใส่กุญแจห้องครัวไว้ ตัวอำแดงเปลี่ยนรับใช้การงานในตึกพระยานรฤทธิ์ เพลิงในหม้อถ่านดับยังไม่สนิทดี ลูกติดลามหม้อ เลยกุใหม่ ฝากระดานไม้สังคโปร้ในครัวไฟเพลิงลุกลามขึ้น...”²

อุปกรณ์และวัสดุในการจุดไฟ นับว่าเป็นปัญหาใหญ่อย่างหนึ่งของเพลิงไหม้ คือ การใช้น้ำมันในการจุดหุงหาอาหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำมันก๊าด ซึ่งมีความไวต่อการเกิดไฟไหม้ นอกจากนี้การมีบ้านเรือนที่ปลูกติดกันอย่างหนาแน่น หลังคาและตัวบ้านทำด้วยวัสดุติดไฟง่าย ครั้นเมื่อเกิดไฟไหม้แล้ว หนทางที่จะเข้าไปดับไฟก็ยากลำบาก เนื่องจากไม่มีทางให้เข้าไปดับ หรือเป็นเพียงทางแคบๆ ซึ่งทำให้ไม่ทันการ ไฟลุกลามเสียหายเป็นอันมาก กรณีไฟไหม้ในถนนเจริญกรุงและลุกลามไปอย่างรวดเร็วอันเนื่องมาจากบ้านเรือนทำด้วยวัสดุติดไฟง่าย เป็นเหตุในรัฐต้องออกมาแก้ไขและหามาตรการ

“...ห้ามมิให้ผู้ใดสร้างโรงอันกำบังด้วยไม้ขัดแตะ หรือด้วยแผง หรือด้วยใบไม้ ขึ้นในที่ตำบลซึ่งเกิดเพลิงไหม้คราวนี้นั้นต่อไป เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานกระทรวงนครบาล ซึ่งจะอนุญาตให้ปลูกเป็นครั้งคราว เช่นโรงพักทำงานหรือโรงมีการเล่นต่าง ๆ ชั่วสมัยหนึ่งเท่านั้น...”³

ไฟไหม้ครั้งใหญ่ในบริเวณลำเพ็ง ตลาดน้อย ถนนเจริญกรุง ได้แก่ พ.ศ. 2435 ,พ.ศ. 2442 ,พ.ศ.2449 ,พ.ศ. 2450 และ พ.ศ. 2451 ไฟไหม้ทั้ง 5 ครั้งนี้ ทำให้รัฐบาลตระหนักถึงความสำคัญของตัดถนนสายต่าง ๆ โดยรอบลำเพ็ง เพื่อความเป็นระเบียบของบ้านเมือง และมีทางสำหรับรถเข้าไปดับไฟได้ เช่น ถนนทรงวาด ถนนทรงสวัสดิ์ ถนนพาดสาย นอกจากนี้ยังปรับปรุงถนนราชวงศ์ ซึ่งแต่เดิมเป็นทางเดินแคบๆ เรียกว่า กงสีล้ง ให้กว้างขวางขึ้น อย่างไรก็ดี เหตุการณ์

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.22/209. เรื่อง รายงานโรงพักพายุหตุ นายปลื้มสารวัตรแขวง นายขึ้นนายหมวด เสนอรายงานต่อสารวัตรใหญ่ และเจ้ากรม ปลัดกรมกองตระเวน วันที่ 1 กุมภาพันธ์ ร.ศ.125.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.22/265. เรื่อง นายผล นายหมวดโรงพักจักรวรรดิ รายงานต่อนายเทียน สารวัตรใหญ่ วันที่ 27 กันยายน ร.ศ.126.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น. 5.2/9. เรื่อง ประกาศห้ามมิให้มุงจากถาปลูกเรือนโรง อันกำบังด้วยไม้ขัดแตะถาแผงแลใบไม้ ร.ศ.123 (3 กุมภาพันธ์ 123- 17 มกราคม 127).

ไฟไหม้เป็นตัวกระตุ้นให้รัฐบาลหันมาจริงจังกับการตัดถนนบริเวณลำเพ็งมากขึ้น ด้วยแต่เดิมนั้น รัฐบาลมีโครงการตัดถนนในอำเภอลำเพ็งถึง 18 สาย มาตั้งแต่ พ.ศ.2434 เพื่อทำนุบำรุงการค้าขายในย่านนี้ให้สะดวกสบายยิ่งขึ้น เพราะเป็นแหล่งที่เจริญอยู่แล้ว และมีทางที่จะพัฒนาให้เจริญขึ้น แต่เนื่องด้วยการตัดถนนต้องเวนคืนที่ดินบ้านราษฎรทั้งชาวไทย และคนในบังคับต่างชาติ เป็นผลให้การตัดถนนล่าช้า เพราะต้องเผชิญกับการต่อต้านของราษฎร และโดนกล่าวหาจากราษฎรว่า หลีกเลียงการตัดถนนโดนบ้านคนรวย แต่มาโดนบ้านคนจนแทน ส่งผลให้ถนนบางสายเกิดความล่าช้า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถนนเยาวราช ซึ่งกว่าจะสำเร็จก็เข้าสู่ทศวรรษ 2440

ก่อนเหตุการณ์เปลี่ยนแปลงการปกครอง บริเวณเยาวราช เกิดไฟไหม้ใหญ่ขึ้นอีก 3 ครั้ง ครั้งแรก เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2474 ก่อให้เกิดความเสียหายมาก รัชกาลที่ 7 โปรดเกล้าฯให้ออกพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น เพื่อตัดถนนในพื้นที่เพลิงไหม้ ตำบลถนนเยาวราช เมื่อ พ.ศ. 2474¹ ถนนที่ตัด เป็นถนนสายเล็กๆ 2 สาย คือ ถนนส่งเสริมสินค้า และถนนเพาะพานิชย์ ต่อมาครั้งที่ 2 และ 3 เมื่อวันที่ 5 และ 12 พฤษภาคม 2475 ตามลำดับ เกิดเหตุการณ์ไฟไหม้แถวถนนเยาวราช และถนนปทุมคงคา ทำให้รัฐบาลออกพระราชกฤษฎีกาตัดถนนกับขยายตรอกบริเวณที่ไฟไหม้ให้กว้างขวางขึ้น คือ ตัดถนน 4 สาย และขยายตรอกเต้า 1 ตรอก

อันเนื่องจากการเกิดเหตุการณ์ไฟไหม้บริเวณต่างๆ บนถนนเจริญกรุง ทำให้รัฐเล็งเห็นถึงความจำเป็นที่ต้องขยายตรอก ซอย ให้กว้างขวางขึ้น เพื่อให้เจ้าพนักงานสูบน้ำดับเพลิงได้ รวมถึงตัดถนนสายต่าง ๆ เพิ่มขึ้นด้วย แต่ถนนเจริญกรุงยังเป็นถนนเส้นหลัก ที่ให้ถนนเส้นรองสายต่างๆ ตัดต่อออกไป และผลสืบเนื่องจากเหตุการณ์ไฟไหม้บ่อยครั้ง จึงทำให้เกิดธุรกิจประกันอัคคีภัยขึ้นหลังทศวรรษ 2460²

3.4.3 การเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม

ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นบนถนนเจริญกรุง ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องของการพัฒนาและปรับปรุงประเทศให้ทันสมัย แต่ขณะเดียวกันถนนเจริญกรุงต้องประสบปัญหาสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม อันเนื่องมาจากการอยู่อาศัยของราษฎรจำนวนมากและการผลักดันของรัฐให้ถนนเจริญกรุงเป็นจุดเริ่มต้นความทันสมัยต่างๆ ซึ่งนำไปสู่ความเสื่อมโทรมของสภาพแวดล้อมในถนน

¹ พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น เพื่อตัดถนนในพื้นที่เพลิงไหม้ ตำบลถนนเยาวราช. (วันที่ 24 มกราคม 2474). *ราชกิจจานุเบกษา* เล่ม 48. หน้า 1-5.

² วีรยุทธ ปีสาลี. (2557). *กรุงเทพยามราตรี*. หน้า 215.

รัฐบาลต้องเข้ามาแก้ไขปัญหาด้วยการออกกฎหมายที่เข้มงวดและวางมาตรการที่สร้างระเบียบแก่ราษฎร

ปัญหาการตั้งบ้านเรือนกันอย่างหนาแน่นและไม่มีความเป็นระเบียบ เป็นปัญหาสำคัญอย่างหนึ่งของถนนเจริญกรุง โดยเฉพาะอย่างยิ่งตั้งแต่ประตูสามยอดจนถึงบ้านใหม่¹ ซึ่งเป็นระยะทางที่ค่อนข้างยาว มีทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่นอกจากนี้ยังมีถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนครที่เป็นเช่นเดียวกับถนนเจริญกรุง จนทำให้มีข้อร้องเรียนมายังกรมพระนครบาลอยู่เสมอ ซึ่งการที่ราษฎรทำกันساد พาไลยื่นมาถึงถนนนั้น เมื่อเวลาฝนตก น้ำจะไหลนองและขังอยู่บนพื้นถนน ทำให้ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ แม้จะส่งเจ้าหน้าที่ไปห้ามปรามราษฎร แต่ก็ยังเกิดปัญหาด้วยมีข้อถกเถียงว่าบ้านนี้รื้อ บ้านนั้นไม่รื้อ เป็นปัญหาที่สั่งสมมายาวนาน ส่วนลำเพ็ญยังเป็นพื้นที่ที่มีปัญหาอย่างมาก

“...ในกรุงเทพฯ มีย่านการค้าของคนจีนเรียกกันว่าลำเพ็ญ เป็นแหล่งชุมชนที่มีสภาพ แบบตะวันออก กล่าวคือเป็นเพิงพักสกปรกรกรุงรัง แออัดอยู่ในห้องซอมซอแคบ ๆ ตั้งอยู่ในตรอกซอกที่เหม็นและไม่น่าดู ลำเพ็ญเป็นตลาดขายของนานาชนิดของคนจีน และขึ้นชื่อว่าเป็นแหล่งมั่วสุม ในทางเลวร้ายต่าง ๆ ถึงแม้ว่าจะได้มีการตัดถนนผ่านเข้าไปในย่านนี้หลายสายเพื่อเป็นการระบายอากาศให้ถ่ายเทแล้ว แต่ก็ยังมีอัคคีภัยเกิดขึ้นในย่านลำเพ็ญเมื่อไม่นานมานี้ ซึ่งทำให้บ้านเรือนถูกไฟเผาผลาญวอดไปนับร้อย ๆ หลัง...”²

ปัญหาต่าง ๆ มีมากจนกระทั่งรัฐบาลต้องออกพระราชกำหนดสุขาภิบาลกรุงเทพฯ และตั้งกรมสุขาภิบาลขึ้น เมื่อ พ.ศ. 2440 เพื่อให้ราษฎรมีกฎระเบียบในเรื่องการรักษาความสะอาดของบ้านเมือง ซึ่งครอบคลุมในเรื่องการบำรุงรักษา ซ่อมแซม อาคารบ้านเรือน การรักษาความสะอาดทั้งที่บ้าน และสถานที่สาธารณะต่าง ๆ เช่น แม่น้ำลำคลอง ตลาด ที่ถ่ายของเสียจากร่างกาย ที่ปล่อยน้ำโสโครก เป็นต้น แต่แม้กระนั้น ราษฎรก็ยังทำบ้านเรือนยื่นออกมา เป็นที่เกะกะทำให้คนต้องไปเดินในถนน ซึ่งก็จะเป็นอันตรายเพราะมีรถม้าในถนนแล่นขวักไขว่ รัฐบาลจึงออก

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.46.4/6. เรื่อง คอเรศปอนเดนเรื่อง กรมโยธิการฟ้องมาว่าถนนเจริญกรุงตั้งแต่ประตูสามยอดตลอดถึงบ้านใหม่ยังมีราษฎรทำกันسادและพาไลล้ำออกมาเป็นอันมาก วันที่ 21 กรกฎาคม-29 กรกฎาคม ร.ศ. 109.

² เซอร์ เฮนรี นอร์แมน. (2541). “ชีวิตความเป็นอยู่และการเมืองการปกครองของชาวตะวันออกไกลตอนประเทศสยาม” ใน *รวมเรื่องแปล หนังสือและเอกสารทางประวัติศาสตร์ ชุดที่ 5*. แปลโดย ศุกลรัตน์ ธาราศักดิ์ . หน้า 187.

ประกาศจัดการสะอาดในจังหวัดพระนคร หรือที่เรียกว่า ประกาศจัดการสุขาภิบาล ขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2441 เพื่อกำหนดเขตรักษาความสะอาด ให้ราษฎรที่อยู่ในขอบเขตที่กำหนดนี้ ต้องปฏิบัติตามประกาศเพื่อรักษาความสะอาดของพื้นที่ เขตที่กำหนด ได้แก่

“แนวฝั่งตะวันออกแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ปากคลองบางลำพูลงไปเพียง
ปากคลองตพานหัน เลี้ยวเข้าคลองไปตามแนวคลอง ฝั่งข้างกำแพงพระนครตลอดไป
จนออกปากคลองบางลำพู บันจบแนวฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา โดยรอบในจังหวัดนี้ ให้
เรียกว่า “ จังหวัดพระนคร ” จัดการสุขาภิบาล...”¹

อย่างไรก็ดีแม้จะมีการปรับปรุงบ้านเมือง แต่ภาพของถนนเจริญกรุงในแง่ลบยังปรากฏในเอกสารของเอมิล โฌต์ทรอง (Emile Jottrand)² ซึ่งกล่าวถึงว่า

“...ถนนเจริญกรุงเปลี่ยนแปลงไปอย่างน่าอัศจรรย์ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา แต่ก็ยังไม่
น่ารื่นรมย์ไปกว่าเดิมมากนัก และยังเป็นจุดที่น่าเกลียดของเมือง เมื่อเรามาถึงที่นี้สอง
ฟากถนนยังเต็มไปด้วยเพิงที่สร้างขึ้นหยาบ ๆ ตลอดแนวถนน คูสกปรกและยากจน
ก่อสร้างอยู่บนพื้นที่ที่ดูไม่เจริญตา ...ขณะที่เราเดินทางไปที่บ้านรัก ที่ซึ่งสโมสร สถาน
กงสุลและสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ถูกก่อสร้างขึ้น ...”³

ต่อมาในพ.ศ. 2459 กรมสุขาภิบาล ประกาศขยายเขตสุขาภิบาล⁴ อีกครั้ง กำหนด
บริเวณการใช้กฎหมายให้กว้างขวางกว่าเดิม ซึ่งสะท้อนได้ว่า ความไม่มีระเบียบของบ้านเรือนมีขึ้น
อย่างกว้างขวาง เป็นผลให้รัฐบาลต้องเข้มงวดและขยายพื้นที่บังคับมากยิ่งขึ้น พื้นที่ที่ขยายออกไป
คือ “ตามแนวฝั่งตะวันออกแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ปากคลองผดุงกรุงเกษมตอนเหนือ ลงไปเพียง
ปากคลองผดุงกรุงเกษมตอนใต้ เลี้ยวเข้าคลองไปตามแนวคลองตลอดไปจนออกปากคลองผดุง

¹ ประกาศจัดการสะอาดในจังหวัดพระนคร. (วันที่ 22 พฤษภาคม ร.ศ. 117). **ราชกิจจานุเบกษา เล่ม
ที่ 15.** หน้า 1-3

² ชาวเบลเยียม ดำรงตำแหน่งที่ปรึกษากฎหมายของกระทรวงยุติธรรม เข้ารับราชการเมื่อ พ.ศ. 2441-
2445 ผลงานเขียนของเขากล่าวถึงกรุงเทพฯ ในช่วงเวลานั้น เรื่อง Au Siam ต่อมามีการแปลเป็นภาษาอังกฤษ
เรื่อง In Siam

³ เพ็ญลักษณ์ วงศ์ใจหาญ. (2547). รายงานการวิจัย เรื่อง วัฒนธรรมไทยในกรุงเทพฯ จาก
มุมมองของชาวตะวันตก. หน้า 71.

⁴ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.7.1./38. เรื่อง **สำเนาประกาศขยายเขตสุขาภิบาล ลงวันที่ 11
กันยายน พ.ศ. 2466 กับประกาศจัดการสะอาดในจังหวัดพระนคร (22 กันยายน 2466).**

กรุงเกษมบรรจบแนวฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยานั้น” การขยายเขตศุขาภิบาลในครั้งนี้ ครอบคลุมพื้นที่ของ ถนนเจริญกรุงมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ช่วงลำเพ็ญ เยาวราช ที่มีปัญหาชุมชนแออัด

รัฐบาลประกาศขยายเขตศุขาภิบาลขึ้นอีกครั้ง เมื่อ พ.ศ.2466 “ตามแนวฝั่งตะวันออก แม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ปากคลองสามเสนลงไปถึงถนนสาทรฝั่งใต้ เลียบไปตามถนนสาทร ถนน วิทญู ตัดเส้นตรงไปคลองสามเสน เลียบไปตามคลองสามเสนฝั่งใต้จนออกปากคลอง บรรจบแนว ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยรอบ กับให้มีอาณาเขตร้างจากถนนสาทรใต้ ถนนวิทญูแลเส้นตรงไปคลอง สามเสนออกไปทางทิศใต้ 15 เส้น”¹ แสดงให้เห็นถึงความพยายามที่จะแก้ปัญหาของรัฐบาล

ปัญหาความสกปรกจากขยะมูลฝอย เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่รัฐบาลต้องหาทางแก้ไข พื้นที่ลำเพ็ญยังเป็นพื้นที่ที่มีปัญหาอย่างต่อเนื่อง ด้วยมีราษฎรอาศัยเป็นจำนวนมากทั้งพื้นที่ยังเป็น ตรอกซอกซอย ทำให้มีขยะสะสมเป็นจำนวนมากด้วยเช่นกัน ตรอกที่ได้ชื่อว่าสกปรกและมีกลิ่นเหม็นมากในย่านลำเพ็ญ ได้แก่ ตรอกป่าช้าหมาเน่า ซึ่งราษฎรมักนำซากสุนัขที่ตายแล้วไปทิ้งบริเวณนั้น (ต่อมามีการเปลี่ยนชื่อใหม่และเรียกว่า ถนนแปลงนาม) ตรอกอาจุม หรือตรอกเว็จชี หรือตรอกอำมาเก็ง (ปัจจุบันคือ ซอยเจริญกรุง 12) เป็นที่ขับถ่ายของราษฎร

ชาวต่างชาติ ผู้เช่าตึก หรือหนังสือพิมพ์ได้เรียกร้องให้รัฐบาลแก้ไขปัญหา โดยวิธีการต่าง ๆ เช่น ส่งบัตรสนเท่ห์ถึงรองอธิบดีกรมกองตระเวนว่า ท่อน้ำในตำบลตรอกตลาดน้อยมี สิ่งโสโครกจำนวนมาก ทำให้น้ำระบายไม่ได้ ล้นเอ่อมาบนถนน ชาวจีนที่อาศัยอยู่ยังตั้งร้านกีดขวางทาง² หรือทำหนังสือร้องเรียน กรณีเจ้าหน้าที่ไม่เอาใจใส่ว่ากล่าวตักเตือนราษฎรทิ้งสิ่งโสโครกลงรางน้ำและถนน บริเวณถนนเจริญกรุง ตั้งแต่สะพานวัดสามจีนถึงสะพานเหล็กวัดมหาพฤฒาราม³ การร้องเรียนจากกงสุลอเมริกาให้ช่วยตรวจสอบน้ำรั่วบริเวณมุมตรอกที่แยกจากถนนเจริญกรุงไปสถานทูตอเมริกา และท่อน้ำโสโครกที่ไหลออกมาจากตึกพระคลังข้างที่⁴ เป็นต้น สมัยรัชกาลที่ 6 มีขยะมูลฝอยที่รัฐบาลต้องกำจัดถึงวันละ 150 ตัน โดยตั้งถังขยะไว้ให้ประชาชนทิ้งขยะ

¹ แหล่งเดิม.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น. 5.1/27. เรื่อง มิสเตอร์ริชาร์ดรับรองอธิบดีกรมกองตระเวนส่ง คำร้องทุกข์เป็นหนังสือสนเท่ห์ ไปยังศุขาวว่า ที่ตรอกตลาดน้อยท่อน้ำข้างถนนโสโครกมาก (23 พฤษภาคม 119- กรกฎาคม 119).

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.46.4/9. เรื่อง กรมโยธาธิการร้องว่า ถนนเจริญกรุงตั้งแต่วัดสามจีน-สะพานเหล็กมีราษฎรทิ้งของโสโครกลงรางน้ำบนถนน (8 กันยายน 109).

⁴ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.46.4/6. เรื่อง อรรถราชทูตอเมริกันมีหนังสือมาว่า ท่อน้ำรั่วของ ที่มุมตรอกแยกจากถนนเจริญกรุงไปยังสถานทูต ขอให้ซ่อมให้เรียบร้อย แลได้สั่งให้บอกไปยังผู้จำหน่ายน้ำแล้ว กับสั่งหมอบให้บังคับเจ้าของโสโครกให้แก้ไขทางน้ำเสียให้ลงท่อนถนน.

จากนั้นจะมีพนักงานขนและนำไปทิ้งกลบแถวถนนหัวลำโพง ถนนราชดำเนิน และวัดดอน บ้านทวาย¹ รัฐบาลถูกหนังสือพิมพ์ บางกอกไทม์ โจมตีให้แก้ไขปัญหามลพิษหลายวันติดต่อกัน เช่น วันที่ 30 มกราคม 2464, 3, 6, 10 กุมภาพันธ์ 2464² รัฐบาลยอมรับว่าได้ใช้บริเวณตรอกเต้าเป็นแหล่งทิ้งขยะจนเกิดกลิ่นเหม็น แต่ก็พยายามหาหนทางแก้ไขอยู่ วิธีที่ดีที่สุดตอนนี้ คือเอาไปเทในพื้นที่ลุ่ม แม่น้ำจะไม่ถูกต้อน แต่ด้วยขยะที่มีมากขึ้นทุกวัน และยังไม่มีเตาเผาขยะ ซึ่งได้มีโครงการที่จะทำเตาเผาอยู่แล้ว แต่ติดขัดเรื่องงบประมาณ จึงยังไม่มีเตาเผา³ มีหน่วยงานเอกชนที่รับจ้างรัฐในการจัดการเรื่องความสะอาดเช่น ห้างฮั่วเส็ง รับกำจัดขยะมูลฝอยตั้งแต่ถนนเจริญกรุงถึงสะพานเหล็ก ไปฝั่งที่ลุ่มใกล้วัดดอน บ้านทวาย บริษัทธรรางสยามอิลเล็คทริคิตี้ รับนำน้ำพรมถนนกำจัดฝุ่นวันละครั้งตามเส้นทางสัมปทานธรราง บริษัทบางกอกดีออกของกับตันบุช รับติดตั้งท่อน้ำแบบฝักบัวในปล่องระบายเขม่าควัน เพื่อกำจัดเขม่าควันจากปล่องของเครื่องจักรโรงสีข้าว บริษัทสอาด รับกำจัดอุจจาระ ปัสสาวะในส้วมสาธารณะและบ้านเรือนราษฎร ภายหลังที่บริษัทสอาด เลิกกิจการ บริษัททอนเหวงเข้ามารับกิจการแทนในสมัยรัชกาลที่ 6 นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานที่อาสาเข้ามาช่วยเก็บศพไร้ญาติไปฝัง เพื่อไม่ให้เกิดความสกปรก ได้แก่ คณะไต้ฮงกง รับหน้าที่เก็บศพไปฝังที่ป่าช้าจีนวัดดอน⁴

รัฐบาลยังไม่สามารถจัดการขยะมูลฝอยได้ ปรากฏให้เห็นว่าในสมัยรัชกาลที่ 7 ชาวหนังสือพิมพ์ไทยหนุ่มยังลงข้อความต่อว่ากรมนคราทร ที่นำขยะจากทั่วทุกสารทิศมาทิ้งในสวนลุมพินี⁵ และเหน็บแนมพระยาสุรินทราชา อธิบดีกรมนคราทรคนใหม่ที่เลือกแก้ปัญหา แม้คำลุลล่ำบายวิธีในถนนพาหุรัดก่อนแก้ปัญหาที่สำคัญกว่า อย่างปัญหาของบริษัททอนเหวง ปัญหา น้ำประปา ถนน และขยะมูลฝอย⁶ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ขยะมูลฝอยเป็นปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข อย่างเป็นรูปธรรมและรัฐบาลถูกหนังสือพิมพ์ว่ากล่าวในเรื่องนี้อย่างยิ่ง

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 น.15.1/23. เรื่อง ขุดที่ดินสำหรับทิ้งขยะมูลฝอย (28 พฤศจิกายน - 27 ธันวาคม 2459).

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 น.7.1/25. เรื่อง กระทำสิ่งโสโครกให้เกิดความรำคาญ.

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 น.7.1/23. เรื่อง สร้างเตาเผาทำลายขยะมูลฝอย สำหรับกรมสุขาภิบาลและเรื่องจัดการสุขาภิบาล ให้เป็นมวินิชีแปลลิตี (12 มกราคม 2460-14 สิงหาคม 2465).

⁴ ถานินทร์ ทิพยางค์. (2551). การรักษาความสะอาดในกรุงเทพฯ ระหว่าง พ.ศ.2440-2475. หน้า 65-66

⁵ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.7 ม 26.8/5. เรื่อง ข่าวกจากหนังสือพิมพ์ไทยหนุ่ม วันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ.2470.

⁶ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.7 ม 26.6/. ข่าวกหนังสือพิมพ์หลักเมือง เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2470

ส่วนปัญหากลืนเน่าเหม็นจากการนำอุจจาระและสิ่งโสโครกมาใช้เป็นปุ๋ยสำหรับทำสวนทำไร่ นั้น นับเป็นปัญหาที่ได้รับความเดือดร้อนกันทั่ว แม้ถนนเจริญกรุงไม่ได้เป็นสถานที่ทำเกษตรกรรมปลูกพืชผักเท่ากับถนนอื่นโดยรอบ เช่น ถนนสุรวงศ์ ถนนสีพระยา ถนนหัวลำโพง (ยกเว้นบ้านทวาย ที่ยังมีการปลูกผักทำสวน ดูจากจำนวนคดีฟ้องร้องการใช้สิ่งโสโครกเป็นปุ๋ย เมื่อ พ.ศ. 2450 จำนวน 35 คดี)¹ แต่ก็ได้รับผลกระทบจากกลืนเน่าเหม็นเหล่านี้ กระทรวงนครบาล ออกกฎข้อบังคับด้วยเรื่องไร่หรือสวนผักที่ใช้ปุ๋ยบริหารในกรุงเทพฯ² เมื่อ พ.ศ. 2443 กำหนดให้พื้นที่ระหว่างคลองสามเสน ถึงตำบลบางคอแหลม สุดถนนเจริญกรุง และถัดจากแนวฝั่งแม่น้ำ 160 เส้น (ประมาณ 6.4 กิโลเมตร) ห้ามมิให้ราษฎรใช้ปุ๋ยที่ทำจากมูลสัตว์เน่า หรือสิ่งอื่น ๆ ที่เน่าเหม็น แต่ในเวลาต่อมาก็ยังมีราษฎรที่ฝ่าฝืนกฎนี้ ใช้ปุ๋ยเน่าเหม็นจนเป็นเหตุให้มีชาวต่างชาติ ร้องเรียนว่าไม่สามารถนั่งรถเล่นได้ และกลัวจะเกิดโรคระบาด³ อยากรัฐบาลบังคับให้คนทำสวนเหล่านี้ย้ายไปที่อื่น นอกเขตพระนคร ซึ่งสอดคล้องกับที่หนังสือพิมพ์บางกอกไทม์⁴ เรียกร้องให้ขยายเขตพื้นที่ข้อบังคับใช้กฎนี้ออกไปให้กว้างขวางขึ้น ในเรื่องนี้ คำตอบของเจ้าพระยาอมราชเสนาบดีกระทรวงนครบาล ได้ชี้แจงให้เห็นว่า การขยายเขตข้อห้ามปลูกผักโดยใช้ปุ๋ยนั้นควรจะค่อยเป็นค่อยไป เพราะเหมือนไปกดขี่ราษฎรผู้ปลูกผัก ด้วยราษฎรเหล่านี้อยู่ที่ถนนสุรวงศ์ สีพระยา มาตั้งแต่ตดถนน ซึ่งยังเป็นพื้นที่สวน ไม่มีใครเข้ามาอยู่ แต่เมื่อความเจริญขยายเข้ามาถึง ผู้เข้ามาใหม่ก็พากันบังคับให้พวกราษฎรเหล่านี้ย้ายไปที่อื่น พวกที่พอมีกำลังทรัพย์ย้ายได้ ก็จะย้ายไป ในขณะที่พวกไม่มีทุนทรัพย์ ก็จำเป็นต้องอยู่ที่เดิมแห่งนี้ เพราะเช่าที่ดินไว้แล้ว การที่พวกเข้ามาใหม่มาร้องเรียนเช่นนี้นับว่าไม่เป็นการยุติธรรมแก่ผู้ปลูกผัก⁵

นอกจากกลืนปุ๋ยจากการปลูกพืชผักแล้ว ในถนนเจริญกรุง ยังวนไปด้วยกลิ่นเฝ้าศพจากวัดที่ตั้งอยู่ มาตั้งแต่ก่อนหน้านั้น แต่ด้วยราษฎรที่มีจำนวนไม่มาก จึงไม่เกิดปัญหาร้องเรียนดังกล่าว เหตุจากการร้องเรียนของชาวต่างชาตินี้เอง ทำให้รัฐบาลออกกฎหมายห้ามเฝ้าศพในวัดที่กำหนดต่อไปนี้⁶ คือ วัดเบญญ วัดโบสถ์ วัดขวิด วัดม่วงแค วัดแก้วแจ่มฟ้า ต่อมา มีการประกาศ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. น.5.2/7. เรื่อง ข้อบังคับใช้ปุ๋ยสวนผัก (31 พฤษภาคม ร.ศ. 128).

² กฎข้อบังคับด้วยเรื่องไร่หรือสวนผักที่ใช้ปุ๋ยบริหารในกรุงเทพฯ. (วันที่ 7 ตุลาคม 119). **ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 17 หน้า 340-341.**

³ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5 น.5.2/7. เรื่อง ข้อบังคับใช้ปุ๋ยสวนผัก (31 พฤษภาคม ร.ศ. 128).

⁴ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 น.7.1/25. เรื่อง กระทำสิ่งโสโครกให้เกิดความรำคาญ.

⁵ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 น.7.1/23. เรื่อง สร้างเตาเผาทำลายขณะมูลฝอย สำหรับกรมสุขาภิบาลและเรื่องจัดการสุขาภิบาล ให้เป็นวินิฉีแปดลิตี (12 มกราคม 2460-14 สิงหาคม 2465).

⁶ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.6 น.7.1/11. เรื่อง ห้ามเฝ้าศพ (29 กรกฎาคม ร.ศ.119).

เพิ่มเติม ห้ามเผาศพที่วัดสวนพลู ทั้งยังกำหนดวัดที่สำหรับเผาศพ และป่าช้าเก็บศพไว้ด้วย ส่วนโรงสีข้าวนั้น นอกจากก่อให้เกิดความรำคาญจากฝุ่นควันแล้ว เสียงของการสีข้าวยังก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงอีกด้วย เช่น สถานกงสุลญี่ปุ่นร้องเรียนเรื่องโรงสีปล่อยฝุ่นควันก่อให้เกิดความรำคาญ

นอกจากนี้ยังมีปัญหาจากเวจหรือส้วมสาธารณะอีกด้วย ทั้งนี้ถนนเจริญกรุงซึ่งมีคนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก รัฐบาลจึงได้จัดให้มีเวจ หรือส้วมสาธารณะไว้สำหรับบริการประชาชน ในถนนเจริญกรุงมีเวจสาธารณะที่เป็นที่รู้จักกันดี คือ เวจหน้าโรงภาษี หรือศาลกสถาน ที่ทำยื่นออกไปทางแม่น้ำ เวิ้งในเขตลำเพ็ง ที่ตรอกเวิ้งซี่ หรือตรอกอาจุม หรือตรอกอาม้าเก็ง ซึ่งสกปรกส่งกลิ่นเหม็นรบกวนราษฎรเป็นอันมาก จะเห็นได้ว่า ความเจริญที่เกิดขึ้นในถนนเจริญกรุงได้ก่อให้เกิดปัญหาสภาวะแวดล้อมที่เสื่อมโทรมตามมาด้วย

ปัญหาสิ่งแวดล้อมในถนนเจริญกรุง ไม่เพียงแต่สร้างความรำคาญ รบกวนแก่ผู้ที่อยู่อาศัยเท่านั้นแต่ยังกลายเป็นปัญหาที่ทำลายบรรยากาศของเมืองที่กำลังปรับตัวให้เป็นศิวิไลซ์อีกด้วย

3.4.4 การขยายตัวของแหล่งบันเทิงและแหล่งอบายมุข

ถนนเจริญกรุงมีราษฎรอาศัยอยู่มาก ส่งผลให้มีการตั้งสถานที่ไว้สำหรับทำกิจกรรมที่นอกเหนือจากการประกอบอาชีพ สถานที่ดังกล่าวนี้ได้แก่โรงแรมหรสพต่างๆ รวมถึงแหล่งอบายมุขด้วย กิจกรรมเหล่านี้มักจะเกิดขึ้นตามแหล่งชุมชนที่มีคนอาศัยอยู่มาก ถนนเจริญกรุงจึงเต็มไปด้วยโรงแรมหรสพและแหล่งอบายมุข แต่อย่างไรก็ดีกิจกรรมเหล่านี้ส่งผลให้เศรษฐกิจในถนนเจริญกรุงเติบโต และยังเป็นที่ยอมรับของราษฎรที่ต้องการผ่อนคลายหรือสังสรรค์อีกด้วย

โรงแรมหรสพเป็นเครื่องบันเทิงใจอย่างหนึ่ง โรงละครของขุนวิจิตรมัยยานบางรัก จะเป็นที่ได้รับความนิยมมาก พระยาอนุমানราชธนอธิบายว่า การจัดแสดงลิเกในระยะแรก เกิดขึ้นจากคนไทยมุสลิมที่ติ๊กลองร้องรำทำเพลง ต่อมาคนไทยทั่วไปก็รับการแสดงนี้มาเล่นในงานมงคลต่างๆ ปรับมาใช้จนเป็นลิเกอย่างที่เห็น การเล่นลิเกไม่ต้องใช้พื้นที่มาก อยู่ห้องแถวริมถนนเจริญกรุงห้องเดียว ก็สามารถปลูกปะรำทำการแสดงลิเกได้¹ นอกจากนี้ ยังมีโรงจั่วที่เปิดการแสดงบริเวณถนนเยาวราช และถนนเจริญกรุงช่วงบริเวณลำเพ็ง เป็นประจำ หรืองานประจำปีของศาลเจ้าซึ่งนิยมเล่นเรื่องสามก๊ก เลียดก๊ก หรือเทพอภินิหารปาฏิหาริย์ต่างๆ² การแสดงจั่วสะท้อนให้เห็นถึง

¹ เสฐียรโกเศศ. (2547). **ฟื้นความหลังเล่ม 1**. หน้า 126.

² จันทร์จุฑา สุขชี. ลำเพ็ง : แหล่งรวมเศรษฐกิจแหล่งรวมความบันเทิง ใน **ลำเพ็ง ประวัติศาสตร์ชุมชนชาวจีนในกรุงเทพฯ**. หน้า 145-150.

ความสัมพันธ์การอยู่อาศัยของชาวจีนที่มีจำนวนมากซึ่งต้องการความบันเทิงเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ จึงเริ่มเลื่อมลงในสมัยรัชกาลที่ 6 ซึ่งไทยเริ่มรับวัฒนธรรมจากตะวันตกเข้ามา

โรงภาพยนตร์ และโรงละครเป็นความบันเทิงอีกประเภทหนึ่งบนถนนเจริญกรุง พื้นที่ที่เป็นแหล่งรวมความบันเทิงประเภทโรงภาพยนตร์ และโรงละคร จะอยู่ที่ บริเวณสามแยก ยาวเรียงรายไปถึงสามแยก¹ โรงละครที่มีชื่อเสียง ได้แก่ โรงละครหม่อมเจ้าอลังการ โรงละครปราโมท โรงละครปรีณิธีเตอร์ ซึ่งรับวัฒนธรรมแบบตะวันตกเข้ามาผสมผสาน นอกจากนี้บริเวณใกล้เคียงอย่างเว็มนาครเขมร สะพานหัน สะพานเหล็ก ก็ยังมีโรงภาพยนตร์อื่น ๆ เช่น โรงหนังญี่ปุ่นหลวง เมื่อ พ.ศ. 2447 ต่อมาเลิกกิจการ เมื่อ พ.ศ.2459 แล้วจึงมีโรงภาพยนตร์นาครเขมรขึ้นแทน โรงหนังรัตนปรีชา ตลาดปรีชา สะพานหัน (พ.ศ. 2452) ถัดออกมาทางสามแยก จะมีโรงหนังสามแยก (พ.ศ. 2451) โรงหนังสิงคโปร์ (พ.ศ. 2451) โรงหนังพัฒนาร (พ.ศ. 2453) เป็นต้น ส่วนพื้นที่นอกเขตคลองผดุงกรุงเกษม โรงภาพยนตร์จะอยู่บริเวณบางรัก สาทร เช่น โรงหนังฮ่องกง (พ.ศ. 2460) โรงหนังสาทร เป็นต้น ในสมัยรัชกาลที่ 7 เมื่อ พ.ศ.2476 มีการสร้างโรงมหรสพหลวง ศาลาเฉลิมกรุง บริเวณพาหุรัด ทำให้บริเวณนั้นมีความคึกคัก เพราะเป็นที่รวมของคนที่สนใจภาพยนตร์

หากเป็นชาวตะวันตกก็จะนิยมเที่ยวไนต์คลับหรือบาร์ที่ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ที่ย่านบางรัก และถนนที่เชื่อมกับถนนเจริญกรุง การมีไฟฟ้าใช้ในกรุงเทพฯ มีส่วนทำให้สถานที่เหล่านี้ได้รับความนิยมมากขึ้น บาร์ที่มีชื่อเสียง เช่น เบลิวิบาร์ และสะเปิ้ลนิติดบาร์ ย่านบางรัก² นอกจากนี้ชาวตะวันตกยังนิยมการตั้งสโมสรหรือคลับ เพื่อเป็นที่รวมตัวพบปะสังสรรค์กันและเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ³ เช่น ยูไนเต็ดคลับ (ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ.2423) ตั้งอยู่ที่ถนนสี่พระยาตัดกับเจริญกรุง ดอยเชอร์คลับ ของเยอรมัน (ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ.2433) ตั้งอยู่ที่ถนนสุรวงศ์ บริติชคลับของอังกฤษ (ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. 2446) ตั้งอยู่ที่ถนนสุรวงศ์ ใกล้แยกเดโชก่อนที่จะย้ายมาตั้งใหม่ที่ถนนสีลม

นอกจากการขยายตัวของแหล่งบันเทิงแล้ว แหล่งอบายมุขก็ยังเป็นที่นิยมของราษฎร เช่น โรงบ่อนเบี้ย และโรงหวย ชาวไทยนิยมเล่นการพนันมาตั้งแต่อดีต แหล่งพนันบ่อนเบี้ยตั้งอยู่ในเรือแพ ก่อนที่จะมีการย้ายขึ้นมามาตั้งบนบกเมื่อมีการตัดถนนขึ้น กิจการเหล่านี้ตั้งเรียงรายอยู่เป็น

¹ รังสิมา กุลพัฒน์ และ ชัญญวรินทร์ ลาตเสนา. (มปป). รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของการบูรณะและฟื้นฟูโรงภาพยนตร์ศาลาเฉลิมธานี เสนอต่อหอภาพยนตร์ (องค์การมหาชน). หน้า 9 - 21.

² ดารารัตน์ เมตตาริกานนท์. (2526). โสเภณีกับนโยบายของรัฐบาลไทย พ.ศ. 2411-2503. หน้า 25-

³ สตีฟ แวน ปิค และจีรนนท์ พิตรปรีชา. (2544). รำลึกร้อยปีกรุงเทพมหานคร. หน้า 99

จำนวนมากริมถนนเจริญกรุงหรือตรอก ซอก ซอย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณสามยอด สะพานเหล็กบน ซึ่งปะปนไปกับแหล่งบันเทิงประเภทโรงภาพยนตร์ โรงผับ โรงบ่อนเบี้ยที่มีชื่อเสียง คือ โรงบ่อนเบี้ยของขุนพัฒน์แหลม สามยอด โรงบ่อนเบี้ยไม่เพียงแต่เป็นที่สำหรับเล่นการพนันเท่านั้น แต่บริเวณนี้ยังเต็มไปด้วยร้านค้าขายอาหาร และขนมต่างๆ ขายเสื้อผ้าและของใช้ที่ปะปนอยู่ รวมถึงโรงรับจำนำ ตลอดจนห้องแถวไม้ชั้นเดียวให้เช่าถูกๆ หรือเรียกว่า เป็นโรงแรมก็ได้¹ นอกจากนี้การยังมีแสดงมหรสพต่างๆ ที่จะจัดขึ้นไว้สำหรับนักพนันด้วย เมื่อข้ามคลองรอบกรุง จะมีโรงบ่อนบริเวณ สะพานเหล็ก ตลาดน้อย บางรัก และบ้านทวาย ภาพสถานที่เหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงถนนเจริญกรุง ในฐานะเป็นพื้นที่สำหรับคนที่ต้องการมาเสาะหาความบันเทิง และเป็นแหล่งเศรษฐกิจอย่างหนึ่งของกรุงเทพฯ แต่กิจการบ่อนเบี้ยถูกยกเลิกอย่างถาวรใน พ.ศ. 2460²

โรงโสเภณี เป็นแหล่งอบายมุขอีกประเภทหนึ่งที่นิยมตั้งในย่านที่มีคนอาศัยอยู่มากอย่างสำเพ็ง และสะพานเหล็ก ซึ่งจะเห็นได้ว่า สำเพ็งไม่ได้เป็นแหล่งธุรกิจการค้าขายสินค้าเท่านั้น ยังเป็นที่รวมของแหล่งอบายมุขอีกด้วย การที่มีโรงหญิงโสเภณีเป็นจำนวนมากในย่านสำเพ็งนั้น เนื่องจากบริเวณนี้ มีชาวจีนโพ้นทะเลอยู่อาศัยกันเป็นจำนวนมาก ซึ่งจะหาความบันเทิงจากช่องเพื่อผ่อนคลายความคิดถึงบ้าน กิจการช่องในย่านนี้จึงมุ่งตอบสนองความต้องการของชาวจีน มีการเรียกหญิงโสเภณีพวกนี้ว่า หญิงสำเพ็ง³ หรือ หญิงสัจจโรค หญิงหาเงิน กระหรี่⁴ รัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติป้องกันสัจจโรค ร.ศ. 127⁵ เมื่อ พ.ศ. 2452 กำหนดให้ผู้ที่เปิดโรงหญิงโสเภณี ต้องมาขออนุญาตเพื่อจ่ายค่าธรรมเนียม และมีใบอนุญาตก่อนจึงจะทำการเปิดได้ พระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดข้อบังคับต่างๆ แก่โรงหญิงโสเภณี และหญิงโสเภณีต้องปฏิบัติตาม ซึ่งจะเน้นในเรื่องสุขอนามัย ความมิดชิดของสถานที่เป็นหลัก นอกจากนี้โรงหญิงโสเภณี จะต้องแขวนโคมไว้เป็นสัญลักษณ์ข้างหน้า หากเป็นโคมสีเขียว ก็มักจะเรียกหญิงโสเภณีที่อยู่ therein ว่า หญิงโคมเขียว หญิงโสเภณีที่ไม่ได้ทำปฏิบัติตามพระราชบัญญัติป้องกันสัจจโรค ร.ศ. 127 ก็จะเป็นหญิงโสเภณีเถื่อน มักจะร่อนเร่หาเงินตามโรงบ่อน โรงหวย โรงหนัง เป็นต้น⁶ นอกจากนี้มีโรงหญิง

¹ เสฐียรโกเศศ. (2547). **ฟื้นความหลัง เล่ม 1**. หน้า 141.

² ญัฐยา อัครพงษ์อนันต์. (2548). **บ่อนเบี้ยในสังคมไทย พ.ศ. 2367-2460**. หน้า 30.

³ ดารารัตน์ เมตตาริกานนท์. (2526). **โสเภณีกับนโยบายของรัฐไทย พ.ศ. 2411-2503**. หน้า 19-24.

⁴ กาญจนาคพันธุ์. (2548). **กรุงเทพเมื่อวานนี้**. หน้า 79

⁵ พระราชบัญญัติป้องกันสัจจโรค รตนโกสินทรศก 127. (วันที่ 23 มีนาคม ร.ศ.126). **ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 24**. หน้า 1365-1370.

⁶ กาญจนาคพันธุ์. (2548). **แหล่งเดิม**. หน้า 79

โสเภณีแล้ว ยังมีคลับ ซึ่งเป็นสถานที่ไว้ขายบริการด้วยเช่นกัน เช่น คลับเบอร์ 10 เหนือวัดญวน อภัยราช ถนนเจริญกรุง คลับยี่สุ่นเหลือง ตรอกยายแพ่งตรงข้ามตรอกเต้า ผังถนนเจริญกรุง¹

จะเห็นได้ว่าแหล่งบันเทิงและแหล่งอบายมุขที่มีมากในถนนเจริญกรุงทำให้อธิบาย สังคมในถนนเจริญกรุงได้ว่า เป็นถนนที่มีราษฎรใช้ทั้งกลางวันและกลางคืน

กล่าวโดยสรุป ช่วงกลางรัชกาลที่ 5 เป็นต้นไป ถนนเจริญกรุงมีความเปลี่ยนแปลง มากขึ้นจากปัจจัยหลายอย่าง กล่าวคือ จำนวนราษฎรที่เพิ่มขึ้น การตัดถนนสายต่างๆ การตั้ง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับสุขาภิบาลและการออกกฎหมาย การริเริ่มกิจการไฟฟ้า และการกระตุ้น ของหนังสือพิมพ์และชาวตะวันตก ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ ทำให้การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของถนน เจริญกรุงช่วงพ.ศ. 2430 - 2583 ปรากฏให้เห็นจากการขยายตัวอย่างมากของแหล่งธุรกิจ อสังหาริมทรัพย์ ประเภทที่ดิน และอาคารที่อยู่บนถนนเจริญกรุง ทั้งในเขตคลองผดุงกรุงเกษม และนอกเขตคลองผดุงกรุงเกษม นอกจากนี้ยังเกิดความเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมอย่างเป็น รูปธรรม คือ การสร้างรกราง ซึ่งถือเป็นพาหนะสำคัญที่อำนวยความสะดวกให้แก่ราษฎร โดยสามารถ ขนส่งคนเป็นจำนวนมากได้ และเป็นพาหนะที่นำพาคนจากนอกเขตพระนคร เข้ามาในพระนครได้ อย่างสะดวก ในขณะเดียวกัน ความเจริญเติบโตของถนนเจริญกรุง กลายเป็นความแออัดที่เกิดขึ้น กับถนนสายแรกที่สร้างขึ้นโดยไม่มีการวางผังเมืองตั้งแต่แรก ความหนาแน่นในถนนเจริญกรุง ทำให้เกิดไฟไหม้บ่อยครั้ง และต้องประสบกับปัญหาสภาพสิ่งแวดล้อมที่เสื่อมโทรม รัฐบาลต้อง แก้ไขปัญหาเหล่านี้ โดยการออกกฎหมายต่าง ๆ ถนนเจริญกรุงมีข้อจำกัดทางด้านกายภาพ ที่ไม่ สามารถจะขยายถนนให้กว้างขวาง เพื่อรองรับธุรกิจแบบใหม่ที่กำลังเติบโตขึ้นต่อไปได้ ถนน เจริญกรุงจะเกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นอีกช่วงหนึ่งที่จะกล่าวในบทต่อไปต่อไป

¹ เสฐียรโกเศศ. (2547). **ฟื้นความหลัง เล่ม 3**. หน้า 47.

บทที่ 4

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุง พ.ศ. 2484 - 2511

การปกครองประเทศภายใต้การนำของรัฐบาลจอมพล ป.พิบูลสงคราม กรุงเทพฯ ในช่วงเวลานั้น เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก นโยบายสร้างชาติและเป็นมิตรกับญี่ปุ่นนำพาประเทศไทยเข้าสู่สงครามโลกครั้งที่ 2 หรือสงครามมหาเอเชียบูรพา กรุงเทพฯ กลายเป็นส่วนหนึ่งของสมรภูมิรบ และถูกโจมตีทางอากาศจากฝ่ายสัมพันธมิตรอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อน ถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นถนนสายสำคัญของกรุงเทพฯ ได้รับผลกระทบจากนโยบายนี้ด้วยเช่นกัน ญี่ปุ่นเริ่มเข้ามามีบทบาทในประเทศไทยสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 แทนที่ประเทศตะวันตก เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลงปรากฏว่า ญี่ปุ่นกลับเป็นฝ่ายที่แพ้สงคราม ส่วนประเทศไทยรอดพ้นจากการตกเป็นประเทศแพ้สงคราม เนื่องจากมีขบวนการเสรีไทยที่ต่อต้านญี่ปุ่นและเข้าร่วมกับฝ่ายสัมพันธมิตร ภายหลังที่สงครามโลกครั้งที่ 2 สงบลงได้ไม่นานจอมพล ป.พิบูลสงคราม กลับเข้ามาเป็นนายกรัฐมนตรีเป็นสมัยที่ 2 เมื่อ พ.ศ. 2491 และได้เปลี่ยนนโยบายเป็นพันธมิตรกับสหรัฐอเมริกา ผู้นำทางการเมืองสมัยต่อๆ มาอย่างเช่น จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ (ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2502 - 8 ธันวาคม พ.ศ. 2506) ได้ดำเนินนโยบายเข้ากับฝ่ายสหรัฐอเมริกาอย่างจริงจัง จึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภายในประเทศไทยอีกครั้ง กล่าวคือ ผู้นำมีแนวทางพัฒนาประเทศให้เป็นแบบทุนนิยม โดยได้รับความช่วยเหลือจากสหรัฐอเมริกาในหลายรูปแบบ ก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมาก รัฐมีความต้องการขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนาประเทศสูงขึ้น ถนนเจริญกรุงกลายเป็นถนนสายเก่าของกรุงเทพฯ ที่ไม่อาจรองรับเศรษฐกิจที่กำลังเจริญเติบโตได้ เมื่อเทียบกับถนนสายอื่นๆ ที่สามารถปรับปรุงขยายถนนเพื่อเตรียมพร้อมรับความเจริญใหม่ๆ ได้ในอนาคต หรือถนนสายอื่นๆ ที่รัฐวางแผนจะตัดขึ้นใหม่ เช่น ถนนสุขุมวิท ในบทนี้ผู้วิจัยต้องการศึกษาและอธิบายถึงความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุงช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 จนกระทั่งถึง พ.ศ. 2511 ซึ่งเป็นการศึกษาในช่วงระยะสุดท้ายของการศึกษา ถนนเจริญกรุงช่วงระยะเวลา 100 ปี นับตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 และเป็นปีสุดท้ายของการเปิดให้บริการรถราง ซึ่งทำให้ไม่มีรถรางในถนนเจริญกรุงอีกต่อไป ยุติปัญหาการเรียกร้องให้รัฐยกเลิกรถราง

4.1 ประเทศไทยกับสงครามโลกครั้งที่ 2

สงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นสงครามครั้งใหญ่ครอบคลุมหลายพื้นที่ในโลก เกิดขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2482 - 2488 (ค.ศ. 1939 - 1945) มีคู่สงคราม 2 ฝ่ายคือ ฝ่ายสัมพันธมิตร นำโดยอังกฤษ ฝรั่งเศส และสหรัฐอเมริกา กับฝ่ายอักษะ นำโดยเยอรมนี อิตาลี และญี่ปุ่น ไทยเข้าสู่สงครามโลกครั้งที่ 2 เมื่อเซ็นสัญญาช่วยญี่ปุ่นร่วมรบต่อสู้กับฝ่ายสัมพันธมิตร ซึ่งตรงกับสมัยจอมพล ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรีสมัยแรก (16 ธันวาคม พ.ศ. 2481 – 1 สิงหาคม พ.ศ. 2487)

จอมพล ป. พิบูลสงครามประกาศใช้รัฐธรรมนูญ 12 ประการเพื่อใช้เป็นแนวทางให้ประเทศมีความเป็นอารยะ และได้ใช้นโยบายสร้างชาติ โฆษณาชวนเชื่อให้คนไทยเป็นพันธมิตรกับญี่ปุ่น ตามที่ผู้นำบอก โดยประกาศอ้างให้เชื่อมั่นในตัวผู้นำ เช่น “นโยบายเชื่อผู้นำ ชาติพันธุ์” “เชื่อผู้นำและตามชาติจะสวัสดิ” “เชื่อพิบูลสงครามชาติไม่แตกสลาย” “เชื่อคำผู้นำท่านกล่าวไว้ คือร่วมใจชาวไทยให้เจริญ” “เชื่อมั่น ทำตาม ท่านพิบูลสงครามชาติปลอดภัย”¹ เป็นต้น เพื่อให้คนไทยรู้สึกเชื่อมั่น และมั่นใจในตัวผู้นำที่จะพาบ้านเมืองไปสู่ความเจริญและทัดเทียมนานาชาติอารยประเทศ นอกจากนี้ จอมพล ป. พิบูลสงครามยังได้สร้างคำว่า “กฤษณาภิรมย์” ขึ้น ซึ่งเป็นตัวช่วยให้คนไทยมีความมุ่งมั่นของรัฐบาลที่จะพัฒนาประเทศ มีที่มาจาก ก เกษตรกรรม อุ มาจาก อุตสาหกรรม พา มาจาก พาณิชยกรรม²

รัฐบาลลงนามสัญญาร่วมรบ และกติกาสัมพันธมิตรระหว่างไทยกับญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2484 ณ พระอุโบสถวัดพระศรีรัตนศาสดาราม ผลจากการร่วมมือกับญี่ปุ่น ทำให้ไทยเป็นศัตรูกับฝ่ายสัมพันธมิตร โดยประกาศสงครามกับฝ่ายสัมพันธมิตร เมื่อวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2485³

4.2 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุงสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2

การเป็นพันธมิตรและให้ความร่วมมือกับญี่ปุ่นในสงครามมหาเอเชียบูรพา เป็นผลให้ไทยต้องยุติความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับชาติอื่นๆ ที่เคยมีมาก่อนสมัยสงคราม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับชาติตะวันตก ทั้งนี้เพราะต้องหันมาร่วมมือสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจเฉพาะกับญี่ปุ่น

¹ แกมสุข นุ่มนนท์. (2521). *เมืองไทยสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2*. หน้า 29.

² “คุณค่าแห่งกฤษณาภิรมย์”, ศรีกรุง (1 ธันวาคม 2486).

³ ประกาศสงครามต่อบริเตนใหญ่และสหรัฐอเมริกา ในพระปรมาภิไธยสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล. (25 มกราคม 2485). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่ม 55. หน้า 558-559.

และประเทศที่ญี่ปุ่นยึดครอง โดยเน้นความสัมพันธ์ 3 เรื่อง คือ การเงิน การค้า และการอุตสาหกรรม¹

ความสัมพันธ์ด้านการค้าขายกับญี่ปุ่นเริ่มมีมาก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 เห็นได้จากการเข้ามาตั้งห้างร้านของชาวญี่ปุ่น กระจายตัวอยู่ตามถนนต่างๆ ที่เป็นแหล่งค้าขายสำคัญในกรุงเทพฯ เช่น ทรงวาด เยาวราช ราชมังคลาภิเษก และกระจุกอยู่แถวสีพระยา อาทิ บริษัท มิตซูบิชิซันไกชา เป็นต้น การเข้าร่วมกับฝ่ายญี่ปุ่น จึงทำให้ชาติตะวันตกอื่นๆ โดยเฉพาะชาวอังกฤษ ชาวฝรั่งเศส ชาวอเมริกัน กลายเป็นชนชาติศัตรูไปโดยปริยาย ด้วยเหตุนี้ พื้นที่ที่เคยได้ไปด้วยชาวตะวันตก บริเวณบางรัก สีพระยา ถึงสาทร จึงได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก ด้วยเป็นพื้นที่อยู่อาศัยและทำมาหากินของชาวตะวันตก และคนในบังคับ แต่ในช่วงสงคราม อำนาจการค้าได้เปลี่ยนมาอยู่ที่พ่อค้าชาวญี่ปุ่นแทน ชาวอังกฤษและอเมริกันในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ถูกนำตัวมา กักกันไว้ที่ค่ายเชลยมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ซึ่งขณะนั้นเรียกชื่อว่า มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และการเมือง หลายเดือนต่อมาไทยอ้างสิทธิขอโอนการควบคุมทรัพย์สินและบุคคลของคู่สงคราม จากญี่ปุ่นมาไว้ในครอบครองของไทย และเข้าดูแลกิจการบางประเภทเอง เช่น อุบ่างกอกดีออก บริษัทที่ทำกิจการป่าไม้ บริษัทแองโกลไทย บริษัทบอมเบย์เบอร์มา บริษัทบอร์เนียว บริษัทซิงเกอร์ บริษัท หลุย ที เลียวโนเวนส์ บริษัทสแตนดาร์ด แวกคัม ออยล์ บริษัทบาร์โรว์ บราวน์ บริษัท เอ็ดการ์ บราวเดอร์ เป็นต้น นอกจากนี้ไทยยังขอเข้าดำเนินกิจการแทนชาวตะวันตกที่เป็นเจ้าของกิจการเดิม เช่น โรงพยาบาลบางกอกเนอริซิงโฮม ซึ่งต้องเปลี่ยนพยาบาลทั้งหมดมาเป็นคนไทย² อย่างไรก็ตาม ยังมีสถานที่ที่ญี่ปุ่นยึดไว้ดูแลเองเพื่อเป็นที่พักทหารและจัดเก็บยุทธภัณฑ์ เช่น โรงแรมโอเรียนเต็ล หรือโรงแรมชั้นนำต่างๆ บริเวณบางรัก โรงแรมบลู เลฟเฟ่น ถนนสาทร จะเห็นได้ว่ากิจการจำนวนมากที่ชาวตะวันตกเคยครอบครองเปลี่ยนมือมาเป็นของชาวญี่ปุ่น ย่านที่พักอาศัยของชาวตะวันตก เช่น บริเวณบางรัก สีพระยา สาทร กลายเป็นที่อยู่อาศัยของกองทัพญี่ปุ่น

¹ พรรณี บัวเล็ก. (2540). จักรวรรดินิยมญี่ปุ่นกับพัฒนาการทุนนิยมไทย. หน้า 86.

² สรศัลย์ แผงสภา. (2558). หวอ ชีวิตไทยในไฟสงครามโลกครั้งที่ 2. หน้า 50.

ตาราง 3 ตัวอย่างบริษัทห้างร้านของชาติศัตรูที่ไทยและญี่ปุ่นเข้าควบคุมในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2

ลำดับ	ชื่อบริษัท	สถานที่ตั้ง	หมายเหตุ
1.	ห้างเฮนริวอ	ตึกนายเลิศ	ส่งสินค้าต่าง ๆ
2.	บริษัทเดินเรือบี.ไอ	ยานนาวา	เดินเรือทะเล
3.	บริษัทเอเชียติกปิโตรเลียม	ยานนาวา	
4.	บริษัทอินเตอร์เนชันอินิเยริง	หลังตึกวินเซอร์เก่า	ขายน้ำมัน/เครื่องจักร
5.	บริษัทซิงเกอร์ใหญ่	ตรอกเชียงใหม่	ขายจักร
6.	บริษัทแองโกลไทย	บางคอแหลม	เก็บสินค้า
7.	บริษัทสตีลบราเธอร์ส	ตรอกชาร์เตอร์แบงค์	ขายข้าว/ไม้สัก
8.	บริษัท เอลเลอร์แมนแอนด์ อากากันไรซ์	ตรอกโอเรียลเตล	ขายข้าว
9.	บริษัทอิสเตอร์น เอเยนซี	26-27 ถนนเจริญกรุง	ส่งสินค้า
10.	บริษัทดี คูเปอร์ยอนสตัน	บ้านทวาย	ส่งสินค้า
11.	บริษัทบอร์นิโอกาปะนี	บ้านทวาย	ส่งสินค้า
12.	อินเทอร์ เนชั่นแนล ไซแอมไรซ์	เลขที่ 3950 ถนน เจริญกรุง	ขายข้าว
13.	บริษัทหลุยส์ ที ลีออนไวเวนส์	ตรอกฮ่องกง	ป่าไม้ /ส่งสินค้า
14.	บริษัทฮอลแลนด์ไทย	ตรอกฮ่องกง	เครื่องกระป๋อง
15.	โรงพิมพ์บางกอกไทย	ตรอกชาร์เตอร์แบงค์	ทำหนังสือพิมพ์
16.	บริษัทบาโรเบราน	บ้านหม้อ	ไม่ปรากฏข้อมูล
17.	บริษัทเซนทรัลมอเตอร์	บ้านหม้อ	
18.	บริษัทบัตเลอร์แอนด์เวบสเตอร์	สี่กั๊กพระยาศรี	
19.	บริษัทไทยอินดัสตรี	บางคอแหลม	
20.	บริษัทเฟร เซอร์แอนดนีฟ	สี่พระยา	
21.	บริษัทบางกอกดีออก	ยานนาวา	
22.	บริษัทเอดการ์บราเธอร์ส	สี่พระยา	
23.	บริษัทไวท์อเวย์เลดลอร์	บางรัก	
24.	บริษัทแมกฟาร์แลนด์ฟิมพ์ดีด	สามยอด	

ตาราง 3 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อบริษัท	สถานที่ตั้ง	หมายเหตุ
25.	ลอกซเลย์ไรซ์	สะพานพุทธ	ไม่ปรากฏข้อมูล
26.	โรบินสันเบียร์	บางรัก	
27.	เอพดับลิวมาเกรต	บางรัก	
28.	บริษัทอเมริกันวานิช	ตึกพัฒนาร	
29.	บริษัทชนโลฟอินชัวร์	ถนนสุขุมวิท	
30.	ห้องสมุดเนี่ยลสัน เฮย์	ถนนสุขุมวิท	
31.	โรงพยาบาลไอเดีย	สามแยก	
32.	บริษัทเทอร์เซอร์เซส	ตรอกชาร์เตอร์แบงค์	
33.	บริษัทฮิลล์เคียนบราเธอร์	ราชวงศ์	
34.	ห้างรถเตอร์เคม	สะพานพิทยเสถียร	
35.	บริษัทไทยวัฒนา	บ้านหม้อ	
36.	เชอริสการาจ	สามยอด	

ที่มา : ปรับปรุงจาก หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. บก.2.6.7/8 บริษัทห้างร้าน กุดัง ทำเรือชนชาติศัตรูที่ทางการทหารญี่ปุ่นยึด

จากตาราง 3 เกี่ยวกับการยึดทรัพย์สินของชนชาติศัตรูสะท้อนให้เห็นว่า ถนนเจริญกรุง โดยเฉพาะช่วงบางรัก ถึงบางคอแหลมนั้น เป็นที่ตั้งของบริษัทห้างร้านของชาวตะวันตกเป็นจำนวนมาก ครั้นเมื่อเกิดสงครามขึ้น บริษัทเหล่านี้จึงต้องตกอยู่ในความครอบครองของญี่ปุ่น แต่ในเวลาต่อมาเมื่อพ.ศ. 2485 ไทยอ้างสิทธิ์ขอคืนมาได้ โดยให้อยู่ในความดูแลของกรมศุลกากร และทรัพย์สินเหล่านี้จะมีทั้งส่วนที่ญี่ปุ่นนำออกไปใช้แล้ว รัฐบาลไทยดำเนินการขายต่อ หรือคืนบริษัทในยามสงครามสงบลง

ในระหว่างสงครามมีชาวญี่ปุ่นเข้ามาดำเนินกิจการค้าขายในประเทศไทย ตามสถิติการจดทะเบียนพาณิชย์ พ.ศ. 2486 มากถึง 213 บริษัท และมีบริษัทที่สนับสนุนสินค้าให้แก่

กองทัพญี่ปุ่นในยามสงคราม 57 บริษัท¹ ตั้งอยู่ที่บริเวณแหล่งการค้าย่านบางรัก สีพระยา รวมถึงย่านพาหุรัด และสัมพันธวงศ์ ซึ่งเป็นแหล่งค้าขายของชาวจีนด้วย พ่อค้าชาวญี่ปุ่นยังแข่งขันทางการค้ากับชาวจีน โดยการประมูลร้านขายของจากสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ซึ่งปล่อยให้เช่า แข่งกับพ่อค้าชาวจีน เป็นผลให้พ่อค้าชาวจีนต้องย้ายไปที่อยู่อื่น² ในเรื่องการเข้าไปตั้งร้านของชาวญี่ปุ่นนั้น งานวิจัยของพรณี บัวเล็กได้วิเคราะห์ถึงเหตุผลของการที่พ่อค้าญี่ปุ่นเข้าไปตั้งร้านในบริเวณนี้แข่งกับชาวจีนว่า เนื่องด้วยพ่อค้าญี่ปุ่นเป็นพ่อค้าที่นำเข้าสินค้า จึงต้องการตั้งร้านค้าใกล้กับพ่อค้าจีน และแขก ซึ่งเป็นพ่อค้าขายส่งและขายปลีก นอกจากนี้พื้นที่บริเวณนี้เป็นแหล่งค้าขายที่สำคัญของกรุงเทพฯ³ จึงเป็นที่ดึงดูดใจของพ่อค้าญี่ปุ่น จากสถานการณ์ที่กล่าวถึงนี้ สะท้อนให้เห็นว่า ผลของการเข้าร่วมสงครามกับฝ่ายญี่ปุ่น ทำให้เกิดพ่อค้าญี่ปุ่นเข้ามาเป็นจำนวนมาก และเริ่มมาแทรกแซงการค้าของพ่อค้าชาวจีนที่เป็นเจ้าของพื้นที่แต่เดิม มีร้านญี่ปุ่นมากถึง 47 ร้าน ขายสินค้าประเภท เครื่องใช้ไฟฟ้า ยา อาหารแห้ง และธุรกิจค้าผ้าที่ตั้งอยู่บริเวณพาหุรัด วังบูรพา สำเพ็ง ราชวงศ์ ตลาดน้อย ซึ่งมีพื้นที่ติดต่อกับถนนเจริญกรุงเกือบทั้งสิ้น เช่น ห้างโอดานี ห้างเคโอยามา ห้างเอสยูเอโนแอนด์โก ห้างฟูยิวาระ ห้างคิคุโมโต ห้างไดเซย์ ห้างกาโตบุซซัน เป็นต้น⁴ นอกจากนี้สถาบันการเงิน เช่น ธนาคารโยโกฮาม่า ธนาคารมิตซูบิก็ได้ทำกิจการต่างๆ แทนธนาคารของชาวตะวันตกที่มีบทบาทอยู่แต่เดิม

ในช่วงสงครามโลก เกิดภาวะขาดแคลนสินค้าหลายอย่าง ด้วยเป็นเพราะไม่สามารถซื้อหาสินค้าได้ ญี่ปุ่นกลายเป็นผู้ควบคุมสินค้าเข้าออกของไทยเกือบทุกชนิด แม้รัฐบาลตั้งคณะกรรมการควบคุมเครื่องอุปโภค บริโภคและของอื่นๆ แต่ไม่เป็นผล สินค้ามีราคาแพงและหายได้ยาก สินค้าที่ญี่ปุ่นต้องการจากไทย ในระหว่างสงครามมี 25 รายการ⁵ คือ 1. หนังกบ 2. กระบือ 3. หนังกวาง 4. เปลือกโปรงสำหรับฟอกหนัง 5. ชัน 6. ไม้พยูง 7. ฝ้าย 8. เม็ดละหุ่ง 9. น้ำมันยาง 10. เม็ดกระเบา 11. กะวาน 12. ไข่ต่าง ๆ 13. รังค์ย้อมผ้า 14. กายาน 15. เขาสัตว์ 16. เศษเหล็ก 17. วูลแฟรม 18. แร่ดีตานิก 19. รากโล่ตีนสำหรับทำยาฆ่าแมลง 20. ดีบุก 21. เกลือ 22. ครั่ง 23.

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ บก.สูงสุด 2.6.4/21 เรื่อง บัญชีห้างร้านของเอกชนญี่ปุ่นที่ทหารติดต่อให้กับกองทัพญี่ปุ่น 2-12 เม.ย.2486.

² หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2) สร.0201.98.1/17 ปีที่ 1 เอกสารสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เรื่อง รายงานการประชุมคณะกรรมการเกี่ยวกับการต่างประเทศ.

³ พรณี บัวเล็ก. (2540). จักรวรรดินิยมญี่ปุ่นกับพัฒนาการทุนนิยมไทย. หน้า 118.

⁴ แหล่งเดิม. หน้าเดิม.

⁵ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. บก.สูงสุด 2.6.3/7. เอกสารสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เรื่อง การค้าไทย-ญี่ปุ่น.

ยางพารา 24. ข้าว 25. ไม้สัก โดยมีบริษัทชาวไทยและชาวจีนที่รวบรวมให้แก่บริษัทของญี่ปุ่นเป็นผู้นำส่งออกอีกทอดหนึ่ง ในขณะที่เดียวกันไทยก็ต้องการน้ำมันจากญี่ปุ่น เพื่อใช้ในเครื่องจักรสำหรับโรงงาน ซึ่งแม้ว่าไทยจะสร้างโรงกลั่นน้ำมันไว้สำหรับใช้ในประเทศที่ช่องนนทรี แต่ก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการ ช่างยังถูกระเบิดไฟไหม้เสียหาย การขนย้ายน้ำมันจากแหลมมลายูก็ไม่สามารถกระทำได้ง่าย เพราะโดนโจมตีจากฝ่ายสัมพันธมิตร

กิจการค้าขายผ่านนับเป็นกิจการที่ทำกำไรมาอย่างหนึ่ง ด้วยเป็นสินค้าที่ควบคุมพ่อค้าญี่ปุ่นเป็นเพียงกลุ่มเดียวที่ได้สิทธิการสั่งผ้าเข้ามาขายให้แก่พ่อค้าจีนและแขก จำนวนร้านขายผ้าของชาวญี่ปุ่นจำนวนมากที่ตั้งขึ้นโดยรอบถนนเจริญกรุง แสดงให้เห็นความคึกคักของตลาดค้าผ้าได้อย่างชัดเจน

ตาราง 4 ร้านขายผ้าของชาวญี่ปุ่นในเขตพระนคร พ.ศ. 2485

ชื่อ	ตำบล	อำเภอ	ประเภทการค้า
1.ห้างโคโตบุกิโชได	จักรวรรดิ	สัมพันธวงศ์	ขายส่ง
2.ห้างไดโดโบเอกิโกซา	บางรัก	บางรัก	ขายส่ง
3.ห้างโตโยเมงกาโกซา	สุริวงค์	บางรัก	ขายส่ง
4.ห้างยามางูจิโชเต็น	จักรวรรดิ	สัมพันธวงศ์	ขายส่ง
5.ห้างซันยูโชเต็น	มหาพฤฒาราม	บางรัก	ขายส่ง
6.ห้างโกโซสาขา (ขายดี)	บางรัก	บางรัก	ขายส่ง
7.ห้างโนซากิ บราเดอร์	สุริวงค์	บางรัก	ขายส่งและขายปลีก
8.ห้างฮิคุจิโชเต็น	มหาพฤฒาราม	บางรัก	ขายส่ง
9.ห้างมิตซึบะซันโกซา	บางรัก	บางรัก	ขายส่งและขายปลีก
10.ห้างโกโซคาบชิโกซา	สุริวงค์	บางรัก	ขายส่งและขายปลีก
11.ห้างกาเมเมงาฟูจิโยชิกา	มหาพฤฒาราม	บางรัก	ขายส่ง
12.ห้างโอ.เค.โชเต็น	สุริวงค์	บางรัก	ขายปลีก
13.ห้างตาซูกิจำกัด	วังบูรพา	พระนคร	ขายส่ง
14.ห้างฟูชิโชไก	จักรวรรดิ	สัมพันธวงศ์	ขายส่งและขายปลีก
15.ห้างโอตานี	จักรวรรดิ	สัมพันธวงศ์	ขายส่ง
16.ห้างมารูเอจำกัด	สี่พระยา	บางรัก	ขายส่งและขายปลีก

ตาราง 4 (ต่อ)

ชื่อ	ตำบล	อำเภอ	ประเภทการค้า
17.ห้างนิปปอนเมนกวากาบุ ชิกิโกซา	บางรัก	บางรัก	ขายส่ง
18.ห้างโอโรว่า	สุริวงค์	บางรัก	ขายปลีก
19.ห้างมาตาคิจิจำกัด	ตลาดน้อย	สัมพันธวงศ์	ขายส่ง
20.ห้างมิตซูบิชิไฮยีโกซา	บางรัก	บางรัก	ขายส่ง
21.ห้างคิคุยา	สุริวงค์	บางรัก	ขายส่งและขายปลีก
22.ห้างเฮซนิชิชาวาโซเต็น	สุริวงค์	บางรัก	ขายส่งและขายปลีก
23.ห้างอาตากา ซังโย	สุริวงค์	บางรัก	ขายส่งและขายปลีก
24.ห้างโตมิโยโก	จักรวรรดิ	บางรัก	ขายส่งและขายปลีก
25.ห้างอินานิชิกิเมโกซา	จักรวรรดิ	สัมพันธวงศ์	ขายส่ง
26.ห้างมิตซึย	สีลม	บางรัก	ขายส่งและขายปลีก
27.ห้างโดมารูโคเงียว	จักรวรรดิ	สัมพันธวงศ์	ขายส่ง
28.ห้างตามูราโกมาโซเต็น	สุริวงค์	บางรัก	ขายส่งและขายปลีก
29.ห้างซังโก	ตลาดน้อย	สัมพันธวงศ์	ขายส่ง
30.ห้างอิวาอิ	ตลาดน้อย	สัมพันธวงศ์	ขายส่ง
31.ห้างอาซาโน บุซซัน	สุริวงค์	บางรัก	ขายส่ง
32.ห้างซาโกโซจิ	สุริวงค์	บางรัก	ขายส่ง
33.ห้างซันวาเทรดิง	สีพระยา	บางรัก	ขายส่ง
34.ห้างโคยาตายามาโมโต	(สาขาสีพระยา	บางรัก	ขายส่ง
35.ห้างชินาโมโต โซเต็น	บางรัก	บางรัก	ขายส่ง
36.ห้างอิชิด้า	สุริวงค์	บางรัก	ขายปลีก
37.ห้างโคยาตายามาโมโต	สุริวงค์	บางรัก	ขายส่ง

ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ บก.สูงสุด 1.11/21 สำเนาประกาศกรมควบคุมการค้า
(5 เมษายน-18 ธันวาคม พ.ศ.2486). อ้างถึงใน พรรณี บัวเล็ก. (2540). **จักรวรรดินิยมญี่ปุ่นกับ
พัฒนาการทุนนิยมไทย**. หน้า 30

ญี่ปุ่นไม่เพียงทำหน้าที่เป็นพ่อค้า หรือควบคุมความเคลื่อนไหวทางเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ยังยึดบริษัทที่เป็นของฝ่ายศัตรูไว้ด้วย เช่น โรงเลื่อยของบริษัทบอมเบย์เบอร์มา โรงเลื่อยของบริษัทบอร์เนียว โรงเลื่อยของบริษัทแองโกล และซื้อกิจการโรงเลื่อยไทเฮงหลีกงสี ซอยเซ่งกี่ มาเป็นของตัวเอง กิจการโรงเลื่อยเหล่านี้ตั้งอยู่บริเวณถนนเจริญกรุง ซึ่งการเข้าสู่สงครามโลกครั้งที่ 2 มีผลต่อชาวตะวันตกและคนในบังคับบนถนนเจริญกรุงโดยตรง เพราะเป็นการเปลี่ยนมือการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจจากชาวตะวันตก เป็นชาวญี่ปุ่น

4.3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมของถนนเจริญกรุงสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2

การเข้าร่วมเป็นฝ่ายเดียวกับญี่ปุ่นและการประกาศสงครามกับฝ่ายสัมพันธมิตรนั้น ทำให้ไทย ตกเป็นเป้าหมายการโจมตีของฝ่ายสัมพันธมิตร เฉพาะกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของไทย และเป็นที่ตั้งกองกำลังของทหารญี่ปุ่น ถูกกองทัพสัมพันธมิตรทิ้งระเบิดหลายครั้ง โดยฝ่ายสัมพันธมิตรจะทิ้งระเบิดบริเวณที่เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่เกี่ยวกับการสื่อสาร ขนส่ง คมนาคม หรือที่ตั้งสำคัญของญี่ปุ่นทั้งฝั่งพระนครและธนบุรี สัมพันธมิตรเริ่มเปิดฉากทิ้งระเบิดในกรุงเทพฯ ครั้งแรกเมื่อวันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2485¹ ทั้งที่ไทยยังไม่ได้ประกาศสงครามกับสัมพันธมิตรอย่างเป็นทางการ บริเวณที่ฝ่ายสัมพันธมิตรเลือกทิ้งระเบิด ได้แก่ สถานีรถไฟหัวลำโพง ผลจากการทิ้งระเบิดในครั้งนี้ทำให้พื้นที่บริเวณหัวลำโพง และพื้นที่ใกล้เคียง เช่น ถนนเยาวราช พาหุรัด เจริญกรุง มีอาคารได้รับความเสียหายเป็นจำนวนมาก และประชาชนล้มตายจากแรงระเบิด มีความปรากฏในเหตุการณ์โจมตีกรุงเทพครั้งแรกว่า

“...จากบริเวณหัวลำโพงย่านสถานีรถไฟที่ในสมัยโบราณเรียกว่า พู่แก้วลำพอง ผมก็ขี่จักรยานไปทางถนนเจริญกรุงและเยาวราช ต้องผ่านไปทางวัดไตรมิตร (วัดสามจีน) ภาพที่เห็นคืออาคารพาณิชย์พังยับ ไฟยังดับไม่หมด มีรถดับเพลิงคันเดียวฉีดน้ำเลี้ยงเอาไว้ไม่ให้ไฟลุกลามไปยังตึกข้างเคียง แถบนี้มีชาวจีนมามุงดูกันนับพันคน เพราะเป็นเหตุการณ์ใหม่ที่ชาวบางกอกเพิ่งประสบ .. ต ล อ ด ถนนเยาวราช ตลาดเก่า เช้าวันนั้นปั่นป่วนไปด้วยฝูงชนคนบางกอกที่ออกมา

¹ โกวิท ตั้งตรงจิตร. (2554). *เล่าความหลังครั้งสงคราม*. หน้า 127.

สำรวจความเสียหาย ยิ่งสายคนยิ่งแน่น รถรางทุกคันถึงกับห้อยโหนกันมา
รถสามล้อ รถเจ๊ก มีรายได้เป็นกอบเป็นกำ ถนนทุกสายมุ่งมาสู่หัวลำโพง
เยาวราช ตลอดทั้งวัน...”¹

การทิ้งระเบิดของฝ่ายสัมพันธมิตรในวันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2485 บริเวณย่านกรุงเทพมหานคร สะพานพระราม 6 สะพานกษัตริย์ศึก โรงไฟฟ้าวัดเลียบ อาคารบ้านเรือนย่านพาหุรัด ทำให้ในวันรุ่งขึ้น ไทยประกาศสงครามกับสัมพันธมิตรอย่างเป็นทางการ จากนั้นฝ่ายสัมพันธมิตรก็โจมตีทางอากาศพื้นที่กรุงเทพฯ อย่างนับครั้งไม่ถ้วน สร้างความเสียหายเป็นจำนวนมาก บริเวณที่ได้รับความเสียหายบ่อยครั้ง เช่น สถานีหัวลำโพง และบริเวณโดยรอบ ได้แก่ ถนนบรรทัดทอง สะพานอ่อน สะพานเหลือง สามย่าน ถนนจรัลเมือง ถนนเจริญเมือง วัดดวงแข สะพานพระพุทธยอดฟ้าทั้งสองฝั่ง เยาวราช พาหุรัด ทรงวาด ราชวงศ์ โรงไฟฟ้าสามเสน ราชวัตร โรงเปียร์บุญรอด ศรียานเทเวศร์ บางขุนพรหม บางลำพู คลองผดุงกรุงเกษม สะพานพระรามหกทั้งสองฝั่ง ต่อเนื่องไปยังบางเขน ดอนเมือง ตลอดจนฝั่งธนบุรีก็ได้รับความเสียหายมากเช่นกัน เพราะเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟบางกอกน้อย เป็นผลให้พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟเสียหายไปด้วย ส่วนบริเวณถนนเจริญกรุงนั้น ได้รับผลกระทบในวงกว้างเช่นเดียวกับอีกหลายๆ ที่ เนื่องจากถนนเจริญกรุง เป็นถนนที่ตั้งของสถานที่สำคัญ ซึ่งเป็นเป้าหมายของฝ่ายสัมพันธมิตร เช่น ไปรษณีย์กลางบางรัก อุ้งบางกอกตึก ทำเรือขนส่งสินค้าเอเชียทีค บางคอแหลม ถนนตก ประกอบกับเป็นถนนที่เชื่อมต่อกับสถานีหัวลำโพง ถนนพระรามที่ 4 สะพานพระพุทธยอดฟ้า โรงไฟฟ้าวัดเลียบ ถนนตรีเพชร หรือย่านที่ชาวญี่ปุ่นกันหนาแน่น ได้แก่ สีพระยา สุรวงศ์ สีลม โรงกลั่นน้ำมันช่องนนทรี ตรอกจันทน์ บางคอแหลมสะพาน 1-4 คลองเตย สภาหอการค้าไทย-จีน ถนนสาทร ซึ่งเป็นกองบัญชาการของกองทัพญี่ปุ่น เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ถนนเจริญกรุงในยุคสงครามโลกครั้งที่ 2 จึงได้รับความเสียหายจากแรงระเบิดหลายแห่ง สูญเสียคนและทรัพย์สินมหาศาล

การทิ้งระเบิดของฝ่ายสัมพันธมิตรด้วยฝูงบิน B.24 และ B.29 ในช่วงสงคราม ทำให้คนไทยเดือดร้อนหนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อโรงไฟฟ้าวัดเลียบ และโรงไฟฟ้าสามเสน ถูกระเบิดพังทลายราบคาบ เป็นผลให้คนกรุงเทพฯ ต้องจุดตะเกียง เทียนไข หรือคบไฟแทน ในขณะเดียวกันราคาน้ำมันก็สูงขึ้นตามลำดับ สงครามโลกครั้งที่ 2 ยังทำให้วิถีชีวิตคนในกรุงเทพฯ เป็นไปอย่างยากลำบาก ผู้คนที่มีฐานะหรือมีญาติต่างพากันอพยพไปจากบ้าน และหนีไปอยู่ที่ห่างไกลจากการทิ้งระเบิด เช่น ตามหัวเมืองริมแม่น้ำเจ้าพระยา ป่าสัก แม่กลอง ท่าจีน ออกไปถึงเพชรบุรี ชะอำ หัว

¹ แหล่งเดิม. หน้า 128-129.

หิน ชลบุรี ศรีราชา หรือพื้นที่ใกล้ๆ อย่างนนทบุรี ธนบุรี ส่วนผู้ที่ไม่มีที่ไป ก็จะต้องทนอยู่ที่เดิม โดยหาวิธีหลบระเบิดจากการขุดหลุมหลบภัยที่ขุดไว้เอง หรือไม่ก็เป็นหลุมหลบภัยที่ขุดโดยเทศบาล หลุมหลบภัยของถนนเจริญกรุง ในปัจจุบันที่ยังหลงเหลือได้แก่บริเวณที่เป็นที่ตั้งของศูนย์การค้า เอเชียทีค เดอะ ริเวอร์ฟรอนต์ (ASIATIQUE The Riverfront) นอกจากนี้ ในตอนกลางคืนก็ต้องทนอยู่แบบไม่มีไฟใช้ เนื่องจาก น้ำมันในการผลิตไฟฟ้าขาดแคลน และต้องพรางไฟเพื่อไม่ให้เป็นจุดสังเกตของฝ่ายสัมพันธมิตรด้วย ลักษณะของหลุมหลบภัย สรศัลย์ แฟงสภา บันทึกไว้ว่า

“หลุมหลบภัยมีอยู่หลายแบบ ขุดเป็นร่องคูเปิดธรรมดาก็มี ใช้ไม้พาดทำเพดานแล้วชนดินมาถมหนาจนสะเก็ดระเบิดและกระสุนก็มี ที่ทรัพย์หนาบางแห่งก็หล่อกุโมงค์คอนกรีตเสียเลย บางบ้านใช้โอ่งน้ำขนาดใหญ่ฝังดิน บริษัทซีเมนต์ไทยผลิตหลุมหลบภัยสำเร็จรูปออกมาจำหน่าย หล่อด้วยคอนกรีตหนา ลักษณะคล้ายโอ่งปากแคบกันป้อม นำมาฝังดิน ลงไปอยู่ได้ราว 3 คน...”¹

นอกจากนี้ ภาพความหวาดกลัวไฟสงครามยังปรากฏให้เห็นจากงานของยศ วัชรเสถียร ที่กล่าวถึงคำคืนยามสงครามว่า

“...ร้านตำบลดอนราชวงศ์ได้เฟื่องฟูอย่างสูงเรื่อยมาจนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่สองลูกหลานมาถึงเมืองไทย อันทำให้หาคนไปกินเหล้าและอาหารว่าง ตลอดจนอาหารหนักที่นั่นได้ยากในเวลาค่าคืน เพราะกลัวเครื่องบินฝ่ายข้าศึกมาทิ้งระเบิดใส่ และส่วนมากผู้คนในพระนครก็อพยพย้ายที่หลบที่นอนไปอยู่นอกเขตพระนคร ทำให้พระนครในเวลาค่าคืนมีภาวะเป็นนครร้าง...”²

ในภาวะที่กรุงเทพฯ ต้องเผชิญกับสภาวะสงครามนั้น กรุงเทพฯ ยังต้องประสบกับเหตุการณ์น้ำท่วมครั้งใหญ่ เมื่อ พ.ศ. 2485 อีกด้วย สาเหตุของน้ำท่วมนั้นมาจากฝนที่ตกหนักติดต่อกันหลายวันในภาคเหนือช่วงต้นเดือนกันยายนและไหลบ่าลงมารวมกันในภาคกลางช่วงปลายเดือนกันยายน ถึงเดือนพฤศจิกายน เป็นผลให้จังหวัดในเขตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาต้องรับน้ำมวลมหาศาล เกิดเป็นภาวะอุทกภัยขึ้น กรุงเทพฯ ซึ่งในขณะนั้นแยกกันเป็นจังหวัดพระนคร และ

¹ สรศัลย์ แฟงสภา. (2558). **หวน ชีวิตไทยในไฟสงครามโลกครั้งที่ 2**. หน้า 124-125

² ศิลปวัฒนธรรม. (2564). **ระบำไป ความบันเทิงยามสงคราม เปิดหวน ท่ามกลางเสียง หวน**. (ออนไลน์).

จังหวัดธนบุรี มีน้ำท่วมหลายจุด มีระดับสูงสุดวัดจากหน้ากองรังวัดที่ดิน บริเวณหน้าวัดประยูรวงศาวาส ฝั่งธนบุรีเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2485 สูงถึง 2.27 เมตร¹ จอมพล ป.พิบูลสงครามได้มอบหมายให้กระทรวงมหาดไทยสำรวจความเสียหายและช่วยเหลือราษฎรที่ได้รับผลกระทบ ความเสียหายเฉพาะจังหวัดในเขตลุ่มน้ำเจ้าพระยา มีมูลค่าสูงถึง 54,464,566 บาท² ความเสียหายของจังหวัดพระนคร และจังหวัดธนบุรี มีมูลค่ารวม 14,153,975 แสดงได้ดังนี้

ตาราง 5 สถิติความเสียหายจากน้ำท่วมในเขตจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี พ.ศ. 2485

จังหวัด ที่ถูก น้ำท่วม	จำนวนรวม	นา	สวน ไร่ และ สวนครัว	ข้าวเปลือก	พืชผัก	หมู	เปิดไก่	สัตว์ อื่น ๆ
พระ นคร	5,150,459	3,847,203	1,002,099	4,036	176,629	9,310	41,582	69,600
ธนบุรี	9,003,516	406,207	7,591,814	565,291	320,374	4,484	92,796	22,550

ที่มา : ปรับปรุงจาก ตามร่างสถิติความเสียหายจากอุทกภัย 2485 เป็นรายจังหวัด ในกระทรวงมหาดไทยของ หน้า 7

¹ กระทรวงมหาดไทย. (2487). เหตุการณ์น้ำท่วม พ.ศ. 2485. หน้า 6.

² แหล่งเดิม. หน้า 25.

ตาราง 6 ปริมาณน้ำฝนและจำนวนวันที่ฝนตกในจังหวัดพระนคร พ.ศ. 2485 เทียบกับ พ.ศ. 2484 , 2483 และ 2482¹

เดือน	พ.ศ. 2485		พ.ศ. 2484		พ.ศ. 2483		พ.ศ. 2482	
	มิลลิเมตร	วัน	มิลลิเมตร	วัน	มิลลิเมตร	วัน	มิลลิเมตร	วัน
เมษายน	66.2	7	85.9	2	15.8	2	48.5	1
พฤษภาคม	283.4	16	290.4	14	183.5	11	91.0	12
มิถุนายน	120.4	12	157.6	13	102.9	8	119.3	13
กรกฎาคม	95.6	7	120.3	11	197.5	20	95.2	16
สิงหาคม	248.7	13	173.4	16	471.4	17	74.9	14
กันยายน	301.0	19	228.9	15	170.9	18	207.4	19

ที่มา : ปรับปรุงจาก ตามราษฎรสถิติตความเสียหายจากอุทกภัย 2485 เป็นรายจังหวัด ของ กระทรวงมหาดไทย (2487). เหตุการณ์น้ำท่วม พ.ศ. 2485. หน้า 9

หลายครอบครัวพากันย้ายที่พำนักออกไปอยู่ที่อื่นนับตั้งแต่กรุงเทพฯ ถูกโจมตีทางอากาศ ส่วนคนที่ไม่มีบ้านอื่นหรือญาตินอกเมือง ก็ยังต้องเผชิญกับสงครามโลกและเหตุการณ์น้ำท่วมพระนครครั้งใหญ่ ระยะเวลา 2-3 เดือนที่เกิดน้ำท่วม ผู้คนใช้เรือพายขนาดเล็กเป็นพาหนะในการเดินทาง โรงเรียนและมหาวิทยาลัยของรัฐสั่งปิดเรียนเป็นเวลา 1 เดือน ตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม – 3 พฤศจิกายน² ถนนที่มีน้ำท่วมสูง ได้แก่ ถนนราชดำเนิน ถนนหน้าพระลาน ถนนราชดำริเป็นผลให้รถรางไม่สามารถแล่นได้ ซึ่งในช่วงนี้จึงมีอาชีพใหม่ขึ้น คือ เรือรับจ้างรับส่งคนและขนส่งสัมภาระ ส่วนสถานที่บางแห่งน้ำไม่สูงมากนัก เช่น หน้าสถานีรถไฟหัวลำโพง ผู้คนสามารถเดินทางลุยน้ำไปตามถนน ถนนหลายสายที่ถูกน้ำท่วม จะปรากฏภาพรถราง รถเมล์ รถจักรยานและเรือพายแล่นในเส้นทางเดียวกัน³ ส่วนถนนเจริญกรุงมีน้ำท่วมเช่นเดียวกับถนนสายอื่นๆ โดยเฉพาะไปรษณีย์กลาง ผู้คนจึงพากันลุยน้ำมาส่งจดหมาย บริเวณที่น้ำไม่ท่วม ได้แก่ ช่วงถนนสีลมไปถึงวัด

¹ แหล่งเดิม. หน้า 18

² ศรีกรุง. (2485). หนังสือพิมพ์ศรีกรุง วันศุกร์ที่ 4 ตุลาคม 2485. (ออนไลน์).

³ หอภาพยนตร์แห่งชาติ. (2557). บทสารคดีน้ำท่วมกรุงเทพ 2485. (ออนไลน์).

พระยาไกร¹ ทั้งนี้ รถประจำทางยังแล่นได้ในบางช่วงของถนน ถนนสายที่น้ำท่วมไม่ถึง เช่น ถนนบริพัตร บริเวณด้านหน้าขอวัดสระเกศ และบางตอนของถนนสีลม

น้ำท่วมในกรุงเทพฯ กินเวลายาวนานเกือบ 3 เดือน ร้านบางแห่งปิดตัวลงตั้งแต่เมื่อครั้งสงคราม แต่ในขณะเดียวกันผู้คนในกรุงเทพฯ ยังมีความสนใจเรื่องการพักผ่อนหย่อนใจ เห็นได้จากโฆษณาตามหนังสือพิมพ์รายวัน ประกาศซื้อภาพยนตร์เรื่องต่างๆ ที่จะเข้าฉาย ณ โรงภาพยนตร์เฉลิมกรุง และโรงภาพยนตร์พัฒนากร ถนนเจริญกรุง ในช่วงสถานการณ์น้ำท่วมกรุงเทพฯ ทุกวัน หรือแม้กระทั่ง ระบุว่าไว้นายห้างที่ยังเปิดให้บริการแก่นักท่องเที่ยวทั้งในยามปกติ และในยามสงคราม ที่ตึกโรงแรม 7 ชั้น หรือตึก 9 ชั้น ถนนเยาวราช ซึ่งสวนทางกับสถานการณ์น้ำท่วมหลายแห่งที่เลิกกิจการไปเมื่อสงครามเริ่มต้น² แต่ต่อมาช่วงปลายสงครามใกล้จะสิ้นสุด ระบุว่านายห้างได้ย้ายที่ทำการแสดงไปที่ตลาดน้ำเพ็ญบุญ ตรงข้ามกับศาลาเฉลิมกรุง การแสดงเริ่มขึ้นในขณะที่กรุงเทพฯ ต้องปิดไฟมืด พลังไม่ให้เป็นการฝ่าฝืนของสัมพันธมิตร และอาจจะมีการหยุดการแสดงเมื่อมีสัญญาณ หวอ เตือนไฟจากการทางหลวง สะท้อนให้เห็นว่าถนนเจริญกรุงในเวลานี้แม้จะซบเซาจากสงคราม แต่ก็ยังมีนักท่องเที่ยวยามราตรีที่เดินทางมาไม่ขาดสาย

4.4 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุงสมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2

จอมพล ป.พิบูลสงครามกลับเข้ามาเป็นนายกรัฐมนตรีสมัยที่ 2 เมื่อ พ.ศ. 2490 - 2500 และดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจแบบชาตินิยมอีกครั้ง ที่เรียกว่า ทุนนิยมโดยรัฐ หรือ ทุนนิยมขุนนาง³ กล่าวคือ รัฐจะส่งเสริมให้คนไทยประกอบธุรกิจการค้า แต่รัฐจะทำหน้าที่เป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีลักษณะที่เป็นการผูกขาดโดยรัฐ นับเป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่พวกพ้องในคณะรัฐบาลเป็นอย่างดี รัฐบาลเป็นเจ้าของกิจการเองในกิจการหลายอย่างมาตั้งแต่รัฐบาลจอมพล ป.พิบูลสงครามครั้งแรก เช่น ตั้งบริษัทข้าวไทย บริษัทไทยนิคมพาณิชย์ เพื่อทำการขายส่ง ขายเป็นปลีก เมื่อ พ.ศ. 2482 ผูกขาดสินค้าบางประเภท เช่น เกลือและยาง จัดตั้งบริษัทของรัฐที่ดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้าที่จะใช้

¹ กระทรวงมหาดไทย. (2487). เหตุการณ์น้ำท่วม พ.ศ. 2485. หน้า 1.

² พิรพล แสงสว่าง และอาชญาสิทธิ์ ศรีสุวรรณ. (มิถุนายน 2558 - พฤษภาคม 2559). จำเริญ. เมื่อคราวระเบิดลง : ความบันเทิงเชิงกามารมณ์ในกรุงเทพฯ ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2. จุลสารหอจดหมายเหตุธรรมศาสตร์. (19): 8-12.

³ ภัฏฐพงษ์ สุกุลเลียว. (2552). ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมกับการเมืองไทยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ถึงรัฐประหาร พ.ศ. 2500. หน้า 22.

ในการพัฒนาอุตสาหกรรม¹ เมื่อพ.ศ. 2485 เป็นต้น และยังคงนโยบายดังกล่าวนี้จนกระทั่งปลายทศวรรษ 2490

สงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้ธุรกิจของต่างชาติหยุดชะงักไป เมื่อสงครามสิ้นสุดลงจึงเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการใหม่ ที่สะสมเงินทุนในช่วงก่อนสงครามก้าวเข้ามามีบทบาท เข้าไปครอบครองกิจการที่ชาวตะวันตกเคยมีบทบาท เช่น ธนาคาร การขนส่ง การค้าปลีกและค้าส่ง ตลอดจนเป็นตัวแทนการค้าต่างประเทศ เช่น นายเทียม โชควัฒนา ทำธุรกิจขายของชำเกี่ยวกับสินค้าอุปโภคและบริโภค นายชิน โสภณพนิช ทำธุรกิจค้าวัสดุ ซึ่งต่อมาเป็นหนึ่งในผู้ก่อตั้งธนาคารกรุงเทพ นายอุเทน เตชะไพบูลย์ ทำธุรกิจประกันภัย หรือตระกูลจิราธิวัฒน์ เปิดร้านขายของชำและพัฒนาเป็นห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล เป็นต้น ธุรกิจธนาคารและธุรกิจทางการเงินอื่นๆ เริ่มขยายตัวขึ้นหลังช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 แทนที่ชาติตะวันตกที่เลิกกิจการไปเมื่อสงครามโลก เช่น ธนาคารศรีนคร สหธนาคาร ธนาคารศรีอยุธยา โดยมีนักธุรกิจชาวไทยเชื้อสายจีนรวมกันถือหุ้น ซึ่งผู้ประกอบการเหล่านี้ได้ประกอบธุรกิจจนเจริญก้าวหน้า กลายเป็นเจ้าสัว โดยได้รับการอุปถัมภ์จากนักการเมืองที่เป็นสายทหาร อย่างไรก็ดี ธุรกิจในระยะแรกของเจ้าสัวเหล่านี้ จะเริ่มจากกิจการเล็กๆ แถบราชวงศ์ ลำเพ็ง เยวราช รอบๆ ถนนเจริญกรุง เพราะเป็นศูนย์กลางการค้าและขนส่ง ก่อนที่กิจการก้าวหน้าขึ้นเป็นลำดับอันเนื่องมาจากเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวจากสงครามโลกครั้งที่ 2 และขยายตัวอย่างรวดเร็ว ต่อมาจึงย้ายออกไปตั้งที่แห่งใหม่ที่สะดวกกว่า ตัวอย่างเช่น กิจการธนาคารกรุงเทพ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่อยู่บริเวณริมถนนราชวงศ์ แล้วย้ายไปยังถนนสีลม หรือกิจการของนายเทียม โชควัฒนา ที่เริ่มมีร้านขายของเล็กๆ อยู่บริเวณถนนทรงวาดและย้ายไปตั้งเป็นบริษัทสหพัฒนพิบูล ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ เป็นต้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า ที่ตั้งเดิมของห้างร้านไม่สามารถรองรับการขยายตัวทางการค้าแบบใหม่ได้ ถนนในย่านลำเพ็ง เยวราช ทรงวาด ราชวงศ์ รวมถึงเจริญกรุง ซึ่งเป็นศูนย์กลางของแหล่งพาณิชย์นิยมคับแคบเกินกว่าจะรองรับกิจการใหญ่ได้

นโยบายของจอมพล ป.พิบูลสงคราม ที่ยังยึดหลักเศรษฐกิจแบบรัฐวิสาหกิจ ทำให้รัฐบาลเร่งสร้างผลงานต่างๆ เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจหลายอย่าง กิจการบางอย่างส่งผลกระทบต่อถนนเจริญกรุง ซึ่งอาจทำให้เศรษฐกิจบริเวณนั้นดีขึ้นหรือซบเซาลง เช่น รัฐบาลสร้างท่าเรือแห่ง

¹ ผาสุก พงษ์ไพจิตร และคริส เบเกอร์. (2559). เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัยกรุงเทพฯ. หน้า 205.

ใหม่ของรัฐ ที่ตำบลคลองเตยในพ.ศ. 2494 เป็นผลให้ท่าเรือหัวหลี่ ยานนาวา¹ (ปัจจุบันคือ ซอยเจริญกรุง 52) ซึ่งรัฐบาลเคยเช่าท่าเรือแห่งนี้ เป็นที่ตั้งบริษัทไทยเดินเรือทะเลเพื่อขนส่งสินค้า เมื่อ พ.ศ. 2483 ต้องปิดตัวลงอย่างถาวร ร้านอาหาร คลับ บาร์ ต่างๆ บริเวณท่าเรือแห่งนี้ต้องเลิกกิจการไป ถนนเจริญกรุงช่วงบริเวณนี้จึงซบเซาลง

ในขณะเดียวกันการดำเนินนโยบายแบบทุนนิยมโดยรัฐ รัฐบาลออกพระราชบัญญัติต่างๆ ที่ส่งเสริมกิจการของรัฐ เช่น ใน พ.ศ. 2496 รัฐบาลออกพระราชบัญญัติจัดระเบียบกิจการแพปลาขึ้น พร้อมกันนี้ยังสร้างองค์การสะพานปลาขึ้นที่บริเวณอำเภอยานนาวา ใกล้วัดสุทธิวาราม เพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งเสริมกิจการการประมง ศูนย์กลางการค้าปลาลังย้ายที่จากบริเวณถนนทรงวาดมาที่ถนนเจริญกรุง

การเป็นนายกรัฐมนตรีสมัยที่ 2 ของจอมพล ป.พิบูลสงคราม (8 เมษายน พ.ศ. 2491 – 16 กันยายน พ.ศ. 2500) ได้เปลี่ยนนโยบายเป็นพันธมิตรกับสหรัฐอเมริกา และยินยอมให้ไทยเป็นฐานปฏิบัติการของทหารอเมริกัน สอดคล้องกับความต้องการของสหรัฐอเมริกาที่ประสงค์ให้ไทยร่วมต่อต้านลัทธิคอมมิวนิสต์ ซึ่งกำลังแผ่อิทธิพลจากจีน รัสเซีย เข้าสู่ประเทศต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยเหตุนี้สหรัฐอเมริกาจึงให้ความช่วยเหลือไทยเพื่อพัฒนาศักยภาพทางด้านการทหาร โดยสนับสนุนกิจการอื่นๆ ที่จะเป็นการส่งเสริมประสิทธิภาพของกองทัพร่วมด้วย เช่น งบประมาณด้านเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง งบประมาณการพัฒนาคมนาคมของประเทศที่สหรัฐอเมริกาให้หน่วยงานที่เรียกว่ายูซอม (The United State Operation Mission) เป็นผู้จัดสรรงบประมาณ ทำโครงการสร้างและปรับปรุงการขนส่งในไทย นับตั้งแต่ประมาณ พ.ศ. 2497 - 2503 ได้แก่ การสร้างถนนหลายสาย เช่น ถนนมิตรภาพ (จากสระบุรี-นครราชสีมา) ถนนกรุงเทพฯ - สระบุรี ถนนพิษณุโลก - หล่มสัก การสร้างสนามบินที่โคราช ตาคลี เชียงใหม่ อุตรธานี อุบลราชธานี เพื่อเอื้อประโยชน์ทางการทหารและเศรษฐกิจ

¹ ท่าเรือหัวหลี่ หรือที่เคยเรียกว่า ท่าเรือของบริษัทเรือเมลจีนสยามทุนจำกัด สร้างขึ้น เมื่อ พ.ศ. 2451 เกิดขึ้นจากการรวมตัวกันของชาวจีนที่ไม่พอใจการผูกขาดการเดินเรือและขนส่งสินค้าของเรือบริษัทเยอรมันลอยด์ จึงร่วมกันจัดตั้งบริษัทขนส่งสินค้าและโดยสาร เดินเรือระหว่าง กรุงเทพฯ - สิงคโปร์ - ฮองกง - ชัวเถา - ไฮเค้า เพื่อป้องกันการผูกขาดของชาวตะวันตก แต่ใน พ.ศ. 2456 ต้องปิดตัวลงเนื่องจากขาดทุนเพราะสู้เรือบริษัทเยอรมันลอยด์ไม่ได้ ต่อมาได้มีผู้เช่าท่าเรือเป็นที่ขนถ่ายสินค้า จนกระทั่งเมื่อ พ.ศ. 2472 นายตันลิบบิวัยตระกูลหัวหลี่ได้เช่าท่าเรือแห่งนี้จากวัดยานนาวา เปิดท่าเรือ ให้บริษัทเรือเมลที่แล่นระหว่างเมืองจีน ฮองกง ชัวเถา กวางตุ้งและสิงคโปร์ จอดส่งสินค้าและผู้โดยสาร ถึง พ.ศ. 2483 รัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงครามขอเช่าท่าเรือหัวหลี่ ทำท่าเรือของรัฐบาล

ความช่วยเหลือประการหนึ่งจากสหรัฐอเมริกา คือ การก่อสร้างท่าเรือขนส่งสินค้า โดยสหรัฐอเมริกาให้คำปรึกษาในเรื่องวิทยาการใหม่ๆ รัฐบาลเลือกสถานที่ก่อสร้างซึ่งปัจจุบันคือบริเวณท่าเรือคลองเตย เมื่อ พ.ศ. 2494 การสร้างท่าเรือของรัฐบาล และกำหนดให้เรือสินค้าต่างๆ จอดที่บริเวณคลองเตยทำให้การขนส่งสินค้าจากทางน้ำผ่านถนนเจริญกรุงคับเซาลง ด้วยแต่เดิมนั้น การขนถ่ายสินค้าจากทางเรือมักใช้ท่าเรือของเอกชนที่อยู่ริมน้ำเจ้าพระยา เช่น บริเวณท่าเรือราชวงศ์ ท่าเรือสวัสดิ์ ท่าเรือปิไอ ท่าเรือมิตรชัย ท่าเรือเอเชียทีคเป็นการขนถ่ายสินค้า ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ท่าเรือหลายแห่งริมแม่น้ำเจ้าพระยา โดนระเบิดได้รับความเสียหาย ทำให้บริษัทสินค้าของไทยไม่มีท่าเรือและโกดังสินค้าสำหรับเก็บสินค้า มีกรณีที่เกิดขึ้น คือ บริษัทเจ้าพระยา ตาบलयานนาวา ทำหนังสือยื่นต่อพลตรี ถวัลย์ ธำรงนาวาสวัสดิ์ นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น ขอเปิดใช้ท่าเรือมิตรชัย ที่ไม่ได้รับความเสียหายมาก ริมถนนเจริญกรุงต่อไปก่อน เพื่อจอดเรือและเก็บสินค้า แต่รัฐบาลไม่อนุญาตเนื่องจากว่าท่าเรือกรุงเทพกำลังจะเปิดพร้อมใช้ ให้บริษัทเจ้าพระยาไปใช้ท่าเรือกรุงเทพแทน¹

ดังนั้น ธุรกิจบางอย่างที่เคยตั้งอยู่ริมถนนเจริญกรุงเริ่มขยายไปยังพื้นที่อื่นมากขึ้น ทั้งนี้ เพราะรูปแบบธุรกิจการค้าเปลี่ยนไปจากเดิม กล่าวคือ ธุรกิจขยายตัวมากขึ้นอย่างต่อเนื่องอันเป็นผลมาจากนโยบายการบริหารประเทศของนายกรัฐมนตรี

4.5 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมของถนนเจริญกรุงสมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2

ถนนเจริญกรุงสมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มีสถานที่เสียหายหลายแห่ง เช่น อาคารเรียนภายในโรงเรียนอัสสัมชัญ ไปรษณีย์กลางบางรัก วัดสวนพลู คูบางกอกตึก ภายหลังจากสงครามจบลง จึงมีการซ่อมแซมปรับปรุงสถานที่เช่นเดียวกับบริเวณอื่น ๆ บ้านที่สร้างขึ้นบนถนนเจริญกรุงช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 นั้น จะมีลักษณะที่เรียบง่าย ตัวอาคารไม่เน้นการตกแต่ง ใช้เหล็ก กระจก คอนกรีตเสริมเหล็ก ปูนซีเมนต์เป็นวัสดุหลัก อาคารสูง 3-4 ชั้น² ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะวัสดุหายาก และมีราคาแพง นอกจากนี้บ้านที่ปลูกสร้างใหม่จะต้องปฏิบัติตามเทศบัญญัติของเทศบาลนครกรุงเทพ เรื่องควบคุมการก่อสร้างอาคาร พุทธศักราช 2483³ นับเป็นข้อบัญญัติการ

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ (2) สร 0201.67/4 เอกสารสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เรื่อง ผู้มีชื่อขออนุญาตสร้างสะพานและเปิดท่าเรือต่าง ๆ (26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2490).

² ยงนินศรี พิมลเสถียร. (2552). *อาคารที่มีคุณค่าควรแก่การอนุรักษ์ ถนนเจริญกรุงตอนบน*.

หน้า 50

³ เทศบัญญัติของเทศบาลนครกรุงเทพ เรื่อง ควบคุมการก่อสร้างอาคาร พุทธศักราช 2483 (วันที่ 21 มีนาคม 2484). *ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 58*. หน้า 407.

วางระเบียบการก่อสร้างที่พักอาศัยของถนนเจริญกรุง ให้เรียบร้อยมากขึ้นฉบับแรก อย่างไรก็ตาม ไม่ปรากฏข้อมูลที่แน่ชัดถึงจำนวนบ้านเรือนที่เสียหายและขออนุญาตสร้างขึ้นมาใหม่

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ธุรกิจรถลากชบเซา เนื่องจากผู้คนหันไปใช้รถแท็กซี่ซึ่งมีความปลอดภัยมากกว่า และยังเป็นการสนับสนุนอาชีพของคนไทย เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับกระแสแนวคิดชาตินิยมที่ต่อต้านชาวจีน เนื่องจากผู้ประกอบการอาชีพรถลากส่วนใหญ่เป็นกุลีชาวจีน นอกจากนี้รถลากยังเป็นที่เกะกะขวางถนน เกิดอุบัติเหตุบ่อย รัฐบาลจึงประกาศให้งดการจดทะเบียนรถลากเพิ่มและงดต่ออายุใบอนุญาต ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2496 นับเป็นการสิ้นสุดรถลากในกรุงเทพฯ ซึ่งราษฎรยังใช้รถรางและการขนส่งโดยสารอื่น ๆ โดยรัฐบาลให้บริษัทขนส่งซึ่งเป็นบริษัทเอกชนเปิดการเดินรถตามเส้นทางต่าง ๆ ได้ ส่วนในถนนเจริญกรุงรัฐบาลให้หน่วยงานของรัฐ คือ องค์การขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ หรือ ร.ส.พ. เข้ามาดำเนินการ ซึ่งตั้งข้อสังเกตได้ว่า ถนนเจริญกรุงเป็นถนนสายหลักและสายสำคัญจึงให้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐบาล ซึ่ง ร.ส.พ. ยังทำหน้าที่ขนส่งสินค้าร่วมด้วย

เมื่อบ้านเมืองได้รับการฟื้นฟูจากสงครามและราษฎรกลับมาใช้ชีวิตเป็นปกติ วัฒนธรรมอเมริกันเริ่มแพร่หลายมากขึ้น วัยรุ่นในกรุงเทพฯ รับอิทธิพลในเรื่องเครื่องแต่งกาย อาหารการกิน เพลง ภาพยนตร์ตามแบบอเมริกัน สถานบันเทิงที่สร้างขึ้นบริเวณวังบูรพาภิรมย์ จึงเป็นแหล่งรวมของวัยรุ่นยุคนี้ พื้นที่วังบูรพาที่มีขนาดใหญ่โต และมีพื้นที่บางส่วนติดกับถนนเจริญกรุง ถูกตัดแบ่งขายสร้างเป็นโรงภาพยนตร์แกรนด์ คิงส์ ควีน เมื่อ พ.ศ. 2497 ได้รับความนิยมจากชาวกรุงเทพฯ มาก ต่อมา พ.ศ. 2499 นายเจียง จิราธิวัฒน์ เปิดห้างสรรพสินค้าเซนทรัล สาขาวังบูรพา ขายนิตยสาร หนังสือ เสื้อผ้าจากต่างประเทศ ยิ่งทำให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นแหล่งซื้อขายสินค้าวัยรุ่นที่ขยายมาจากตลาดมิ่งเมืองอีกด้วย

4.6 นโยบายของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์

จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์บริหารประเทศอย่างเข้มงวดและเด็ดขาด โดยการรวมอำนาจไว้ในมือ สถาปนาความเป็นหนึ่งเดียวของกองทัพ¹ปราบปรามผู้ต่อต้านรัฐบาลอย่างเข้มงวด เช่น สั่งปิดหนังสือพิมพ์ที่ยุ่งแหยงให้เกิดความแตกแยก หรือ หนังสือพิมพ์ที่ปากร้าย² โดยอ้างว่า

¹ คริส เบเคอร์, และ ผาสัก พงษ์ไพจิตร. (2559). *ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย*. หน้า 211.

² คำปราศรัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ นายกรัฐมนตรี กล่าวในวันครบรอบปีแห่งการปฏิวัติ 20

หนังสือพิมพ์จะเป็นเครื่องมือของพวกคอมมิวนิสต์¹ แนวคิดการต่อต้านคอมมิวนิสต์ได้รับการสนับสนุนจากสหรัฐอเมริกาที่ต้องการให้ไทยเป็นฐานทัพต่อต้านคอมมิวนิสต์ ด้วยเหตุนี้สหรัฐอเมริกาจึงให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนไทยในการพัฒนาประเทศหลายประการ เช่น ช่วยเหลือด้านการเงินเพื่อปรับปรุงกองทัพให้มีความแข็งแกร่ง จัดตั้งองค์การระหว่างประเทศหรือสนับสนุนมูลนิธิต่างๆ เพื่อต่อต้านการก่อการร้าย ได้แก่ องค์การสนธิสัญญาป้องกันร่วมกันแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (สปอ.) ซึ่งมีหลักการดำเนินงาน คือ เตรียมกำลังทหารเพื่อต่อสู้คอมมิวนิสต์ และหาทางแก้ไขการแทรกซึมบ่อนทำลาย เน้นช่วยเรื่องพัฒนาเศรษฐกิจและช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ เป็นผลให้ในช่วงเวลานี้มีทหารอเมริกันหลังไหลเข้ามาในไทย เป็นจำนวนมาก

ส่วนแนวความคิดทางด้านเศรษฐกิจของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ นั้น ได้นำแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจแบบเสรีนิยมมาปรับใช้กับประเทศ ดำเนินนโยบายตามคำแนะนำและช่วยเหลือของอเมริกา ผ่านทางธนาคารโลก เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจให้เจริญก้าวหน้า ด้วยหากว่าประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดี ก็จะเป็นการป้องกันการแทรกซึมของคอมมิวนิสต์ ทั้งนี้ นโยบายจะเน้นที่การลงทุนของเอกชนเป็นสำคัญ ซึ่งแตกต่างจากสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม รัฐบาลทำหน้าที่จัดหาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้แก่เอกชน เพื่อสร้างแรงจูงใจให้กับนักลงทุนในการทำธุรกิจ รัฐบาลมีบทบาทเพียงเป็นผู้สนับสนุนเท่านั้น ซึ่งเท่ากับเป็นการลดอำนาจทางเศรษฐกิจของรัฐวิสาหกิจลง ยังผลให้ไทยก้าวเข้าสู่การเป็นรัฐทุนนิยม นอกจากนี้ยังมีการตั้งองค์กรเพื่อสนับสนุนกิจการทางเศรษฐกิจ เช่น การก่อตั้งสำนักงานประมาณ พ.ศ. 2502 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ พ.ศ. 2502 การออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2503 เพื่อสนับสนุนให้เอกชนเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการลงทุนและบริหารงานอุตสาหกรรม พระราชบัญญัติส่งเสริมเพื่อกิจการอุตสาหกรรม พ.ศ. 2503 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2504 - 2509 เพื่อรองรับเศรษฐกิจที่กำลังขยายตัว เป็นต้น ช่วงเวลาที่จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ วางนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้มั่นคงนั้น สอดคล้องกับช่วงเวลาประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบกำลังถูกคุกคามจากลัทธิคอมมิวนิสต์ การมีคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนจะช่วยปกป้องจากภัยคอมมิวนิสต์ได้ นอกจากนี้รัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ยังดำเนินนโยบายพัฒนาสังคมเพื่อความมั่นคงของประเทศ ควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจ ด้วยเหตุนี้แนวทางพัฒนาคน คุณภาพ

¹ แหล่งเดิม. หน้า 4.

ชีวิตของคน และการจัดระเบียบสังคม จึงเป็นเรื่องหลักที่จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ให้ความสำคัญ นับตั้งแต่ขึ้นดำรงตำแหน่ง

ผลจากการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจแบบเสรีนิยม ทำให้ภาคอุตสาหกรรมขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว การสนับสนุนจากรัฐบาลทำให้นักลงทุนกล้าลงทุนมากขึ้น นอกจากนี้ยังจ้างผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศมาร่วมวางแผน ตลอดจนส่งเสริมการฝึกอบรม เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ด้วย จะเห็นได้ว่าเศรษฐกิจของประเทศมีทิศทางไปในแนวโน้มที่ดีขึ้น ปรากฏให้เห็นจากตารางที่แสดง ถึงรายได้ประชาชาติ และรายได้ประชาชนโดยเฉลี่ย ดังนี้

ตาราง 7 รายได้ประชาชาติและรายได้ประชาชนโดยเฉลี่ย

ปี	จำนวนประชากร (ล้านคน)	รายได้เฉลี่ย (บาท/ปี)
2500	24.2	1,322
2501	24.9	1,641
2502	25.6	1,693
2503	26.4	1,805
2504	27.2	1,867
2505	28.0	1,962
2506	28.8	1,964

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ, สมุดสถิติรายปีประเทศไทย. พระนคร: โรงพิมพ์สำนักนายกรัฐมนตรี, 2508. หน้า 162

นอกจากนี้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ยังช่วยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาาระบบสาธารณูปโภค เช่น ถนน ไฟฟ้า ประปา อย่างไรก็ตามการขยายตัวของเศรษฐกิจในสมัยนี้ กลับเป็นช่องทางทางสังคมระหว่างภาคเกษตรกรรมกับอุตสาหกรรม กล่าวคือ นโยบายของรัฐบาลนั้น เอื้อประโยชน์ให้แก่ชนชั้นกลางมากกว่าเกษตรกร

นโยบายด้านสังคมของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ มีส่วนสำคัญที่ทำให้ประเทศพัฒนาไปมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการจัดการศึกษาของเยาวชน มีการตราพระราชบัญญัติสภาการศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2502 เพื่อปรับปรุงแผนการศึกษา ต่อมาประกาศแผนการศึกษาแห่งชาติ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม พ.ศ. 2503 ให้เด็กทุกคนได้ศึกษาจนถึงชั้นประถมศึกษาปีที่ 7 ขยายการศึกษา

รูปแบบอาชีวศึกษาให้มากขึ้นเพื่อประกอบอาชีพ และมุ่งเน้นเรื่องจริยธรรม ให้เด็กรู้จักสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบ

การรักษาความสะอาดของบ้านเมืองเป็นอีกนโยบายทางด้านสังคมที่เด่นชัดของ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ที่ให้ความสำคัญในเรื่องความสะอาดเรียบร้อยของบ้านเมือง โดยออกมาตราการต่าง ๆ เพื่อทำความสะอาดบ้านเมืองบ่อยครั้ง เช่น กำจัดสุนัขข้างถนน¹ จับและปรับผู้ทิ้งสิ่งปฏิกูลลงบนพื้นถนน ตากผ้าริมระเบียง ปลุกต้นไม้ไม่เป็นระเบียบ² นโยบายเรื่องความสะอาดมีปรากฏในสุนทรพจน์ของจอมพลสฤษดิ์ในวาระต่าง ๆ เช่น คำขวัญวันเด็ก พุทธศักราช 2503 ว่า “ขอให้เด็กสมัยปฏิวัติของข้าพเจ้า จงเป็นเด็กที่รักษาความสะอาด” หรือคำปราศรัยว่า

“...วิธีการที่ง่ายและสำคัญที่สุด คือ การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยก่อนอย่างอื่น ความสะอาดเป็นเรื่องสำคัญที่สุด...เราไม่อาจจะเอาทางหลวงลาดยางมาอวดความเจริญ ถ้าหากว่าสองข้างทางหลวงยังเต็มไปด้วยสิ่งเกะกะรกตาคหาความเป็นระเบียบเรียบร้อยมิได้...”³

นอกจากนี้การปราบปรามกลุ่มนักเลงอันธพาล ยังเกิดขึ้นบ่อยครั้ง เพราะเห็นว่า การเป็นอันธพาล คือการเป็นแบบอย่างที่ไม่ดี และก่อความวุ่นวายแก่สังคม ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 21 ระบุชัดเจนว่า รัฐบาลมีนโยบายที่จะปราบปรามคนที่ประกอบอาชีพผิดกฎหมาย เช่น เจ้ามือการพนัน สลากกินรวบ ประพจน์ผิดเป็นอันธพาล รังแกผู้อื่น ซึ่งถือเป็นภัยต่อเศรษฐกิจของชาติ เจ้าพนักงานฝ่ายปกครองและตำรวจจะต้องปราบปราม เพื่อบำบัดประโยชน์สุขให้แก่ประชาชน⁴ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้กล่าวไว้ว่า “อันธพาลนั้น เป็นสิ่งโสโครกร้ายแรงอีกประเภทหนึ่งของบ้านเมือง”⁵

ส่วนการปราบปรามฝิ่น และแหล่งอบายมุข ต่าง ๆ นั้น จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์สั่งให้จัดการให้สำเร็จในอันดับต้น ๆ ดังคำกล่าวที่มีว่า

¹ สยามรัฐ. สยามรัฐวันที่ 9 มีนาคม 2503. หน้า 8.

² สยามรัฐ. สยามรัฐวันที่ 10 มิถุนายน 2503. หน้า 6.

³ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์. (2502). คำกล่าวเปิดการประชุมปลัดจังหวัด และนายอำเภอทั่วราชอาณาจักร 27 เมษายน ใน *ประมวลสุนทรพจน์*. (2502). หน้า 4

⁴ ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 21. (2 พฤศจิกายน 2501). ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 75 ตอนที่ 89. หน้า 1-2.

⁵ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์. (2502). คำปราศรัยในวันชาติ 24 มิถุนายน 2502 ใน *ประมวลสุนทรพจน์*. หน้า 41

“...ข้าพเจ้าจึงได้ทำความพยายามอีกเรื่องหนึ่งซึ่งถือเป็นงานใหญ่ของข้าพเจ้า คือ จะต้องเลิกล้างการเสพยาฝิ่นให้จงได้ จะต้องเสียเงินหรือเสียอะไรสักเท่าใด ก็ต้องยอมเสีย เพื่อสวัสดิภาพของประชาชนและเพื่อเกียรติของชาติ ต่อจากนั้น ข้าพเจ้าได้กวาดล้างอบายมุขทั้งหลาย อบายมุขอันร้ายแรง คือการพนันสลากกินรวบ ซึ่งเล่นกันอยู่ทั่วบ้านทั่วเมือง ข้าพเจ้าได้สั่งปราบปราม จับกุมอย่างแข็งขัน สถานีบริการอาบน้ำ บังกะโล สถานลีลาศ และสโมสรบางแห่งซึ่งประกอบกิจการทางศีลธรรมได้ถูกปิด...”¹

จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ มักจะออกตรวจโรงฝิ่นเป็นประจำ และยังกำหนดให้วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2502 เป็นวันเลิกสุบฝิ่นของประเทศอีกด้วย

จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ยังให้ความสำคัญกับการป้องกันอัคคีภัยและลงโทษผู้ทำให้เกิดอย่างจริงจังเป็นพิเศษ โดยกำชับให้รัฐและประชาชนร่วมกันป้องกันการเกิดอัคคีภัย มีบทลงโทษผู้ก่อให้เกิดอัคคีภัยอย่างเด็ดขาดและรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่เกิดจากลอบวางเพลิงให้มีโทษถึงประหารชีวิต กำกับดูแลการดับเพลิง และตัดสินคดีวางเพลิงบ่อยครั้ง ซึ่งนโยบายปรากฏให้เห็นคือ

“...ข้าพเจ้าจึงตกลงใจว่าจำเป็นต้องปฏิบัติการโดยเร่งด่วนและเฉียบขาด เฉพาะอย่างยิ่งในกรณีเพลิงไหม้โดยไม่คำนึงถึงสิ่งใดอื่น แม้แต่ตัวข้าพเจ้าเอง ฉะนั้น ข้าพเจ้าจำเป็นต้องปฏิบัติอย่างเด็ดขาด การใดจะผิดถูกหรือไม่ ข้าพเจ้ารับผิดชอบแต่ผู้เดียว โดยจะต้องปฏิบัติการไปตามแนวนโยบาย ซึ่งข้าพเจ้าคิดว่าถูกต้องที่สุด เพื่อความผาสุกของพี่น้องทั้งหลายร่วมกัน ขอได้โปรดกรุณารับทราบตามนี้ไว้ด้วย ...”²

¹ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์. (2502). คำปราศรัยในวันชาติ 24 มิถุนายน 2502 ใน **ประมวลสุนทรพจน์**. หน้า 18.

² ประเสริฐ รุจิรวงศ์. (2507). การปราบปรามการลอบวางเพลิง,” ใน **ประวัติและผลงานของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ คณะรัฐมนตรีพิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ ฯพณฯจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์** ณ เมรุหน้าพลับพลาอิสริยาภรณ์วัดเทพศิรินทราวาส เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2507. หน้า 27.

อย่างไรก็ดี แม้จะมีการป้องกันการเกิดอัคคีภัย แต่ก็ยังมีเหตุการณ์ไฟไหม้ใหญ่ขึ้นใน กรุงเทพฯ และธนบุรี หลายครั้ง คือ พ.ศ. 2501 จำนวน 24 ครั้ง พ.ศ. 2502 จำนวน 4 ครั้ง พ.ศ. 2503 จำนวน 13 ครั้ง พ.ศ. 2504 จำนวน 13 ครั้ง พ.ศ. 2505 จำนวน 8 ครั้ง และ พ.ศ. 2506 จำนวน 9 ครั้ง¹ โดยมีข้อสังเกตว่าชาวจีนมักจะเป็นผู้กระทำความผิดในการลอบวางเพลิง² ซึ่งสาเหตุมีหลายประการ เช่น ปัญหาส่วนตัว ความประมาทจากการดำเนินชีวิตประจำวัน ตลอดจนลอบวางเพลิงเพื่อต้องการเบียดเบียนกันภัย อันเนื่องมาจากสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ด้วยเหตุนี้ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ จึงเข้มงวดกับการสอบสวนคดีเพลิงไหม้อย่างจริงจัง และบังคับบัญชาการดับเพลิงด้วยตัวเองบ่อยครั้ง เช่น ตรวจการดับเพลิงที่หัวลำโพง เมื่อ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2503 ที่เยาวราช เมื่อวันที่ 8 กันยายน พ.ศ. 2504³

รัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ มีนโยบายพัฒนาปรับปรุงสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานได้แก่ ไฟฟ้า ประปา ถนนหนทาง มาอย่างต่อเนื่องทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด เช่น มีน้ำประปาใช้ตลอดเวลา โดยการตักจุดเติมน้ำประปาให้ประชาชน ปรับปรุงถนนในกรุงเทพฯ ตัดถนนไปต่างจังหวัด วางโครงการติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้า ซึ่งปรากฏให้เห็นในคำขวัญของรัฐบาลที่ว่า “น้ำไหล ไฟสว่าง งานดี มีงานทำ” จากนโยบายข้างต้นที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ทำให้เห็นถึงสภาพสังคมเศรษฐกิจของประเทศได้เป็นอย่างดี

4.7 การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของถนนเจริญกรุงสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ถึง พ.ศ. 2511

4.7.1 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบของธุรกิจ

การเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นผลมาจากการดำเนินนโยบายเสรีนิยมของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2404- 2409) ที่สนับสนุนให้มีการลงทุนทำธุรกิจต่างๆ เพื่อโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ การคมนาคม การสาธารณูปโภค การสาธารณสุข พืชผลเกษตรกรรม จึงทำให้ธุรกิจทางการเงินการธนาคารขยายตัวมาก ธนาคารที่เคยตั้งขึ้นบริเวณถนนราชวงศ์ ถนนเจริญกรุง ถนนเสือป่า เช่น ธนาคารแห่งเอเชียเพื่ออุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม (พ.ศ. 2482) ธนาคารกรุงเทพ (พ.ศ. 2487) ธนาคารกรุงศรีอยุธยา (พ.ศ. 2491) สหธนาคาร (พ.ศ. 2492) เริ่มหาสถานที่ตั้งแห่งใหม่ที่

¹ กรมตำรวจ. (2507). รายงานประจำปีของกรมตำรวจ ประจำปีพุทธศักราช 2501- 2506. หน้า 10

² ทักษิณ เจริญ. (2548). การเมืองระบบพ่อขุนอุปถัมภ์แบบเผด็จการ. หน้า 234.

³ กองทัพบกพิมพ์เป็นที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพ ฯพณฯ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ณ เมรุหน้าพลับพลาอิสริยาภรณ์วัดเทพศิรินทราวาส เมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2507. หน้า 157-158.

สามารถรองรับกิจการที่ใหญ่โตได้ ในเรื่องที่ตั้งของแหล่งธุรกิจการเงินการธนาคารนี้ มีความความปรากฏในหนังสือพิธีเปิดสำนักงานใหญ่แห่งใหม่ของสหธนาคาร เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2528 กล่าวถึงที่ตั้งธนาคารแห่งแรก ว่า

“...สำหรับสำนักงาน ผู้เริ่มดำเนินงานได้พิจารณาเห็นว่า ตลอดแนวถนนราชวงศ์ไปจนถนนเสือป่า ซึ่งเป็นบริเวณย่านการค้าในขณะนั้น มีแหล่งชุมชนที่ดำเนินธุรกิจการค้าเป็นส่วนใหญ่ และสำนักงานใหญ่ของธนาคารพาณิชย์ต่าง ๆ ก็มีที่ทำการอยู่บริเวณใกล้เคียงกัน นอกจากนี้ สถานที่ทำการค้าขนาดใหญ่ รวมทั้งโกดังเก็บสินค้า ก็มีที่ทำการตั้งอยู่ริมน้ำเจ้าพระยาตั้งแต่ถนนอนุวงศ์ ถนนทรงวาด ถึงตรอกสำเพ็ง ดังนั้นเพื่อให้สถานที่ตั้งของสหธนาคารกรุงเทพ อยู่ในทำเลที่สามารถอำนวยความสะดวกและให้บริการแก่พ่อค้าประชาชน ตลอดจนบริษัทห้างร้านทั้งหลายได้โดยทั่วถึง สหธนาคาร กรุงเทพ จึงได้เปิดดำเนินการในวันที่ 11 มีนาคม 2492 ณ อาคาร 3 ชั้น 3 คูหา เลขที่ 2 มุมถนนราชวงศ์ด้านถนนเจริญกรุง เชื่อมต่อกับถนนเสือป่า ซึ่งเป็นอาคารของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ ซึ่งมาจากผู้เช่าเดิมโดยเสียค่าเช่าเดือนละ 500 บาท ซึ่งปัจจุบันได้ใช้เป็นี่ทำการสำนักงานสาขาราชวงศ์...”¹

ด้วยเหตุที่มีความต้องการใช้พื้นที่ทางธุรกิจที่กว้างขวางกว่าเดิม ถนนเจริญกรุงซึ่งคับแคบจึงไม่เอื้ออำนวยให้แก่ธุรกิจ ทำให้ธุรกิจต่าง ๆ เริ่มย้ายไปถนนสายอื่นๆ มากขึ้น เช่น ถนนสีลม เพราะสีลมเป็นถนนที่เชื่อมต่อไปยังถนนพระรามที่ 4 ถนนราชดำริ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ได้ นอกจากธุรกิจธนาคารแล้ว ธุรกิจประเภทบริษัทหลักทรัพย์ เงินทุน บริษัทประกันภัย ก็ยังต้องการพื้นที่สำหรับรองรับกิจการในภายหน้าด้วย

ธุรกิจรูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้น ได้แก่ ธุรกิจท่องเที่ยว และโรงแรมซึ่งเคยตั้งอยู่ริมแม่น้ำแนวถนนเจริญกรุง เริ่มมาตั้งที่ถนนสีลมมากขึ้น ด้วยเหตุที่ว่า ถนนเจริญกรุงเกิดความคับแคบแออัด ประกอบกับถนนสีลมเป็นถนนซึ่งเชื่อมย่านเก่าอย่างถนนเจริญกรุง กับย่านใหม่อย่างถนนราชดำริ ประตูน้ํา จึงเป็นถนนที่เหมาะสมแก่การทำธุรกิจรูปแบบใหม่

นอกจากนี้การค้าเสรียังดึงดูดให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนในประเทศไทย ซึ่งมีผลทำให้ความต้องการอาคารสำนักงานเพื่อการติดต่อทางธุรกิจสูงขึ้น ถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นถนนที่ไม่

¹ นิติสารผู้จัดการ. (2529). วิรัตน์ แสงทองคำ สหธนาคารยุคบรรเจิด ชลวิจารณ์ เดินมาถึงจุดเปลี่ยนโค้ง...!?...หรืออาจจะไม่เปลี่ยนเลย?. (ออนไลน์).

กว้างขวางมากนัก จึงไม่อาจรองรับการทำธุรกิจได้ ในเรื่องนี้อาจมองได้ว่า เมื่อเศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้น ธุรกิจที่เคยอยู่ในถนนเจริญกรุงจำเป็นต้องย้ายที่ไปถนนสายอื่น ในขณะที่เดียวกันธุรกิจรูปแบบใหม่ก็ไม่สามารถไปตั้งยังถนนเจริญกรุงได้ เพราะถนนเจริญกรุงไม่มีพื้นที่มากเพียงพอ

4.7.2 การขยายตัวของตลาดการค้า

ตลาดขายสินค้าในเขตคลองผดุงกรุงเกษม มีส่วนสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจบนถนนเจริญกรุงขับเคลื่อนมาเป็นระยะเวลายาวนาน ประเภทของตลาดมีทั้งตลาดสดและตลาดที่ขายสินค้าทั่วไป ตลาดที่สำคัญได้แก่ ตลาดเยาวราช และตลาดน้อย ซึ่งเป็นย่านชาวจีนอยู่อาศัยมาตั้งแต่สมัยต้นกรุงรัตนโกสินทร์ สืบทอดกันมารุ่นต่อรุ่น และชาวจีนโพ้นทะเลซึ่งย้ายเข้ามาใหม่ในระยะหลัง จะขายสินค้าประเภทอาหารของชาวจีน ข้าวของเครื่องใช้ต่าง ๆ ซึ่งบริเวณตลาดน้อยก็ยังมีตลาดเล็ก ๆ แยกออกมาอีก 2-3 ตลาด เช่น ตลาดของตระกูลขุนตระกูล (ตลาดเจ๊กปิ่นเดิม) ตลาดสวัสดิ์หรือตลาดนี้จ่งสวัสดิ์ นอกจากนี้ตลาดน้อยยังเป็นแหล่งรับซื้ออะไหล่ เครื่องจักร เครื่องยนต์ เหล็กหลอม อาวุธยุทโธปกรณ์ที่ฝ่ายสัมพันธมิตรและฝ่ายอักษะทิ้งไว้เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 ล้นสุดลง รู้จักกันในชื่อว่า ย่านเชียงกง ซึ่งมีการค้าขายกันอย่างคึกคัก ส่วนบริเวณริมคลองผดุงกรุงเกษม (ปัจจุบันคือ เจริญกรุง 29 ซอยโรงน้ำแข็ง) เป็นที่ตั้งของโรงน้ำแข็งขนาดใหญ่ จึงมีการประกอบอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับการทำความเย็น เช่น ห้องเย็น ทำให้มีการใช้แรงงานเป็นจำนวนมาก กล่าวได้ว่าย่านสำเพ็ง ราชวงศ์ ตลาดน้อย ถือเป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ของกรุงเทพฯ

เศรษฐกิจในย่านวังบูรพา เป็นอีกแหล่งหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงความเจริญของถนนเจริญกรุง ในฐานะที่แหล่งพาณิชย์กรรมที่สำคัญ ด้วยเป็นที่ตั้งของห้างร้านต่าง ๆ ทั้งคนไทย จีน ตะวันตกมาแต่เดิม ทั้งยังมีตลาดมิ่งเมือง ตลาดบำเพ็ญบุญ และร้านค้าโดยรอบ ดึงดูดผู้คนให้เข้ามาจับจ่ายใช้สอย ในสมัยจอมพลสฤษดิ์ียานวังบูรพายังเป็นแหล่งรวมวัยรุ่น ที่คลั่งไคล้วัฒนธรรมอเมริกัน จนกลายเป็นกระแสนิยมอเมริกัน

ในขณะเดียวกัน บริเวณนอกเขตคลองผดุงกรุงเกษมเป็นที่ตั้งของห้างร้านสำนักงาน โรงแรม ที่เป็นของชาวต่างชาติ และกลับมาเปิดให้บริการอีกครั้ง มีความปรากฏในหนังสือที่สะท้อนภาพถนนเจริญกรุงนอกคลองผดุงกรุงเกษมว่า

“...ช่วงถนนเจริญกรุงที่จะเล่านี้ (ตั้งแต่สะพานพิทยเสถียรผ่านซอยเจริญกรุง 26 ลงมาจนจรดสาทร) เมื่อห้าสิบปีก่อนเป็นย่านสะอาด คือสองฟากถนนมีตึกแถวสองชั้นแบบ “ซิโน-โปรตุเกส” (Sino-Portuguese) คล้ายตึกที่สิงคโปร์ ปีนัง มะละกา บนแหลมมลายู และภูเก็ตของไทย แต่ละตึก หากไม่ใช่อาคารสำนักงาน ก็จะเป็น ห้างร้านขายปลีกที่จัดสินค้านำร้านไว้สวยงาม เรียบตา ซึ่งมักเป็นสินค้า

“ฟุ่มเฟือย” ที่ “จำเป็น” เช่น เสื้อผ้า ผ้าตัดเสื้อ เครื่องประดับ เครื่องสำอาง เครื่องเขียน เครื่องใช้ภายในบ้านรวมทั้งมีร้านตัดเสื้อชาย-หญิง ร้านตัดผมชาย ร้านตัดผมสตรี ภัตตาคาร และร้านขนมฝรั่งหลายแห่ง...”¹

4.8 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมของถนนเจริญกรุงสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ถึง พ.ศ. 2511

นโยบายและผลงานของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็นที่ประจักษ์ว่า รัฐบาลใส่ใจกับการพัฒนาประเทศให้ทัดเทียมนานาชาติอารยประเทศ ซึ่งสุนทรพจน์ที่เขาแสดงในโอกาสต่าง ๆ ได้ตอกย้ำและสะท้อนให้เห็นทัศนคติและวิถีคิดของว่า

“...ท่านคงได้เห็นหรืออาจรู้สึกรำคาญที่ข้าพเจ้าสนใจในเรื่องพัฒนาการอยู่ทุกวันทุกเวลา ข้าพเจ้าทำในสิ่งที่เคยมีบางท่านทักท้วงว่าไม่ใช่หน้าที่ของนายกรัฐมนตรี เช่น กวดขันการรักษาความสะอาดของบ้านเมือง เรื่องถนนหนทาง ร้านตลาด แม่น้ำลำคลอง ความเป็นไปในหมู่บ้าน เรื่องสุขภาพของประชาชน ข้าราชการในจังหวัดและอำเภอเคยถูกข้าพเจ้าบ่นแม่ในเรื่องตั้งส้วมในที่ที่ไม่เหมาะสม ไม่ถูกสุขลักษณะ เน้นนอนที่เดียว ข้าพเจ้าอาจจะจุจกมากเกินไป แต่ข้าพเจ้าก็ต้องสารภาพว่าเป็นหลักการนิสัยหรือเป็นโรคอันหนึ่งของข้าพเจ้าที่ไม่สามารถจะทนดูความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย...”²

4.8.1 อาคาร ที่พักอาศัย สิ่งก่อสร้าง

ถนนเจริญกรุงในช่วงเวลานั้น มีสิ่งปลูกสร้างเป็นจำนวนมาก ด้วยเป็นเพราะเป็นถนนที่สร้างมานานนับตั้งแต่รัชกาลที่ 4 และยังเป็นผลสืบเนื่องมาจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ลักษณะทางกายภาพที่เป็นถนนสายยาว ทำให้ในแต่ละชุมชนหรือแต่ละส่วนของถนนมีความแตกต่างกันไป เช่น ที่อยู่อาศัยของคนย่านบางรักจะเป็นการก่อตึก ในขณะที่ผู้คนอยู่อาศัยบริเวณถนนตก ยังสร้างที่อยู่อาศัยเป็นแบบบ้านไม้ เห็นให้เห็นจากข่าวไฟไหม้บ้านเรือนราษฎรที่สร้างด้วยไม้บริเวณถนนตกกว่า 10 หลังเมื่อวันที่ 12 มกราคม พ.ศ. 2502 ปรากฏเป็นข่าวดังในหนังสือพิมพ์ซึ่งเขียนเยาะแหย่³ จากความหนาแน่นของอาคารบ้านเรือนในถนนเจริญกรุง จึงอาจ

¹ ประทุมพร วัชเสถียร. (2549). สารคดีชุด ฉันทรักกรุงเทพฯ ตอนเลาะเลียบริมถนนเจริญกรุง. หน้า 23

² ทักษิณ เจริญ. (2548). การเมืองระบบพ่อขุนอุปถัมภ์แบบเผด็จการ. หน้า 273.

³ มิตรชัย กุลแสงเจริญ. (2548). หนังสือพิมพ์ซึ่งเขียนเยาะแหย่: ภาพสะท้อนสังคมไทยสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ พ.ศ.2501-2506. หน้า 58.

เป็นเหตุให้รัฐบาลเลือกสร้างสถานีดับเพลิงที่วัดม่วงแค หรือถนนเจริญกรุงเป็นศูนย์กลางของเมืองที่สำคัญ ซึ่งการสร้างสถานีดับเพลิงนั้น มีจำนวน 3 ที่ ได้แก่ ถนนพระอาทิตย์ บางลำพู วัดม่วงแค และท่าเรือคลองเตย¹

การใช้ประโยชน์จากอาคารมีลักษณะ 3 แบบเช่นเดียวกับสมัยก่อนหน้านี้ คือ เป็นที่อยู่อาศัย เป็นห้างร้าน และเป็นที่อยู่อาศัยกึ่งห้างร้าน ข้อสังเกตประการหนึ่งจากการเติบโตขึ้นของถนนเจริญกรุง คือ จำนวนของผู้ใช้อาคารมีมากขึ้น กล่าวคือ จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาลทำให้เศรษฐกิจขยายตัว อาคารซึ่งสร้างเพื่อเปิดเป็นบริษัทห้างร้าน จึงต้องรองรับลูกค้ามากขึ้น กรรมสิทธิ์ในตึกแถวถนนเจริญกรุง แบ่งเป็น 2 เจ้าของใหญ่ ตามงานวิจัยการสำรวจตึกแถวถนนเจริญกรุงของสยาณี วิโรจน์รัตน์² ได้ทำการสำรวจตึกแถวถนนเจริญกรุง ที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 ถึงรัชกาลที่ 7 ระบุว่า ตึกแถวเก่าบริเวณถนนเจริญกรุงตอนใน ผู้ที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ คือ สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ หรือราชพัสดุ ส่วนถนนเจริญกรุงตอนนอก เป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชน ซึ่งตึกแถวที่เป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชน มักมีการเปลี่ยนรูปแบบง่ายกว่า

ความหนาแน่นของถนนเจริญกรุงเป็นผลทำให้สถานที่สำคัญบางแห่งย้ายออกจากบริเวณนี้ตั้งแต่ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ในขณะเดียวกันถนนเจริญกรุงก็ยังคงหลงเหลือสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ที่สร้างมาตั้งแต่สมัยรัชกาลก่อน เช่น ศาลาสนาม ที่ประกอบด้วย วัด โบสถ์คริสต์ มัสยิด รวมถึงสุสานโปรเตสแตนต์ และฮวงซุ้ยของชาวจีนบริเวณบ้านดอน ยานนาวา ไว้เป็นอย่างดี มีสถานกงสุล เพียง 2 แห่งที่อยู่คู่กับถนนเจริญกรุงสืบมา ได้แก่ สถานกงสุลโปรตุเกส ซึ่งเป็นกงสุลแห่งแรกบนถนนเจริญกรุง และสถานกงสุลฝรั่งเศส ห้างร้านในถนนเจริญกรุงหลายร้านที่เปลี่ยนเจ้าของ ซึ่งแต่เดิมเป็นชาวตะวันตก แต่เมื่อสงครามเริ่มต้นขึ้น ร้านเหล่านี้ต้องปิดกิจการลงและไม่ได้กลับมาเปิดอีก ในขณะที่บางร้านที่มีเจ้าของเป็นคนไทย ยังคงเปิดกิจการต่อมา เช่น ร้านน้ำขมโหม่งหวน ฮงฮวดไอศกรีมกะทิสด ห้างขายยาโอเรียลเตล ชินตุอาภรณ์ ไทยซูว์ ประจักษ์เปิดอย่าง ตั้งอยู่ย่านบางรัก ร้านเล่าจิ้นแสง ตั้งอยู่ที่ตลาดน้อย ร้านออนล้อกหยุ่น ตั้งอยู่เจริญกรุงซอย 4 เป็นต้น ร้านเหล่านี้ สะท้อนให้เห็นว่า ยังมีชาวเจริญกรุงที่กลับเข้ามาดำเนินกิจการต่อภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง

¹ แหล่งเดิม. หน้าเดิม.

² สยาณี วิโรจน์รัตน์. (2547). การอนุรักษ์สถาปัตยกรรมประเภทตึกแถวริมถนนเจริญกรุง ที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 ถึงรัชกาลที่ 7. หน้า 139.

ห้างร้านที่ตั้งขึ้นในถนนเจริญกรุงสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ มีเป็นจำนวนมาก ปรากฏหลักฐานจากบทสัมภาษณ์นางไพลย์ สุวรรณจินดาชัย ทายาทรุ่นที่ 2 ของร้านก๊วยเตี๋ยว ตุ่นยาจิ้นลิมหยง ซอยเจริญกรุง 43 จากนิตยสารสารคดี ออนไลน์ วันที่ 4 พฤศจิกายน 2562 โดย อภิสร บรทัดเที่ยง

ความว่า

“...ร้านสมัยก่อนคึกคักกว่านี้มาก ปี 2500 ช่วงที่จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ เป็น นายกรัฐมนตรี ย่านเจริญกรุงเต็มไปด้วยบริษัทใหญ่จากต่างประเทศเข้ามาค้าขาย ทำให้มีลูกค้าเข้าออกร้านจำนวนมากทั้งกลางวันกลางคืน และยังคงต้องบริการไป ส่งถึงที่อีกด้วย เจริญกรุงก็คือเจริญกรุง รถรางวิ่งผ่านเส้นนี้เลย บริษัทใหญ่ๆ ตั้งอยู่ แถวนี้นั้น พนักงานเยอะมาก เบอร์ลี่ยุคเกอร์ มิตรชัย บริษัทการบินไทย ยังมีบาร์ เล็กเปิดเพลงสตริงแห่งแรก ๆ แต่ก่อนไปส่งตามบริษัทเลย สมัยนั้นจอมพลสฤษดิ์ เี้ยบบมาก ช่วงปรับปรุงถนนตั้งไว้ต้องเสร็จวันไหน ต้องตามนั้น คนทำงานกันทั้งวัน ทั้งคืน ร้ายก็ขายดี ดึก ๆ ก็ยังเปิดขายอยู่...”¹

จากบทสัมภาษณ์สะท้อนให้เห็นว่า เศรษฐกิจบนถนนเจริญกรุงในสมัยของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ กำลังเติบโตอย่างมาก

4.8.2 การเดินทางขนส่ง

การเติบโตทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากนโยบายของรัฐบาล ทำให้กรุงเทพฯ ขยายตัวมากขึ้น จำนวนรถมีมากขึ้นเป็นลำดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเพิ่มขึ้นของจำนวนการใช้รถส่วนตัว กล่าวคือสมัยรัชกาลที่ 5 รถยนต์ส่วนตัวมี 401 คัน² พ.ศ. 2490 เพิ่มขึ้นเป็น 3,259 และพ.ศ. 2501 มีจำนวนมากถึง 26,913³ ส่วนการขนส่งสาธารณะนั้น รถรางที่เคยเป็นพาหนะสำคัญเริ่มเป็นอุปสรรคในการเดินทาง เพราะกรุงเทพฯ มีการจราจรที่คับคั่งมากขึ้น จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ มีนโยบายให้ยกเลิกรถรางสายต่าง ๆ โดยเริ่มทยอยเลิกรถรางเมื่อ พ.ศ. 2503 จนกระทั่งรถรางถูกยกเลิกในวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2511 โดยมีรถจากบริษัทขนส่ง และรถของ ร.ส.พ. เป็นผู้

¹ อภิสร บรทัดเที่ยง. (2562). บทสัมภาษณ์นางไพลย์ สุวรรณจินดาชัย ทายาทรุ่นที่ 2 ของร้านก๊วยเตี๋ยว ตุ่นยาจิ้นลิมหยง. (ออนไลน์)

² เกื้อกูล ยืนยงอนันต์. (2520). การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. หน้า 177.

³ Manop Bongsadadt. (1973). The Analysis of Bangkok & Thonburi Transportation. P.19.

ให้บริการประชาชนแทนรถราง ซึ่งการยกเลิกรถรางเป็นผลให้ถนนเจริญกรุงมีพื้นที่สำหรับการสัญจรของรถยนต์เพิ่มขึ้น และไม่มีสิ่งกีดขวางบนถนนเจริญกรุง ทั้งยังเป็นการยุติข้อเรียกร้องของราษฎรที่ต้องการให้ยกเลิกรถราง

4.8.3 การเปลี่ยนแปลงของแหล่งธุรกิจและสำนักงาน

ภูมิศาสตร์ของถนนเจริญกรุงที่ไม่สามารถขยายถนนให้กว้างขวางออกไปได้ ทำให้ห้างร้านที่ต้องการขยายกิจการ ต้องหาที่ตั้งของร้านใหม่ เมื่อเปรียบเทียบกับ ถนนพระรามที่ 4 ถนนสีลม และถนนสาทร จะพบว่า ถนนเจริญกรุงเป็นถนนที่ไม่สามารถขยายพื้นที่ออกไปได้ ส่วนถนนพระรามที่ 4 ถนนสีลมและถนนสาทร มีพื้นที่ดั้งเดิมขนานกับคลอง การถมคลองเพื่อขยายถนนให้กว้างขวางขึ้นสามารถทำได้ ด้วยเหตุนี้ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ จึงมีโครงการถมคลองถนนตรงหรือคลองหัวลำโพง เพื่อขยายถนนพระรามที่ 4 เมื่อ พ.ศ. 2404 ในการนี้ได้รับความช่วยเหลือจากยูซอมด้วย โครงการถมคลองสีลม เพื่อขยายสีลมถนนสีลม เริ่มมีขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2504 เป็นผลให้ถนนสีลมใน พ.ศ. 2505 กลายเป็นถนน 6 เลนและมีเกาะกลางถนน ส่วนถนนสาทร จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ให้ปรับปรุงเรื่องการเดินรถทางเดียวในถนนสาทรโดยให้เชื่อมถนนสาทรเหนือทะลุถึงถนนเจริญกรุง และผลจากการถมคลองสีลม ทำให้ถนนสีลม เป็นถนนที่เหมาะสมในการทำกิจการค้า ประกอบกับมีการสร้างอาคารสำนักงานที่ทันสมัย ซึ่งสีลมได้รับฉายาเป็น “วอลล์สตรีท” เมืองไทย และกลายเป็นถนนสายธุรกิจแทนถนนเจริญกรุง

4.8.4 การจัดระเบียบถนน

ด้วยอุปนิสัยของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ที่ใส่ใจในเรื่องความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง จึงมักออกตรวจการณ์ด้วยตัวเองบ่อยครั้ง และสั่งการให้นายกเทศมนตรีกรุงเทพฯ ทำรายงานการปรับปรุงพื้นที่บริเวณถนนเจริญกรุง โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงบริเวณสะพานกรุงเทพ ถึงถนนตก ปรากฏความในรายงานการแก้ไขปรับปรุงความสะอาดจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ถึงนายกรัฐมนตรี วันที่ 3 กันยายน พ.ศ. 2502 ว่า ได้มีการปรับปรุงทางเท้าจากสะพานกรุงเทพ ถึงถนนตกเรียบร้อยแล้ว โดยจะสร้างทางเท้าให้มีความกว้าง 3 เมตร ในปีงบประมาณ 2503 ต่อไป

นอกจากนี้จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ยังเดินตรวจความเรียบร้อยบริเวณถนนเจริญกรุง เช่น ในวันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2504 จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ได้ลงนามหนังสือสั่งการจากนายกรัฐมนตรี ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ให้รื้อสังกะสีรั้วบ้านที่ผู้พักอาศัยบริเวณวัดลาดบัวขาว บางคอแหลม ถึงถนนตก ออกไปทิ้ง รวมถึงสั่งให้เจ้าหน้าที่เก็บสายไฟที่ห้อยไม่เป็นระเบียบ จัดเก็บให้เรียบร้อย นอกจากนี้ยังสั่งให้รถประจำทางของ ร.ส.พ. เข้าจอดที่อุบบริเวณถนนตกให้

เรียบร้อย ตามข้อสั่งของนายกรัฐมนตรี¹ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ยังสั่งการให้ดูแลความสะอาดของถนนเจริญกรุงอีกหลายแห่ง เช่น แยก เอส เอ บี ถึงตลาดน้อย ตลาดวัดพระยาไกรถึงสะพานกรุงเทพ หน้าโรงแรมดุสิตถึงศูนย์การค้าวังบูรพา วงเวียนโอเดียนถึงถนนนี้จungsวัสดิ์ บริเวณสะพานพิทยเสถียร² โดยให้จัดระเบียบทางเท้า บ้านเรือนราษฎร ตึกแถวที่ล้ำถนน เป็นไปได้ว่าถนนเจริญกรุงในสมัยของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ จะมีความสะอาดเรียบร้อยมากกว่ายุคใด

4.8.5 การปรับปรุงระบบน้ำประปา

นโยบายของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ที่มุ่งหวังให้ประชาชนมีสุขอนามัยที่ดี ทำให้ถนนเจริญกรุงมีน้ำสะอาดใช้หลายแห่ง มีการติดตั้งก๊อกประปาสาธารณะรวม 9 จุด ทั้งยังมีถึงน้ำ 400 แกลลอน จำนวน 3 ถังตั้งใกล้กับวัดยานนาวา และอีก 30 ถังตามเส้นทางถนนเจริญกรุงไปถนนตก แสดงให้เห็นว่าถนนเจริญกรุงยังเป็นที่อยู่อาศัยของคนเป็นจำนวนมาก แม้ว่าถนนจะเริ่มคับแคบและไม่รองรับกับการค้าในรูปแบบใหม่ที่กำลังเติบโตขึ้นในเวลาต่อมา

กล่าวโดยสรุป การเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้เศรษฐกิจบนถนนเจริญกรุงเปลี่ยนมือจากชาวตะวันตก มาเป็นชาวญี่ปุ่น เมื่อสงครามเลิก นโยบายของรัฐหันไปร่วมมือกับสหรัฐอเมริกาต่อต้านลัทธิคอมมิวนิสต์ ทำให้อเมริกาให้การช่วยเหลือไทยในการพัฒนาประเทศ ผลจากการเป็นมิตรกับอเมริกา ทำให้เศรษฐกิจขายตัว ถนนเจริญกรุงไม่สามารถรองรับธุรกิจที่เปลี่ยนรูปแบบไป หรือเศรษฐกิจที่กำลังเติบโตขึ้นได้ เมื่อเทียบกับถนนสายอื่น เช่น สีลม สาทร พระรามที่ 4 รวมถึงรกร้างที่เคยเป็นพาหนะที่สำคัญมากในถนนเจริญกรุง ยังไม่อาจตอบสนองสภาพสังคมที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็วได้ รัฐบาลจึงต้องประกาศยกเลิกใช้ในส่วนที่สุด ซึ่งการยกเลิกรกร้าง ทำให้ถนนเจริญกรุงไม่มีสิ่งกีดขวางประเภทรกร้างต่อไปและยุติข้อเรียกร้องที่ต้องการให้ยกเลิกรกร้างในถนนเจริญกรุง

¹ หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. กทม.1.4.7/5 เอกสารกรุงเทพมหานคร เรื่อง รายงานการแก้ไขปรับปรุงความสะอาดตามข้อสั่งการในเดือนสิงหาคม 2502

² รวบรวมข้อมูลจากหอจดหมายเหตุแห่งชาติ กทม 1.4.7 เอกสารกรุงเทพมหานคร เรื่อง เอกสารรายงานการแก้ไขปรับปรุงความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองตามที่นายกรัฐมนตรีสั่งการ ตั้งแต่ พ.ศ.2502-2506.

บทที่ 5

บทสรุป

งานวิจัยนี้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุง ในช่วงเวลา 100 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2411 - 2511 โดยศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารชั้นต้นและชั้นรอง มีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อศึกษาถึงความสำคัญของถนนเจริญกรุงตั้งแต่ พ.ศ. 2411 ถึง พ.ศ. 2511 และเพื่อศึกษาถึงพัฒนาการ ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของถนนเจริญกรุงตั้งแต่ พ.ศ. 2411 ถึง พ.ศ. 2511

ผลการศึกษาพบว่าถนนเจริญกรุงสร้างขึ้นมาด้วยจุดประสงค์แรกเริ่มจากการที่ชาวตะวันตกกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 4 ขอให้สร้างถนนสายยาวๆ ไว้สำหรับขี่ม้าตากอากาศ เพราะพากันไม่สบายเนื่องจากไม่มีสถานที่ออกกำลังกาย รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้ตัดถนนขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2404 แล้วเสร็จตลอดทั้งเส้น พ.ศ. 2406 บริเวณตั้งแต่วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม ยาวขนานกับแม่น้ำเจ้าพระยาไปจนถึงบริเวณบางคอแหลม หรือที่เรียกว่าถนนตก และพระราชทานนามถนนที่ตัดขึ้นใหม่ว่า ถนนเจริญกรุง การตัดถนนแบ่งเป็น 2 ช่วง โดยเริ่มตัดถนนเจริญกรุงตอนนอก ตั้งแต่สะพานดำรงสถิต ข้ามคลองรอบกรุง ไปถึงบางคอแหลมเมื่อ พ.ศ. 2404 ในปีถัดมาจึงเริ่มตัดถนนเจริญกรุงตอนใน ตั้งแต่วัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม ไปบรรจบกับถนนเจริญกรุงตอนนอกที่ตัดไว้ในปีก่อนหน้า

ภายหลังจากสร้างถนนแล้วเสร็จ รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างตึกแถวพระราชทานแด่พระราชโอรส พระราชธิดา เก็บค่าเช่าจากการให้เช่าตึก การตัดถนนเจริญกรุงไม่เพียงแต่จะตัดถนนเพื่อชาวตะวันตกเท่านั้น แต่ยังนับเป็นการเปิดพื้นที่ของกรุงเทพฯ ให้กว้างขวางขึ้น การสร้างตึกแถวบนถนนยังเป็นการเริ่มต้นของการเป็นที่อยู่อาศัย แหล่งพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมในเวลาต่อมา ในช่วงแรกที่ตัดถนนจนกระทั่งสิ้นรัชกาลที่ 4 การเปลี่ยนแปลงบนถนนเจริญกรุงยังไม่เกิดขึ้นมากนัก แต่จะเริ่มสังเกตได้ในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา

ช่วงเวลาแห่งการเปลี่ยนแปลงของถนนเจริญกรุงทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม แบ่งได้เป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 พ.ศ. 2404 - 2429 ซึ่งเป็นช่วงเวลาก่อนที่ถนนเจริญกรุงจะมีรถรางสายแรกแล่นผ่าน ช่วงนี้จึงเป็นช่วงที่ถนนเจริญกรุงกำลังได้รับการพัฒนา และเป็นจุดเริ่มต้นของความทันสมัยและศิวิไลซ์ของกรุงเทพฯ

ระยะที่ 2 พ.ศ. 2430 - พ.ศ. 2483 เป็นช่วงเวลาที่ถนนเจริญกรุงขยายตัวและได้รับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและความเจริญทางสังคมของกรุงเทพฯ อย่างชัดเจน โดยเห็นได้จากการเติบโตทางธุรกิจ การมีอาคารพาณิชย์ที่หลากหลายและทันสมัย เช่นรถราง ตลอดจนการ

เป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญ เป็นต้น เส้นทางตามถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนหลากหลาย เชื้อชาติตั้งแต่ก่อนมีการตัดถนน เช่น ชุมชนชาวไทยในเขตคลองผดุงกรุงเกษม ชุมชนชาวจีน บริเวณลำเพ็ญ เยาวราช ตลาดน้อย และชุมชนชาวตะวันตกบริเวณบางรัก รวมถึงชุมชนมุสลิมย่าน บางคอแหลม จึงมีปฏิสัมพันธ์กันโดยง่ายเมื่อมีการตัดถนน และมีความสะดวกสบายเพิ่มขึ้นเมื่อมี รถรางเป็นพาหนะ ซึ่งช่วยให้ถนนเจริญกรุงเป็นศูนย์กลางของกรุงเทพฯ ได้ดี ด้วยเหตุที่ถนนเจริญ กรุงเป็นถนนสายยาว ตัดผ่านหลายชุมชน จึงทำให้ถนนเส้นนี้เป็นถนนสายเศรษฐกิจที่สำคัญมาก การขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม ทำให้รัฐบาลต้องตัดถนนสายอื่น ๆ เพิ่มเติมเชื่อมต่อกับถนน เจริญกรุง อย่างไรก็ดี ลักษณะทางกายภาพของถนนเจริญกรุง ซึ่งคับแคบ ทำให้การขยายถนนทำ ไม่สะดวกนัก และผลจากการเป็นศูนย์กลางทางพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม ทำให้ถนนเจริญกรุงมี ปัญหาสภาวะแวดล้อมที่ล้นเกิน

ระยะที่ 3 พ.ศ. 2484 – 2511 ช่วงระยะเวลาดังกล่าวนี้นับเป็นช่วงเวลาที่ทำให้ถนน เจริญกรุงมีความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมเป็นอย่างมากในอีกช่วงเวลานึง ด้วยเหตุที่ ระยะเวลาดังกล่าว อยู่ในช่วงที่ประเทศไทยกำลังประสบกับภาวะสงครามโลกครั้งที่ 2 และประเทศ ไทยเป็นส่วนหนึ่งของสมรภูมิรบ จึงได้รับผลกระทบจากสงครามโดยตรง กรุงเทพฯเป็นที่ตั้งของกอง กำลังทหารญี่ปุ่น จึงถูกกองทัพสัมพันธมิตรทิ้งระเบิด ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งบ้านเรือน สถานที่ สำคัญ และสูญเสียทรัพย์สินทั้งทางราชการและเอกชนหลายอย่าง ถนนเจริญกรุงเป็นสมรภูมิรบ แห่งหนึ่ง เพราะอยู่ใกล้กับสถานที่สำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสารขนส่งคมนาคม เช่น ไปรษณีย์ กลางบางรัก สถานีหัวลำโพง และยังมีอีกหลายสถานที่ที่ญี่ปุ่นเข้ายึดครองยังผลให้เป็นเป้าหมาย ที่สัมพันธมิตรจะทิ้งระเบิด

นโยบายสนับสนุนญี่ปุ่นของจอมพล ป.พิบูลสงคราม ทำให้ในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 มีพ่อค้าชาวญี่ปุ่นเข้ามาดำเนินธุรกิจต่างๆ เป็นจำนวนมาก ครั้นเมื่อเกิดสงครามโลกขึ้น ห้างร้าน ต่างๆ ของชาวตะวันตก หรือคนในบังคับ ได้รับผลกระทบอย่างหนัก เพราะต้องปิดตัวลง เศรษฐกิจ ของประเทศอยู่ในอิทธิพลของญี่ปุ่น แทนชาวตะวันตกที่เคยดำเนินมาตั้งแต่ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2

ผลจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ญี่ปุ่นกลายเป็นประเทศผู้แพ้สงคราม ในขณะที่ประเทศไทย แม้จะประกาศสงครามกับฝ่ายสัมพันธมิตร แต่ด้วยการดำเนินงานของขบวนการเสรีไทย จึงทำให้ ประเทศไทยรอดพ้นจากการเป็นประเทศผู้แพ้สงครามแบบญี่ปุ่น

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 จบลงได้ไม่นาน โลกเกิดความหวาดวิตกจากลัทธิ คอมมิวนิสต์ อเมริกาซึ่งเป็นตัวหลักในการปกป้องโลกให้รอดพ้นจากภัยคอมมิวนิสต์ จึงต้องการ ความช่วยเหลือจากรัฐบาลไทยในการป้องกันการขยายตัวของลัทธิคอมมิวนิสต์นี้ โดยให้ความ

ช่วยเหลือทางด้านเงินทุน บุคลากร วิชาการ แก่ไทย เพื่อให้ไทยเกิดความมั่นคงและเข้มแข็ง เป็นฐานต่อต้านการก่อการร้าย ประกอบกับผู้นำคนใหม่ของไทยได้แก่ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ผักไฟเข้ากับฝ่ายอเมริกา ทำให้ประเทศไทยรับวัฒนธรรมอเมริกันอย่างแพร่หลาย ถนนเจริญกรุงจึงเฟื่องฟูจากการเลียนแบบวัฒนธรรมอเมริกัน เช่น การเที่ยวเตร่ การกินอยู่ การจับจ่ายใช้สอย ซึ่งอาศัยร้านค้า ห้างร้านริมถนนเจริญกรุงเป็นสถานที่แสดงออก เช่น ร้านค้าแถววังบูรพา โรงหนัง คิงควีนส์ เป็นต้น เศรษฐกิจในช่วงนี้ขยายตัวและเจริญเติบโตอย่างมาก เพราะนโยบายของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ที่สนับสนุนการค้าแบบเสรี จึงทำให้เศรษฐกิจของไทยขยายตัวขึ้น มีพ่อค้า นักลงทุนเข้ามาในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ที่เกิดขึ้นจากความคิดของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ยังผลให้การพัฒนาประเทศเจริญก้าวหน้าไปมาก แต่ด้วยสภาพภูมิศาสตร์ของถนนเจริญกรุงที่ไม่สามารถรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจได้ ห้างร้านหลายแห่งย้ายไปถนนเส้นอื่นๆ ที่กว้างขวางกว่า ถนนเจริญกรุงจึงกลายเป็นถนนสายเก่า รกร้างที่เคยเป็นพาหนะที่ทันสมัยจำต้องยุติการเดินรถลง ด้วยไม่ตอบสนองกับการใช้งานของราษฎร ตามยุคสมัยที่เปลี่ยนไป สัญลักษณ์ของความเจริญของถนนเจริญกรุงจึงสิ้นสุดลงนับตั้งแต่ พ.ศ. 2511

ถนนเจริญกรุงเกิดขึ้นจากความต้องการสถานที่ออกกำลังกายของชาวตะวันตก มาสู่การเป็นถนนแห่งความศิวิไลซ์สายแรกของไทย และเจริญรุ่งเรืองจนกลายเป็นถนนแห่งพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรม การเปลี่ยนไปของยุคสมัย ทำให้ถนนเจริญกรุงไม่มีพื้นที่เพียงพอที่จะรองรับเศรษฐกิจที่ขยายตัว บริษัทห้างร้านบางแห่งต้องการพื้นที่ในการประกอบกิจการ จึงย้ายออกจากถนนเจริญกรุงไปตั้งถนนสายอื่นๆ เช่น สีลม สาทร สุรวงศ์ ทำให้ถนนเจริญกรุงซบเซาและหมดหน้าที่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่ยาวนานมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5

บรรณานุกรม

เอกสารต้นตอที่ยังไม่ได้ตีพิมพ์

เอกสารหอจดหมายเหตุแห่งชาติ

หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น. 2/25.

เรื่อง พระราชบัญญัติรถลาก คำกราบบูลหลวงธรณีในฤเบศรต่อพระเจ้าไฉ่นงยาเธอกรมหมื่น
นเรศวรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงนครบาล (1 พฤศจิกายน ร.ศ. 117).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น.2/112.

เรื่อง ออกพระราชบัญญัติรถจ้าง (10 พฤษภาคม – 1 มิถุนายน ร.ศ.124).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น 5.1/6.

เรื่อง ยกเวรทางบกไปรวมในกรมศุขาภิบาล (30 เมษายน -13 สิงหาคม ร.ศ.117).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น.

5.1/27. เรื่อง มีสเตอร์ริชาร์ดรับรองอธิบดีกรมกองตระเวนส่งคำร้องทุกข์เป็นหนังสือสนเท่ห์
ไปยังศุขาวว่า ที่ตรอกตลาดน้อยท่อน้ำข้างถนนโลโครมมาก (23 พฤษภาคม 119- กรกฎาคม
119).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น 5.1/87.

เรื่อง มี ผู้นำนำม้าลงไป อาบน้ำที่ริมคลองถนนสีลม (12 เมษายน ร.ศ.124).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น.5.2/7.

เรื่อง ขอบังคับใช้ปุ๋ยสวนผัก (31 พฤษภาคม ร.ศ. 128).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น. 5.2/9.

เรื่อง ประกาศห้ามไม่ให้มุงจากถาปลูกเรือนโรง อันกำบังด้วยไม้ขัดแตะถาแฝงแลไปไม้ ร.
ศ.123 (3 กุมภาพันธ์ 123- 17 มกราคม ร.ศ.127).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น.7.1./38.

เรื่อง สำเนาประกาศขยายเขตร์ศุขาภิบาล ลงวันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2466 กับประกาศ
จัดการสะอาดในจังหวัดพระนคร (22 กันยายน 2466).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น.

8.1/187. เรื่อง ส่งรายงานมิสเตอร์ว่าที่ตำบลสะพานพิทยาเสถียรไม่มีโคมไฟ ขอให้ขึ้น
(6-11 ตุลาคม ร.ศ. 118).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น 8.7/34
เรื่อง คำกราบบังคมทูลเมมเมอร์ร้นดาปัญหาจีน ของพระยาวงษานุประพัทธ์ (วันที่ 9
กันยายน ร.ศ.129).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น
18.1/48. เรื่อง ที่ริมถนนเจริญกรุงระหว่างปากตรอกเต้ากับถนนราชวงศ์ แต่เดิมเป็นคลอง
กังสีลังจะก่อสร้างตึกให้ โอนมาไว้ในพระคลังข้างที่ ร.ศ. 113-120.
หอดจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น
18.1/121. เรื่อง โอนที่ดินหลวงตำบลถนนเจริญกรุงมณฑลพายัพ ให้กรมพระคลังข้างที่
(วันที่ 23 กันยายน -15 ธันวาคม ร.ศ.122).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น 22/209.
เรื่อง รายงานโรงพักพาดู นายปลื้มสารวัตรแขวง นายชื่นนายหมวด เสนอรายงานต่อ
สารวัตรใหญ่ และเจ้ากรม ปลัดกรมกองตระเวน (วันที่ 1 กุมภาพันธ์ ร.ศ.125).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น 22/265.
เรื่อง นายผล นายหมวดโรงพักจักรวรรดิ รายงานต่อนายเทียน สารวัตรใหญ่ (วันที่ 27
กันยายน ร.ศ.126).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น.46.4/6.
เรื่อง คอเรสปอนเดนเรื่อง กรมโยธิการฟ้องมาว่าถนนเจริญกรุงตั้งแต่ประตูสามยอดตลอดถึง
บ้านใหม่ยังมีราษฎรทำกันสาดและพาไลล้ำออกมาเป็นอันมาก (วันที่ 21 กรกฎาคม -29
กรกฎาคม ร.ศ. 109).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น 46.4/7.
อรรถราชทูตอเมริกันมีหนังสือมาว่า ท่อน้ำร้อนของที่มุมตรอกแยกจากถนนเจริญกรุงไปยัง
สถานทูต ขอให้ ช่อมให้เรียบร้อย แลได้สั่งให้บอกไปยังผู้จำหน่ายน้ำแล้วกับสั่งหมอบให้บังคับ
เจ้าของโฮเตลให้แก้ไขทางน้ำเสียให้ลงท่อถนน

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล ร.5 น .46.4/9.
เรื่อง กรมโยธิการร้องว่า ถนนเจริญกรุงตั้งแต่วัดสามจีน-สะพานเหล็กมีราษฎรทิ้งของ
โสโครกลงรางน้ำบนถนน (8 กันยายน 109).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงโยธาธิการ ร.5 ยธ.9/1.
เรื่อง ทำถนนต่าง ๆ (27 มีนาคม ร.ศ.108 – 25 เมษายน ร.ศ.111).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงโยธาธิการ ร.5 ยธ.9/3.

เรื่อง ราษฎรตำบลตรอกเต้า เขียนกราบบังคมทูลรัชกาลที่ 5 ว่าเจ้าพนักงานวัดตัดถนนไม่ยุติธรรม (มีนาคม ร.ศ.112).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงโยธาธิการ ร.5 ยธ.9/8
เรื่อง พระยารองเมืองขออนุญาตตัดถนนหลังสแตชันรถไฟ นครราชสีมา ชื่อถนนรองเมือง
(12 มกราคม ร.ศ.111- 1 เมษายน ร.ศ.124).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 5 กระทรวงโยธาธิการ ร.5 ยธ.9/89.
คำกราบบังคมทูลของพระยาอินทราธิบดีสีหราชรองเมือง พระยาพิพัฒน์โกษา พระ
ยานรฤทธิราชหัตถ์ พระยานนารักษ์ดี หลวงมนัสมานิต (31 สิงหาคม ร.ศ.123).
หोजดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 6 กระทรวงนครบาล ร.6 น.
7/1 เรื่องเปลี่ยน ชื่อกรมสุขาภิบาล เป็นนคราพร (21 เมษายน พ.ศ.2468)

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 6 กระทรวงนครบาล ร.6 น.7.1/11.
เรื่อง ห้ามเผาศพ (29 กรกฎาคม ร.ศ. 119)

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 6 กระทรวงนครบาล ร.6 น.7.1/23.
เรื่อง สร้างเตาเผาทำลายขมมูลฝอย สำหรับกรมสุขาภิบาลและเรื่องจัดการสุขาภิบาล ให้
เป็นมวินชีเปลลิตี (12 มกราคม 2460-14 สิงหาคม 2465).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 6 กระทรวงนครบาล ร.6 น.7.1/25.
เรื่อง กระทำสิ่งใดใครกให้เกิดความรำคาญ.

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 6 กระทรวงนครบาล ร.6 น.15.1/11
เรื่อง ขอจับจองที่ดิน (22 เมษายน – 30 มิถุนายน 2456).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 6 กระทรวงนครบาล ร.6 น.15.1/23
เรื่อง ขุดที่ดินสำหรับทิ้งขยะมูลฝอย (28 พฤศจิกายน -27 ธันวาคม 2459).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 6 กระทรวงนครบาล ร.6 น.
20.18/29. เรื่อง ที่ดินตำบลถนนเจริญกรุง. (12-14 พฤษภาคม 2459).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 6 กระทรวงนครบาล ร.6 น.

20.18/50. เรื่อง แผนกล้อเลื่อน หมวดรถลาก ข่าวนั่งสือพิมพ์ “เจ้าหน้าที่ไม่รู้ไม่เห็นหรือ?”
หนังสือพิมพ์กรุงเทพ เดลิเมลล์ (4 มิถุนายน 2464).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 6 กระทรวงนครบาล ร.6 น.

20.18/51. เรื่อง แผนกล้อเลื่อน หมวดรถลาก หนังสือพิมพ์ไทยกับจีนในสยาม.

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 7 กระทรวงนครบาล ร.7 น.

26.8/11. เรื่อง “ถนนในกรุงเทพฯ แคบเสียแล้ว” หนังสือพิมพ์ไทยหนุ่ม (วันที่ 13 พฤศจิกายน 2470).

หอบจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 7 กระทรวงมหาดไทย ร.7 ม.12.1/7 เรื่อง บริษัทรถไฟฟ้ายามขอเปลี่ยนวิธีการเดินรถรางสายบางคอแหลม และขยายทางรถรางใหม่ในถนนบางสาย (8 พฤษภาคม – 10 มิถุนายน พ.ศ.2473).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 7 กระทรวงมหาดไทย ร.7 ม.19/2. เรื่อง รื้อบ่อริมสะพานภาณุพันธ์ และกำแพงเมืองต่อจากบ่อตามแนวไปจนถึงตึกแถวของหม่อมสมัย สนิทวงศ์ เพื่อทำตึกให้บริษัทปิกมิมเช่า (ธันวาคม 2469 - กันยายน 2471).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 7 กระทรวงมหาดไทย ร.7 ม. 26.5/27. เรื่อง ข่าวนักหนังสือพิมพ์เกี่ยวกับนคราทร : ตัดถนน 2 ฟากคลอง (29 พฤศจิกายน 2471).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 7 กระทรวงมหาดไทย ร.7 ม.26.6/4 ข่าวนักหนังสือพิมพ์หลักเมือง เรื่อง รถยนต์กับรถรางรัฐบาลจะจัดการอย่างไรจึงจะเรียกว่าเสมอภาค วันที่ (23 สิงหาคม 2470).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 7 กระทรวงมหาดไทย ร.7 ม 26.8/5 ข่าวนักหนังสือพิมพ์ไทยหนุ่ม (วันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2470).

..... เอกสารกรมราชเลขาธิการ รัชกาลที่ 7 กระทรวงมหาดไทย. ร.7 ม. 26.8/7 เรื่อง “บริษัทรถรางควรป้องกันชีวิตมนุษย์” ข่าวนักหนังสือพิมพ์ไทยหนุ่ม (วันที่ 25 ตุลาคม 2470).

..... เอกสารกระทรวงกลาโหม บก.สูงสุด 2.6.3/7. เรื่อง การค้าไทย-ญี่ปุ่น.

..... เอกสารกระทรวงกลาโหม บก.สูงสุด 2.6.4/21 เรื่อง บัญชีห้างร้านของเอกชนญี่ปุ่นที่ทหารติดต่อให้กับกองทัพญี่ปุ่น 2-12 เมษายน 2486.

..... เอกสารสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (2) สร.0201.98.1/17 ปีที่ 1 เรื่อง รายงานการประชุมคณะกรรมการเกี่ยวกับการต่างประเทศ.

..... เอกสารสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (2) สร 0201.67/4 เรื่อง ผู้มีชื่อขออนุญาตสร้างสะพานและเปิดท่าเรือต่างๆ (26 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2490).

..... เอกสารกรุงเทพมหานคร กทม.1.4.7/5 เรื่อง รายงานการแก้ไขปรับปรุงความสะอาดตามข้อสั่งการในเดือนสิงหาคม 2502.

..... เอกสารกรุงเทพมหานคร กทม. 1.4.7 เรื่อง เอกสารรายงานการแก้ไข

ปรับปรุงความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมืองตามที่นายกรัฐมนตรีสั่ง
การ ตั้งแต่ พ.ศ. 2502 - 2506.

เอกสารหอสมุดแห่งชาติ

หอสมุดแห่งชาติ. จดหมายเหตุนิติศาสตร์ที่ 4. ม.ป.ป. เลขที่ 121

..... จดหมายเหตุนิติศาสตร์ที่ 4. จ.ศ.1224. เลขที่ 131

หนังสือพิมพ์สยามราษฎร์ วันที่ 17 มิถุนายน 2465 (ไมโครฟิล์ม)

หนังสือพิมพ์ศรีกรุง วันที่ 4 ตุลาคม 2485 (ไมโครฟิล์ม)

หนังสือพิมพ์ศรีกรุง วันที่ 1 ธันวาคม 2486 (ไมโครฟิล์ม)

หนังสือพิมพ์สยามรัฐ วันที่ 9 มีนาคม 2503. หน้า 8 (ไมโครฟิล์ม)

หนังสือพิมพ์สยามรัฐ วันที่ 10 มิถุนายน 2503. หน้า 6 (ไมโครฟิล์ม)

เอกสารชั้นต้นที่ตีพิมพ์แล้ว

ราชกิจจานุเบกษา

ประกาศจัดการสะอาดในจังหวัดพระนคร. (วันที่ 22 พฤษภาคม ร.ศ. 117). **ราชกิจจานุเบกษา**

เล่มที่ 15. หน้า 1-3. กฎข้อบังคับด้วยเรื่องไร่หรือสวนผักที่ใช้อยู่บริหารในกรุงเทพฯ.
(วันที่ 7 ตุลาคม 119). **ราชกิจจานุเบกษา** **เล่ม 17** หน้า 340-341.

พระราชบัญญัติป้องกันสัณฐานโรค รัตนโกสินทรศก 127. (วันที่ 23 มีนาคม ร.ศ.126). **ราชกิจจานุเบกษา** **เล่ม 24.** หน้า 1365-1370.

พระราชบัญญัติรจจำง รัตนโกสินทรศก 124. (วันที่ 2 เมษายน 124). **ราชกิจจานุเบกษา** **เล่ม 22.** หน้า 2-8.

พระราชบัญญัติรถยนต์ รัตนโกสินทรศก 128. (วันที่ 26 ธันวาคม ร.ศ.128). **ราชกิจจานุเบกษา** **เล่ม 26.** หน้า 1-8.

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น เพื่อตัดถนนในพื้นที่เพลิงไหม้
ตำบลถนนยาวราช. (วันที่ 24 มกราคม 2474). **ราชกิจจานุเบกษา** **เล่ม 48.**
หน้า 1-5.

ประกาศสงครามต่อบริเตนใหญ่และสหรัฐอเมริกา ในพระปรมาภิไธยสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันท
มหิดล. (25 มกราคม 2485). **ราชกิจจานุเบกษา** **เล่ม 55.** หน้า 558-559

เทศบัญญัติของเทศบาลนครกรุงเทพ เรื่อง ควบคุมการก่อสร้างอาคาร พุทธศักราช 2483

(วันที่ 21 มีนาคม 2484). **ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 58**. หน้า 407.

ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 21. (2 พฤศจิกายน 2501). **ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 75 ตอนที่ 89**. หน้า 1-2.

วชิรญาณวิเศษ

วชิรญาณวิเศษ ปีที่ 3 ฉบับที่ 15 วันเสาร์ ขึ้น 8 ค่ำ เดือน 3 ปีกุน นพศก จ.ศ.1249 ตรงกับวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2430.

หนังสือภาษาไทย

กฎหมายในรัชกาลที่ 5 เล่ม 1. (2540). กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.

กรมไศสนากร. (2485). **ประมวลคำปราศรัยและสุนทรพจน์ของ พน.ท่านจอมพล**

ป.พิบูลสงคราม (ฉบับที่ 2). ม.ป.ท.

กรมตำรวจ. (2507). **รายงานประจำปีของกรมตำรวจ ประจำปีพุทธศักราช 2501- 2506**.

กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์กรมตำรวจ

กรมศิลปากร. (2486). **รัฐนิยมและเอกสารที่เกี่ยวข้อง**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์พระจันทร์.

_____. (2547). **ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4**. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

_____. (2560). **ประมวลภาพประวัติศาสตร์ไทย วิถีชีวิต**. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

กรมศิลปากร. (2548). **พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ของเจ้าพระยา**

ทิพากรรณสมหาโกษาธิบดี. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

กระทรวงมหาดไทย. (2487). **เหตุการณ์น้ำท่วม พ.ศ. 2485**. ม.ป.ท.

กองทัพบกพิมพ์เป็นที่ระลึกในงานพระราชทานเพลิงศพ ฯพณฯ จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์.

(2507). ม.ป.ท.

คำปราศรัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ นายกรัฐมนตรี กล่าวในวันครบรอบปีแห่งการปฏิวัติ

๒๐ ตุลาคม 2502. (2502). พระนคร: ธนาคารพิมพ์.

จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์. (2502). **ประมวลสุนทรพจน์ของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ พ.ศ.**

2502-2504. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี.

ชาмуเอล เจ. สมิต. (2551). **จดหมายเหตุสยามไสมย เล่ม 1-4**. กรุงเทพฯ: ต้นฉบับ.

ดำรงราชานุภาพ,สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยา. (2517). **ความทรงจำ**.

กรุงเทพฯ: คลังวิทยา.

นริศรานุวัดติวงศ์, สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้ากรมพระยา; และดำรงราชานุภาพ ,สมเด็จพระ

เจ้าบรมวงศ์เธอ

กรมพระยา (2505). **สาส์นสมเด็จพระเจ้า 22**. พระนคร: องค์การคำคุณา.

ทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี, เจ้าพระยา. (2552). **พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์**

รัชกาลที่ 1. กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.

ปาลเลกัวซ์, มงเซญูร์. (2520). **เล่าเรื่องกรุงสยาม**. กรุงเทพฯ: ก้าวหน้า.

สารบัญชีก่อนหน้า 2 คือ ราชฎีกาในจังหวัด ถนนลาดพร้าว จ.ศ.1245 เล่ม 2. (2541).

กรุงเทพฯ: ต้นฉบับ.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2508). **สมุดสถิติรายปีประเทศไทย**. พระนคร: โรงพิมพ์สำนัก

นายกรัฐมนตรี.

เสถียร ลายลักษณ์. ผู้รวบรวม. (2478). **ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 22**. พระนคร:

โรงพิมพ์เดลิแมส.

เอกสารชั้นรอง

หนังสือภาษาไทย

กรมโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย. (ม.ป.ป.). **หนังสือร้อยเก้าปีกรมโยธาธิการ**. กรุงเทพฯ:

กรมโยธาธิการ.

กรมศิลปากร. (2525). **จดหมายเหตุการอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์**. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

_____. **ประเทศสยาม บันทึกการเดินทางและความประทับใจในประเทศสยาม**

ใน รวมเรื่องแปลหนังสือและเอกสารทางประวัติศาสตร์ ชุดที่ 5. (2545). แปลโดย

นันทพร บันลือสินธุ์. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

กาญจนาภรณ์. (2545). **กรุงเทพฯ เมื่อวานนี้**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: สารคดี.

เกื้อกูล ยืนยงอนันต์. (2520). **การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระ**

พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ: เจริญวิทย์การพิมพ์.

โกวิท ตั้งตรงจิตร. (2554). **เล่าความหลังครั้งสงคราม**. กรุงเทพฯ: พิมพ์คำ.

แคลาส เวค; และแคลาส โรสเซ็นแบร์ก. (บรรณาธิการ). (2520). **เยอรมันมองไทย**. กรุงเทพฯ:

เจริญวิทย์การพิมพ์.

เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี. (2504). **ประวัติการของจอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี เล่ม 2**.

พระนคร: องค์การคำคุณา.

ชัย เรืองศิลป์. (2527). **ประวัติศาสตร์ไทย พ.ศ.2325-2453 ด้านเศรษฐกิจ**. พิมพ์ครั้งที่ 2.

กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.

ชัย เรืองศิลป์. (2519). **ประวัติศาสตร์ไทย พ.ศ.2325-2453 ด้านสังคม**. พิมพ์ครั้งที่ 2.

กรุงเทพฯ: เรืองศิลป์.

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ; และคนอื่น ๆ. (2544). **จอมพล ป. พิบูลสงครามกับการเมืองไทย**

สมัยใหม่. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.

ณัฐพล ใจจริง. (2563). **ตามรอยอาทิตย์อุทัย แผนการสร้างชาติไทยสมัยคณะราษฎร**.

พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: มติชน.

ณัฐวุฒิ ปรีทยานิตย์. (2560). **เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร สมัยรัชกาลที่**

1-5. กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

แถมสุข นุ่มนนท์. (2521). **เมืองไทยสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2**. กรุงเทพฯ: ดวงกมล.

ทักษ์ เฉลิมเตียรณ. (2548). **การเมืองระบบพ่อขุนอุปถัมภ์แบบเผด็จการ**. กรุงเทพฯ:

มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.

เทาเชนด์ แฮร์ริส. (2515). **บันทึกรายวันของเทาเชนด์ แฮร์ริส**. แปลโดย นันทนา วรเนติวงศ์.

กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

นันทนา ตันติเวชส. (2528). **470 ปี แห่งมิตรสัมพันธ์ระหว่างไทยกับโปรตุเกส**. กรุงเทพฯ:

กรมศิลปากร.

แน่นน้อย ศักดิ์ศรี, ม.ร.ว.; และ คนอื่น ๆ. (2534). **องค์ประกอบทางกายภาพกรุง**

รัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

บ็อค, คาร์ล. (2543). **ท้องถิ่นสยามยุคพระพุทธเจ้าหลวง**. แปลโดย เสถียร พันธรังสี

และอัมพร ทีชะระ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: มติชน.

บุปผนาภ สุวรรณมาศ. (2525). **การสร้างบ้านแปลงเมืองรัตนโกสินทร์ กรุงเทพฯ : โครงสร้าง**

เมืองทางด้านประโยชน์ใช้สอย 2325-2525. กรุงเทพฯ: ม.ป.ท.

เบเคอร์ คริส; และ ผาสุก พงษ์ไพจิตร. (2559). **ประวัติศาสตร์ไทยร่วมสมัย**. พิมพ์ครั้งที่ 4.

กรุงเทพฯ: มติชน.

ป. พิบูลสงคราม. (2516). **เบื้องแรกประชาธิปไตย**. กรุงเทพฯ: ไทยรัฐ.

ประทุมพร. (2547). **ฉันรักกรุงเทพฯ ตอน รื่นรมย์บนถนนสี ส**. กรุงเทพฯ: แพร่สำนักพิมพ์.

ประทุมพร. (2549). **ฉันรักกรุงเทพฯ ตอน เลาะเรียบริมถนนเจริญกรุง**. กรุงเทพฯ: แพร่

สำนักพิมพ์.

ปิยนารถ บุณนาค. (2559). **สำเพ็ง : ประวัติศาสตร์ชุมชนชาวจีนในกรุงเทพมหานคร**.

กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ผาสุก พงษ์ไพจิตร; และ เบเคอร์ คริส. (2539). **เศรษฐกิจการเมืองไทยสมัยกรุงเทพฯ.**

กรุงเทพฯ: ซิลค์เวอร์มบุคส์.

ผุสดี ทิพทัส. (2545). **บ้านในกรุงรัตนโกสินทร์ 2 รัชกาลที่ 4-5 (พ.ศ.2395-2453).**

กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

_____. (2546). **บ้านในกรุงรัตนโกสินทร์ 3 รัชกาลที่ 6 (พ.ศ.2453-2468).** กรุงเทพฯ:

โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

_____. (2546). **บ้านในกรุงรัตนโกสินทร์ 4 รัชกาลที่ 7-9 (พ.ศ.2468-2503).**

กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

พรณี บัวเล็ก. (2542). **กุลีลากรรณ กับประวัติศาสตร์แรงงานไทย.** กรุงเทพฯ: เมืองโบราณ.

_____. (2540). **จักรวรรดินิยมญี่ปุ่น กับพัฒนาการทุนนิยมไทย ระหว่าง**

สงครามโลกครั้งที่ 1-2 (พ.ศ.2457-2484). กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.

_____. (2541). **สยามในกระแสดารแห่งการเปลี่ยนแปลง : ประวัติศาสตร์ไทย**

ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5. กรุงเทพฯ: เมืองโบราณ.

พลกูร อังกินันท์. (2515). **บทบาทชาวจีนในประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว.** พิมพ์ครั้งที่ 3. ม.ป.ท.

พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว. พิมพ์ครั้งที่ 3. ม.ป.ท.

พอพันธ์ อูยานนท์. (2540). **ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ.** กรุงเทพฯ:

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.

เฟรเดอริก อาร์เธอร์ นีล. (2525). **ชีวิตความเป็นอยู่ในกรุงสยามในทัศนะของชาว**

ต่างประเทศ ระหว่าง พ.ศ. 2383-2384. แปลโดย ลินจง สุวรรณโกติน. กรุงเทพฯ:

กรมศิลปากร.

แม็กซ์เวล ชอมเมอวิลล์. (2548). **สยามริมฝั่งเจ้าพระยา.** แปลโดย ศุภรัตน์ ธาราศักดิ์.

กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

ยงธินศรี พิมพ์เสถียร. (2552). **อาคารที่มีคุณค่าควรแก่การอนุรักษ์บริเวณถนนเจริญกรุง**

ตอนบน. กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.

ยิ้ม ปันทยางกูร. (2505). **ทำเนียบนาม ภาค 4 ถนนในจังหวัดพระนครและธนบุรี.**

พระนคร: โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม.

ไรต์, อาร์โนลด์; และ เบรกสเปียร์, โอลิเวอร์ ที. (2563). **เมืองบางกอก.** แปลโดย

ชรัตน์ สิงหเดชากุล. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

วีรยุทธ ปีสาลี. (2557). **กรุงเทพฯ ยามราตรี**. กรุงเทพฯ: มติชน.

เวงค์, เคลาส; และ โรสเซ็นแบร์ก เคลาส. (2520). **เยอรมันมองไทย**. กรุงเทพฯ: เคล็ดไทย.

สติฟ แวน ปิค; และ จีรนนท์ พิตรปรีชา. (2544). **รำลึกร้อยปี กรุงเทพมหานคร**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.

สกินเนอร์, จี วิลเลียม. (2548). **สังคมจีนในประเทศไทย : ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์**. แปลโดย พรวิณี ฉัตรพลรักษ์ และคนอื่น ๆ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.

สรศัลย์ แผงสภา. (2558). **หวน ชีวิตไทยในไฟสงครามโลกครั้งที่ 2**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สารคดี.

สมชาติ จีงศิริอารักษ์. (2440). **สถาปัตยกรรมตะวันตกในสยาม สมัยรัชกาลที่ 4- พ.ศ.2480**. กรุงเทพฯ: สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุนทรีย์ อาสะไวย์. (2533). **วิกฤตการณ์เศรษฐกิจหลังสงครามโลกครั้งที่ 1**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สุภาวค์ จันทวานิช. (2559). **สำเพ็ง ประวัติศาสตร์ชุมชนชาวจีนในกรุงเทพฯ**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สำนักผังเมือง. (2544). **สมุดภาพแห่งกรุงเทพมหานคร 220 ปี**. กรุงเทพฯ: สำนักผังเมือง.

อนุমানราชธน, พระยา. (2547). **ฟื้นความหลัง เล่ม 1**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: ศยาม.

อนุমানราชธน, พระยา. (2547). **ฟื้นความหลัง เล่ม 2**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: ศยาม.

อานุกาพย์ไตรภพ, พระยา. (2504). **อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พลตรี พระยา**

อานุกาพย์ไตรภพ (จรัส เทพหัสดิน ณ อยุธยา). ณ เมรุหน้าพลับพลาอิสริยาภรณ์

วัดเทพศิรินทราวาส 20 ธันวาคม 2504. พระนคร: กรมแผนที่ทหารบก.

อรวรรณ ศรีอุดม. (2535.). **วันวาน... กับวันนี้ของถนนสีลม**. กรุงเทพฯ: ธนาครไทยธน.

อมรดรุณารักษ์ (อุทุมพร สุนทรเวช). (2515). **วังหลวง**. นครหลวงฯ: แพรวพิทยา.

อินแกรม เจมส์ ซี. (2552). **การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในประเทศไทย 1850-1970**.

แปลโดย ชูศรี มณีพฤกษ์ และเฉลิมพจน์ เอี่ยมกมลลา. กรุงเทพฯ: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.

เฮนรี นอร์แมน, เซอร์ (2541). **“ชีวิตความเป็นอยู่และการเมืองการปกครองของชาวตะวันออกไกล ตอนประเทศสยาม” ใน รวมเรื่องแปล หนังสือและเอกสารทางประวัติศาสตร์ ชุดที่ 5**.

แปลโดย ศุภรัตน์ ธาราศักดิ์. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.

วิทยานิพนธ์

กมล จันทรรสร. (2506). **อิทธิพลของชาวจีนโพ้นทะเลและบทบาทของคนจีนในประเทศไทย**

ไทยสมัยปัจจุบัน. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.

จิรวัดน์ แสงทอง. (2546). **ชีวิตประจำวันของชาวสยามในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2426 - 2475**.

วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.

โชคชัย มั่นตานุรักษ์. (2562). **เปลี่ยนกลิ่นกรุงเทพฯ สู่ความศิวิไลซ์ : การจัดการปัญหา**

ความสกปรก กลิ่นเหม็นและความไร้ระเบียบ ทศวรรษ 2410 - 2440. วิทยานิพนธ์

ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่าย

เอกสาร.

ณัฐพงษ์ สกฤเลียว. (2552). **ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมกับการเมืองไทย**

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ถึงรัฐประหาร พ.ศ. 2500. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม.

(ประวัติศาสตร์). เชียงใหม่: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร.

ดรรชนี เมตตาริกานนท์. (2526). **โสเภณีกับนโยบายของรัฐไทย พ.ศ. 2411-2503**.

วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ถ่ายเอกสาร.

ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ. (2521). **การผลิตและการค้าข้าวในภาคกลางตั้งแต่รัชสมัย**

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จนถึงรัชสมัย

พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 (พ.ศ. 2411-2475). วิทยานิพนธ์

อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ถ่ายเอกสาร.

ปิ่นเพชร จำปา. (2545). **วัฒนธรรมการท่องเที่ยวของคนไทย พ.ศ. 2394 - 2544**.

วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.

พรทิว์ สุปถนนานนท์. (2542). **การจัดการอสังหาริมทรัพย์ในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2444-**

2475. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.

มิตรชัย กุลแสงเจริญ. (2548). **หนังสือพิมพ์ซึ่งเสียนเยอะเปื้อน: ภาพสะท้อนสังคมไทยในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์** (พ.ศ. 2501 - 2506). ปรินิพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์).

กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.

เยาวรัตน์ พุฒิมานรดีกุล. (2527). **การเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพฯในช่วงรัชกาลที่ 5-7 และผลกระทบทางสภาวะแวดล้อมต่อประชาชน**. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์).

กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วรรณชนก บุญปาศภัย. (2563). **พัฒนาการห้องเสื้อไทย พ.ศ.2500-2559**. ปรินิพนธ์ ศศ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.

วิภาวรัตน์ ดีอ่อน. (2534). **พัฒนาการของกิจการไฟฟ้าในประเทศไทย พ.ศ. 2472 - 2488**.

วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.

วีระยุทธ ปีสาลี. (2555). **ชีวิตยามค้าคินในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2427 - 2488**. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.

สยามพร ทองสารี. (2526). **ผลกระทบจากการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัย**

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ.2411 - 2453) : ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนใน กำแพงพระนครด้านเหนือและด้านใต้พระนคร. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. ถ่ายเอกสาร.

สยาณี วิโรจน์รัตน์. (2543). **การอนุรักษ์สถาปัตยกรรมประเภทตึกแถวริมถนนเจริญกรุงที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 4 ถึงรัชกาลที่ 7**. วิทยานิพนธ์ สด.ม. (สถาปัตยกรรม).

กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.

สาวิตรี ทักษะสุด. (2527). **ความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนชาวไทย จีน และตะวันตกใน**

กรุงเทพฯ พ.ศ.2398-2453. วิทยานิพนธ์ อ.ม. (ประวัติศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.

บทความและงานวิจัย

พรณี บัวเล็ก. (2555) **รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการ : การก่อตัวและการ**

เปลี่ยนแปลงของชุมชนที่บางคอแหลม. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนงานวิจัย.

- เพ็ญลักษณ์ วงศ์ใจหาญ. (2547). รายงานการวิจัย เรื่อง วัฒนธรรมไทยในกรุงเทพฯ จากมุมมองของชาวตะวันตก. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- รังสิมา กุลพัฒน์ และ ชัญญุภรณ์ ลาตเสนา. (มปป). รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของการบูรณะและฟื้นฟูโรงภาพยนตร์ศาลาเฉลิมธานี เสนอต่อหอภาพยนตร์ (องค์การมหาชน). ม.ป.ท.
- ประเสริฐ ฐิจิรวงศ์. (2507). การปราบปรามการลอบวางเพลิง,” ใน ประวัติและผลงานของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ คณะรัฐมนตรีพิมพ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ ฯพลฯจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์. หน้า 27. กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี.
- วรารักษ์ จิวชัยศักดิ์. (2559). จากผืนน้ำสู่แผ่นดิน จากตรอกเล็กสู่ถนนใหญ่ : คลอง ถนน ซอย สะพาน และการคมนาคมในลำเพ็ญ ใน ลำเพ็ญ ประวัติศาสตร์ชุมชนชาวจีนในกรุงเทพฯ. หน้า 48. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วารสาร

- พีรพล แสงสว่าง และอาชญาสิทธิ์ ศรีสุวรรณ. (มิถุนายน 2558 - พฤษภาคม 2559). จำปี. เมื่อคราวระเบิดลง : ความบันเทิงเชิงการมณเฑาะว์ในกรุงเทพฯ ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2. จุลสารหอจดหมายเหตุธรรมศาสตร์. (19): 8-12.

แหล่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

- นิตยสารผู้จัดการ. (2529). วิรัตน์ แสงทองคำ สหธนาคารยูเคบรริเจด ชลวิจารณ์ เดินมาถึงจุดเปลี่ยนโค้ง...!?...หรืออาจจะไม่เปลี่ยนเลย?. สืบค้นเมื่อ 25 พฤษภาคม 2564, จาก <http://info.gotomanager.com/resources/>
- ภูมิ ภูติมหาตมะ. (2558, พฤษภาคม-สิงหาคม). จีนย่านตลาดน้อย : ศรัทธาและเศรษฐกิจการค้าแห่งจีนสยาม. Veridian E journal Silpakorn University ฉบับภาษาไทย สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์และศิลป์. สืบค้นเมื่อ 25 พฤษภาคม 2564, จาก <https://he02.tci-thaijo.org/article> >
- หอภาพยนตร์แห่งชาติ. (2557). บทสารคดีน้ำท่วม 2485. สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2564, จาก <https://www.facebook.com/ThaiFilmArchivePage/photos>
- อภิสร บวรทัตเที่ยง. (2562). บทสัมภาษณ์นางไพบลีย์ สุวรรณจินดาชัย ทายาทรุ่นที่ 2 ของร้านก๋วยเตี๋ยวตุ๋นยาจีนลิ้มหยุดง. สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2564, จาก <https://www.sarakadee.com/2019/11/04/ลิ้มหยุดง>

หนังสือภาษาอังกฤษ

Lucien Fournereau. (1998). **Bangkok in 1892**. translated and with an introduction by
Walter E. J. Tips. Bangkok: White Lotus Press.

Manop Bongsadadt. (1973). **The Analysis of Bangkokok&Thonburi Transportation**.
Bangkok: Theera Press.



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	อาทิพร ผาจันดา
วัน เดือน ปี เกิด	29 มีนาคม 2526
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
วุฒิการศึกษา	พ.ศ. 2548 ศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จาก มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ พ.ศ. 2564 ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาประวัติศาสตร์ จาก มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

