ทบทวนเรื่องเจริญกรุง: ความเป็นสมัยใหม่ของสยามในทศวรรษที่ 1860

ธิบดี บัวคำศรี[1]

*(**วันที่รับ:** 18 ม.ค. 2567; **วันที่แก้ไขเสร็จ:** 21 พ.ค. 2567; **วันที่ตอบรับ:** 24 พ.ค. 2567)*

บทคัดย่อ

งานเขียนทางวิชาการและงานเขียนทั่วไปกล่าวถึงถนนเจริญกรุงและตึกแถวถนนเจริญกรุงซึ่งสร้างขึ้นในตอนต้นทศวรรษที่ 1860 ไว้ว่า ได้รูปแบบและวิธีการสร้างมาจากสิงคโปร์ซึ่งเป็นเมืองอาณานิคม ความเป็นสมัยใหม่ของถนนเจริญกรุงและตึกแถวถนนเจริญกรุงจึงเป็นความเป็นสมัยใหม่แบบอาณานิคม บทความนี้เสนอว่า รูปแบบและวิธีการสร้างถนนเจริญกรุงและตึกแถวถนนเจริญกรุงได้แบบอย่างมาจากวิธีการก่อสร้างและแบบทางสถาปัตยกรรมที่มีอยู่เดิมในสยาม หรืออย่างมากที่สุดก็เป็นวิธีการก่อสร้างและแบบทางสถาปัตยกรรมที่เลียนแบบตะวันตกเพื่อทำให้เกิดรูปลักษณ์แบบสมัยใหม่ ความเป็นสมัยใหม่ที่เกิดขึ้นจึงไม่ใช่ความเป็นสมัยใหม่แบบอาณานิคม แต่เป็นความทันสมัยอีกแบบหนึ่งซึ่งอาจเรียกได้ว่า ความเป็นสมัยใหม่แบบสอนตนเอง

คำสำคัญ : ถนนเจริญกรุง; ตึกแถวถนนเจริญกรุง; ความเป็นสมัยใหม่; ความเป็นสมัยใหม่แบบสอนตนเอง

[1] ผู้ช่วยศาสตราจารย์, ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
อีเมล: thibodi.b@chula.ac.th

Charoen Krung Revisited: Siamese Modernity in 1860s

Thibodi Buakamsri[2]

(**Received:** *January 18, 2024;* **Revised:** *May 21, 2024;* **Accepted:** *May 24, 2024)*

Abstract

Academic and general writings usually state that the design and construction methods of Charoen Krung Road and Charoen Krung shophouses, which were built in the early 1860s, were influenced by colonial Singapore. Thus, the modernity of Charoen Krung Road and its shophouse is considered a colonial modernity. The article argues that the design and construction methods of Charoen Krung Road and its shophouses were derived from the existing construction methods and architectural styles in Siam. To the great extent, it was an imitation of Western architectural styles to create a modern appearance. The emerging modernity is not colonial modernity but instead another modernity that could be described as auto-didactic modernity.

Keywords: Charoen Krung road; Charoen Krung shophouses; modernity; auto-didactic modernity

[2] Assistant Professor, History Department, Faculty of Arts, Chulalongkorn University
E-mail: thibodi.b@chula.ac.th

ความนำ: เจริญกรุง

ถนนเจริญกรุงนั้นได้ชื่อว่าเป็น “ถนนสายแรกของสยามที่สร้างขึ้นตามแบบตะวันตก” (ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์, 2560, น. 39) อธิบายกันมาว่า การสร้างถนนเจริญกรุงในปี 1862 รวมถึงการก่อสร้างตึกแถวสองฟากถนนเจริญกรุงนั้นได้แบบมาจากการศึกษาดูงานที่อาณานิคมของอังกฤษในสิงคโปร์เมื่อปี 1861 ของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ (ช่วง) ที่สมุหพระกลาโหม (ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์, 2560, น. 38, 164; *เล่าเรื่องถนนเมืองบางกอก*, 2557, น. 24–26; สยมพร ทองสาริ, 2526, น. 30, 34; Teeraviriyakul, 2014, p. 66) การอธิบายเช่นนี้ดูจะรับกับข้อเท็จจริงที่ว่า ในตอนต้นปี 1862 ไม่นานหลังการเยือนสิงคโปร์ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวก็มอบให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์เป็นแม่กองสร้างถนนในกรุงเทพฯ ถนนสายหนึ่งที่สร้างในคราวนั้นคือถนนเจริญกรุง โดยเริ่มจากคลองโอ่งอ่าง (คลองรอบกรุง) ไปถึงบางคอแหลม (ทิพากรวงศมหา-โกษาธิบดี (ขำ บุนนาค), 2548, น. 169)[3]

หลักฐานสำคัญที่ใช้ยืนยันว่า การสร้างถนนเจริญกรุงและการก่อสร้างตึกแถวสองฟากถนนเจริญกรุงได้แบบจากสิงคโปร์อันเป็นผลจากการเดินทางเยือนของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์คือ มติของสมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพในปี 1922 ที่ว่า การเดินทางเยือนสิงคโปร์เจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ในปี 1861 เป็นการเดินทาง “ไปดูลักษณะการที่อังกฤษบำรุงเมืองสิงคโปร์” และผูกเรื่องการเดินทางเข้ากับการ “สร้างถนน (เจริญกรุง) สำหรับให้ใช้รถ” (ดำรงราชานุภาพ, 2489, น. 182) กับทั้งอธิบายด้วยว่าตึกแถวถนนเจริญกรุงซึ่งเป็นตึกชั้นเดียวนั้น “ถ่ายแบบมาแต่เมืองสิงคโปร์” (ดำรงราชานุภาพ, 2465, น. 40) ทรงย้ำอีกครั้งในปี 1941 ว่า ตึกนั้น “สร้างตามอย่างตึกแถวที่เมืองสิงคโปร์ซึ่งสมเด็จเจ้าพระยาฯ ได้แบบไปครั้งนั้น” (*สาส์นสมเด็จ เล่ม 9 (ภาค 44–49)*, 2563, น. 266) มติของสมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพจะกลายมาเป็นหลักฐานในการอ้างอิงเรื่อยลงมากระทั่งในปัจจุบันว่า การสร้างถนนเจริญกรุงและการก่อสร้างตึกแถวสองข้างทางถนนเจริญกรุงนั้นได้แบบจากสิงคโปร์ (ดูตัวอย่างใน ณัฐวุฒิ สุทธิสงคราม, 2551, น. 207, 211; Vejjajiva, 2015, p. 122; Teeraviriyakul, 2016, p. 131; Roy, 2020, 34)

นอกจากนั้นแล้ว การอธิบายว่าการสร้างถนนเจริญกรุงและการก่อสร้างตึกแถวสองข้างทางถนนเจริญกรุงได้แบบจากสิงคโปร์ยังอยู่ในกรอบการอธิบายที่ใหญ่กว่าเรื่องหนึ่งคือ การอธิบายว่าการปฏิรูปหรือการปรับปรุงประเทศให้ทันสมัยของสยามในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวใช้การปกครองอาณานิคมของอังกฤษและดัตช์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นแม่แบบ (Wyatt, 1975, p. 22; Anderson, 1991, p. 100, as cited in Jackson, 2007, p. 335) ซึ่งต่อมามีการขยายคำอธิบายให้ครอบคลุมมาถึงรัชกาลพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวด้วย กรอบการอธิบายนี้ทำให้สามารถสรุปได้ว่า “แม้ว่าไม่พบรายงานทางราชการว่าด้วยการเดินทางในครั้งนี้ [การเดินทางเยือนสิงคโปร์ของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ – ผู้เขียนบทความ] ก็สามารถ

[3] อย่างไรก็ดี แดน บีช แบรดลีย์ (Dan Beach Bradley) หรือหมอบลัดเล มิชชันนารีอเมริกันให้ข้อมูลเรื่องเวลาการสร้างถนนเจริญกรุงที่ต่างไป โดยบลัดเลบันทึกไว้ว่า “สิงหาคม [1861] พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดให้สร้างถนนใหม่ (คือ ถนนเจริญกรุง) ผ่านไปข้างหลังบ้านฝรั่ง” (แบรดลีย์, 2462, น. 50).

สันนิษฐานได้ว่าพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเลือกสิงคโปร์ในฐานะตัวแบบของการเปลี่ยนแปลงกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระองค์" (Udomporn Teeraviriyakul, 2014, p. 66) กล่าวอีกอย่างหนึ่งคือ ความเป็นสมัยใหม่ (modernity) ที่เห็นผ่านรูปลักษณ์ของถนนเจริญกรุงและตึกแถวถนนเจริญกรุงเป็นความเป็นสมัยใหม่แบบอาณานิคม (colonial modernity)[4]

อย่างไรก็ดี เมื่อพิเคราะห์ลงไปในรายละเอียดก็จะพบความน่าสงสัยของการอธิบายว่าด้วยกำเนิดถนนเจริญกรุงและตึกแถวถนนเจริญกรุงตามมติของสมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ และกรอบโครงใหญ่ของการอธิบายการปรับปรุงประเทศให้ทันสมัย บทความนี้เสนอการทบทวนความเข้าใจในเรื่องกำเนิดของถนนเจริญกรุงและตึกแถวถนนเจริญกรุงในรัชกาลพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยเริ่มจากการทบทวนการเดินทางเยือนสิงคโปร์ของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ซึ่งนับถือกันว่าเป็นต้นเค้าของการสร้างถนนและตึกแถวถนนเจริญกรุงก่อนที่จะทบทวนในเรื่องของถนนเจริญกรุงและตึกแถวถนนเจริญกรุงในลำดับถัดไป โดยใช้การสืบเสาะหาหลักฐานแวดล้อมเป็นสำคัญเนื่องจากหลักฐานที่ว่าด้วยเรื่องกำเนิดของถนนเจริญกรุงและตึกแถวถนนเจริญกรุงมีอยู่น้อยมาก จากนั้นจึงตีความและอธิบายหลักฐานเหล่านั้น และสร้างความเชื่อมโยงของคำอธิบายปลีกย่อยที่ได้ ข้อเสนอของบทความนี้คือ รูปแบบและวิธีการสร้างถนนเจริญกรุงและตึกแถวถนนเจริญกรุงได้แบบอย่างมาจากวิธีการก่อสร้างและแบบทางสถาปัตยกรรมที่มีอยู่เดิมในสยาม หรืออย่างมากที่สุดก็เป็นวิธีการก่อสร้างและแบบทางสถาปัตยกรรมที่ "เลียนแบบต่างชาติ" เพื่อทำรูปลักษณ์ของ "กรุง" ให้ "เจริญ" ความเป็นสมัยใหม่ที่เกิดขึ้นจึงไม่ใช่ความเป็นสมัยใหม่แบบอาณานิคม แต่เป็นความทันสมัยอีกแบบหนึ่ง (another modernity) ซึ่งอาจเรียกได้ว่า ความเป็นสมัยใหม่แบบสอนตนเอง (auto-didactic modernity)[5]

การเดินทางเยือนสิงคโปร์ของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ (ช่วง)

การเดินทางเยือนสิงคโปร์ของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ไม่ปรากฏในพระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 4 ของเจ้าพระยาทิพากรวงษ์ แต่มีกล่าวอยู่ในจดหมายเหตุของ แดน บีช แบรดลีย์ (Dan Beach Bradley) (2462, น. 49) หรือหมอบรัดเล, มิชชันนารีอเมริกันที่ระบุว่า "กรกฎาคม ที่ 17 เจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ ไปเมืองสิงคโปร์ มีเรือไฟที่ต่อในเมืองไทย ลงไปส่งที่ปากน้ำถึง 7 ลำ (คราวนี้กรมหมื่นวิศณุนารถแลพระองค์เจ้าคัคณางคยุคลเสด็จด้วย)" และในจดหมายเหตุของจมื่นก่งศิลป์ (2460, น. 29) ที่ว่า วันพุธ ขึ้น 10 ค่ำ เดือนแปดทุติยาษาฒ, ตรงกับวันที่ 17 กรกฎาคม 1861, "พระเจ้าลูกเธอกรมหมื่นวิศณุนารถ เจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ไปเมืองสิงคโปร์ ถือราชสาสน"

[4] เกี่ยวกับความเป็นสมัยใหม่แบบอาณานิคมในกรณีของกรุงเทพฯ ดู Udomporn Teeraviriyakul, 2014; และ Askew, 2002, p. 31.

[5] คำว่า "ความเป็นสมัยใหม่แบบสอนตนเอง" (auto-didactic modernity) ใช้ตามการแนะนำของ อาทิตย์ เจียมรัตตัญญู ผู้เขียนขอบคุณสำหรับการแนะนำ รวมถึงความคิดเห็นอันชวนให้คิดใคร่ครวญและไตร่ตรอง กระนั้น ความไม่ลุ่มลึกในการอธิบายเป็นความรับผิดชอบของผู้เขียนแต่โสดเดียว

รายละเอียดเกี่ยวกับการเดินทางเยือนสิงคโปร์ของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ที่มากกว่าจะปรากฏในหนังสือพิมพ์ที่ตีพิมพ์และเผยแพร่ในนิคมช่องแคบ (The Straits Settlements) *เดอะสิงคโปร์ฟรีเพรส* (The Singapore Free Press) ฉบับวันที่ 4 กรกฎาคม 1861 รายงานว่า "พระเจ้าอยู่หัวกษัตริย์องค์ที่หนึ่งของสยามได้แจ้งกงสุลสยามที่นี่ว่า หมู่เรือกลไฟของสยามจะออกจากกรุงเทพฯ ในวันที่ 10 เดือนนี้ และจะเยือนเมืองขึ้นต่าง ๆ ของพระราชอาณาจักรในอ่าวสยาม มาถึงสิงคโปร์ จากที่นั้นจะเดินทางไปยังเกดะห์ [ไทรบุรี] และดินแดนในครอบครองของสยาม[และ]ไปยังทางเหนือของปีนัง โอรสคนที่สองของพระองค์กรมหมื่นวิษณุนาถนิภาธร โอรสคนที่ห้า (เด็กชายอายุหกขวบ), และพณหัวเจ้าท่านเจ้าพระยาศรีสุริวงษ์สมุหพระกลาโหม จะมาพร้อมกับคณะเดินทาง คาดว่าหมู่เรือนี้จะมาถึงสิงคโปร์ในราวสิ้นเดือน" (Untitled, 1861, July 4, p. 3) ข่าวนี้ถูกรายงานต่อในหนังสือพิมพ์และนิตยสารฉบับอื่น ๆ ทั้งในและนอกนิคมช่องแคบ โดยมีเนื้อความตรงกัน (ดู Local, 1861, July 6, p. 1; Untitled, 1861, July 6, p. 2; The Straits, 1861, August 15, p. 631; และ Siam, 1861, August 15, p. 412) แม้รายงานข่าวดังกล่าวจะไม่แจ้งว่าคณะของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์จะไปทำอะไรที่สิงคโปร์ แต่จากรายงานข่าวก็เห็นได้ถึงเส้นทางการเดินทางที่ไม่ได้ไปสิ้นสุดที่สิงคโปร์

คณะของของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์เดินทางด้วยเรือกลไฟทั้งหมด 3 ลำคือ *โวแลนท์* (Volant), *เอเนมี เชสเซอร์* (Enemy Chaser), และ*เมทีเออร์* (Meteor) (Local, 1861, August 6, p. 1)[6] เรือกลไฟทั้งสามลำนี้ไม่ได้ออกจากกรุงเทพฯ ในวันที่ 10 กรกฎาคมตามรายงานข่าวใน *เดอะ สิงคโปร์ฟรีเพรส* แต่ออกเดินทางในวันที่ 17 กรกฎาคม (จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2521, น. 318; Shipping in the Harbour, 1861, August 1, p. 4) มีความเป็นได้ว่าเรือกลไฟของสยามจะแวะหัวเมืองบางแห่งแต่ใช้เวลาแวะพักไม่นาน[7] ก่อนที่เรือกลไฟ 3 ลำของสยามจะไปถึงตรังกานูในตอนบ่ายวันที่ 26 กรกฎาคม (Paper connected with the Attack upon Tringanu in November 1862, 1863, p. 308) และไปถึงสิงคโปร์ในวันที่ 29 กรกฎาคม พระเจ้าลูกยาเธอทั้งสองจะขึ้นบกในตอนเย็นวันที่ 30 กรกฎาคม (Untitled, 1861, August 1, p. 3; Shipping in the Harbour, 1861, August 1, p. 4) ราว 11 วันหลังจากนั้น คือในตอนบ่ายวันที่ 10 สิงหาคม หมู่เรือกลไฟของสยามซึ่งมีจำนวนเพิ่มเป็น 4 ลำ เพราะมีเรือ*เจ้าพระยา* (Chow Phya) มาสมทบก็แล่นออกจากสิงคโปร์ (Shipping Intelligence, 1861, August 1, p. 1) เรือ*เจ้าพระยา*นำเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์มาถึงปีนังในวันที่ 13 สิงหาคม แต่จะยังไม่ขึ้นฝั่งกระทั่งในวันรุ่งขึ้น และในวันที่ 15 สิงหาคม *เอเนมี เชสเซอร์* จึงนำกรมหมื่นวิษณุนาถนิภาธรมาถึง คณะของสยามใช้เวลาสั้น ๆ อยู่ที่ปีนัง เช้าวันที่ 17 สิงหาคมก็ออกเรือไป

[6] ข่าวนี้จะไปปรากฏในนิตยสาร *Allen's India Mail* (1861, September 23, p. 724) ด้วย โดยมีเนื้อความเดียวกัน แต่ล่าช้าไปเกือบสองเดือน

[7] เรือกลไฟ*เจ้าพระยา* (Chaw Phya) ซึ่งออกจากกรุงเทพฯ หลังจากนั้นอีกเกือบ 2 สัปดาห์ใช้เวลาราว 9 วันในการเดินทางไปยังสิงคโปร์ กล่าวคือออกจากกรุงเทพฯ ในวันที่ 30 กรกฎาคม และมาถึงสิงคโปร์ในวันที่ 7 สิงหาคม 1861 (Shipping News, 1861, August 21, p. 1) หรือใช้เวลาเกือบจะเท่ากับที่ *โวแลนท์*, *เอเนมี เชสเซอร์*, และ*เมทีเออร์* ใช้ในการเดินทางจากกรุงเทพฯ มาถึงตรังกานู

เกดะห์และพักอยู่ที่นั่นเป็นเวลาสั้น ๆ ก่อนที่จะเดินทางโดยทางบกตัดข้ามคาบสมุทรด้วยกระบวนช้างแปดสิบเชือกไปยังสงขลาเพื่อลงเรือกลไฟที่แล่นกลับไปรอคณะเดินทางอยู่ที่สงขลาเพื่อเดินทางกลับกรุงเทพฯ (Pinang, 1861, September 5, p. 3) คณะของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์น่าจะมาถึงกรุงเทพฯ ในราวปลายเดือนสิงหาคม 1861[8]

คณะของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ใช้เวลาอยู่ที่สิงคโปร์ราว 12 วัน มากกว่าพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ใช้เวลาเพียง 7 วันในคราวเสด็จสิงคโปร์ปี 1870 หลักฐานที่มีอยู่และสามารถเข้าถึงได้ในเวลานี้บอกให้เราทราบว่าน้อยมากว่า คณะของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ทำอะไรในสิงคโปร์บ้าง เท่าที่มีและที่สามารถเข้าถึงได้ในเวลานี้คือรายงานข่าวใน *เดอะสิงคโปร์ฟรีเพรส* ฉบับวันที่ 1 สิงหาคมที่ว่า

> เจ้าของร้านรวงก็เก็บเกี่ยวผลประโยชน์เป็นอันมากจากการซื้อข้าวของทุกประเภทอย่างหนักมือที่ชาวสยามทำกัน สุภาพสตรีในคณะเดินทางยังมีความชื่นชอบอย่างปลื้มปริ่มใจต่อหมวกของสุภาพสตรีและหมวก รองเท้าบู๊ต และอื่น ๆ แบบ ใหม่ ๆ ก็ได้รับการอุดหนุนอย่างมากมายจากพวกเขา พวกเขาจะสร้างความอัศจรรย์ใจอย่างไม่ต้องสงสัยให้แก่พรรคพวกที่อยู่ที่บ้านเมื่อพวกเขากลับไปกรุงเทพฯ ด้วยการอวดเสื้อผ้าเครื่องแต่งกายแปลกใหม่ที่พวกเขาได้มาในระหว่างการเดินทาง (Untitled, 1861, August 1, p. 1)

การซื้อข้าวของ โดยเฉพาะเสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่มเห็นได้อีกครั้งที่ปีนังและเกดะห์ ดังที่มีรายงานว่า “ในช่วงที่พวกเขาพำนักที่ปีนังพวกเขาไปเที่ยวในเมืองและโดยมากหาความเพลิดเพลินใจใส่ตนด้วยการจับจ่ายซื้อข้าวของกับภรรยาของพวกเขา” (Pinang, 1861, September 5, p. 3)

การบรรยายถึงความเพลิดเพลินใจในการช็อปปิ้งเสื้อผ้าเครื่องแต่งกายของชาวสยามเกิดขึ้นควบคู่ไปกับการบรรยายถึงการแต่งกายของผู้มาเยือนเหล่านั้น

> การแต่งกายของผู้ชายเหมือนจะเป็นแบบการประนีประนอมระหว่างจีนและมาเลย์, กล่าวคือได้เสื้อชั้นนอกคับตัวของฝ่ายหนึ่งและได้ส่วนต่อเนื่องลงมาที่หลวมโครกจากอีกฝ่ายหนึ่ง ในอีกด้านหนึ่งนั้นสุภาพสตรีอยู่ในเครื่องแต่งกายแบบพื้นเมือง รองเท้าแบบอังกฤษสำหรับใส่เล่นกีฬา และถุงน่องยาวผ้าฝ้ายสีขาว ในเรื่องการตกแต่งศีรษะนั้น พวกเขาตกแต่งล้นหลามอย่างมั่นใจ หมวกสักหลาดปีกกว้างและหมวกฟางและขนสัตว์ปีกกว้างที่เลือนหายไปใต้ขนนกดกดื่น ซึ่งดูเหมือนจะเป็นแฟชั่นล่าสุดในราชสำนักแห่งช้างเผือก เมื่อสวมหมวก ทุกสิ่งรวมกันนี้ไม่ใช่ว่าไม่น่าชอบใจ แต่เมื่อถอดออก เผยให้เห็นผมที่ตัดแปลก ๆ บวกกับปากและฟันที่เปลี่ยนสีไปเพราะการกินหมาก ทำให้เห็นลักษณะทั่วไปของเด็กชายที่ดูภายนอกแล้วเหมือนปลอมตัวมา ความคิดแรกเกี่ยวกับผู้มาเยือนที่เป็นชายคือดูเหมือนว่าพวกเขาจะห่อหุ้มปลายเท้าไว้ในรองเท้าบู๊ตแบบฝรั่งเศสที่มีขนาดเล็กเกินไปสำหรับพวกเขา

[8] จดหมายเหตุของหมอบลัดเลระบุว่า “สิงหาคม ที่ 19 เจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ กลับจากไปตรวจการเมืองสิงคโปร์ เมืองมละกา เมืองปีนัง มาถึงกรุงเทพฯ” (แบรดลีย์, 2462, น. 49) ซึ่งน่าสงสัยว่าไม่ถูกต้อง เพราะคณะของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์เพิ่งจะออกจากปีนังในวันที่ 17 สิงหาคมเพื่อเดินทางต่อไปยังเกดะห์

> ซึ่งทำให้เดินกระย่องกระแย่งอย่างเจ็บปวด แต่ก็ด้วยความพึงพอใจระดับหนึ่งในความเรียบร้อยของความพอเหมาะพอดี สุภาพสตรีซึ่งอยู่เหนือข้อด้อยแบบผู้ชาย สวมรองเท้าใหญ่มาก และถุงน่องกองอยู่ที่ส้นเท้า อีกนานกว่าที่คนหูหนาตาเล่อพวกนี้จะรับเอาแบบแผนต่าง ๆ และกระโปรงสุ่มของสังคมยุโรป แต่ในไม่ช้านี้พวกเขาอาจได้รับจูงใจให้ใช้เครื่องแต่งกายบางชิ้นที่เป็นเครื่องหมายของเครื่องราชอิสริยาภรณ์อัศวินอันมีเกียรติสูงสุดในแผ่นดินเกิดของเรา (Untitled, 1861, August 3, p. 1)

อย่างน้อยที่สุด ภาพการแต่งกายอันพิลึกพิลั่นของชาวสยามในสายตาของชาวตะวันตกข้างต้น แสดงให้เห็นถึงความพยายามของชนชั้นนำสยาม (อาจจะไม่ใช่ชนชั้นเจ้านายที่มีบทบาทนำในความพยายามนั้น) ที่จะแต่งกายเลียนแบบตะวันตกหรือทำให้คล้ายตะวันตกด้วยการสอนตนเองผ่านทางการจับจ้องมองรูปภาพ รวมถึงเสื้อผ้าเครื่องแต่งกายและการแต่งกายของนักการทูตและพ่อค้าชาวตะวันในสยามเวลานั้น การช็อปปิ้งเสื้อผ้าเครื่องแต่งกายนั้นก็เป็นความพยายามเลียนแบบตะวันตกแต่ด้วยอีกช่องทางหนึ่งคือการจับจ้องมองดูและสัมผัสเสื้อผ้าเครื่องแต่งกายและการแต่งกายในดินแดนอาณานิคมอันเป็น “แบบอย่างของอารยธรรมยุโรป” (European civilization) (Untitled, 1861, August 3, p. 1) โดยตรง ความพยายามเลียนแบบตะวันตกหรือทำให้คล้ายตะวันตกเช่นนี้เป็นความปรารถนาของชนชั้นนำสยาม ดังที่ *เดอะสเตรทส์ไทม์* รายงานว่า “เราทราบว่าอัครมหาเสนาบดีมีความปรารถนาอย่างยาวนานที่จะมาเยือนส่วนที่อยู่ห่างไกลของราชอาณาจักร และรวมถึงสิงคโปร์ซึ่งเป็นแบบอย่างของอารยธรรมยุโรปในหมู่เกาะ และการได้รับอนุญาตเมื่อเร็ว ๆ นี้กำลังถูกใช้ประโยชน์นั้น” (Untitled, 1861, August 3, p. 1)

เหตุผลอีกประการหนึ่งของการเดินทางในครั้งนี้คือ “กษัตริย์สยามเสนอเมื่อไม่นานมานี้ที่จะจัดการเดินทางในแบบเดียวกันนี้ และปรารถนาจะทำให้แน่ใจเสียก่อนว่า พระองค์จะได้รับการต้อนรับแบบใดในต่างแดน หรือว่าการเดินทางอย่างนั้นจะนำมาซึ่งความเสื่อมเสียเกียรติของพระองค์ เรื่องนี้ถูกตรวจสอบด้วยการเยือนของโอรสกษัตริย์และอัครมหาเสนาบดี” (Untitled, 1861, August 3, p. 1) แต่อีก 7 ปีที่เหลือของพระองค์ พระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวก็ไม่เคยเดินทางไปสิงคโปร์หรือออกนอกอาณาจักร ต้องรอมาจนถึงปี 1870 แต่นั่นก็เป็นการเดินทางของพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ยุวกษัตริย์ที่มีเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ผู้ไปสิงคโปร์มาก่อนหน้านั้นเป็นผู้สำเร็จราชการแผ่นดิน นอกจากนี้แล้ว การเดินทางครั้งนี้อาจจะสัมพันธ์กับความปรารถนาของสยามในการเข้าไปควบคุมรัฐบรรณาการของตนทั้งทางตะวันออกและตะวันตกของคาบสมุทรมาเลย์ อันจะส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์และสถานะของอังกฤษในรัฐมาเลย์ แต่ความปรารถนานี้ดูเหมือนว่าจะยุติลงในตอนปลายปี 1862 เมื่อเรือกลไฟอังกฤษยิงถล่มตรังกานู[9] อย่างไรก็ดี ประเด็นดังกล่าวไม่อยู่ในขอบเขตการศึกษาของบทความนี้

กล่าวโดยสรุป หากยอมรับว่าเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ “ไปดูลักษณะการที่อังกฤษบำรุงเมืองสิงคโปร์” จริง ก็ต้องกล่าวว่านั่นเป็นเพียงหนึ่งในเหตุผลของการเดินทางและอาจจะมีความสำคัญไม่มากกว่าเหตุผลอื่น

[9] เกี่ยวกับเรื่องนี้และความสัมพันธ์ระหว่างสยามกับอังกฤษในช่วงเวลาดังกล่าว ดู Neon Snidvongs, 2023, pp. 346–370.

และจากหลักฐานเท่าที่เข้าถึงได้ ณ เวลานี้ ยังไม่พบว่าเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์จะได้แบบแผนการสร้างถนนและตึกแถวมาจากสิงคโปร์ การสืบสวนเรื่องนี้โดยละเอียดในอีกสองหัวข้อถัดไปจะแสดงให้เห็นว่า การเดินทางไปสิงคโปร์ของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ในปี 1861 ไม่เกี่ยวข้องอันใดกับการสร้างถนนเจริญกรุงและตึกแถวถนนเจริญกรุงในปี 1862 ถ้าหากมี ก็มีในแง่มุมอื่นที่ไม่ใช่การสร้างถนนและตึกแถว

ถนน

พงศาวดารกล่าวถึงการสร้างถนนที่เจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์เป็นแม่กองสร้างในตอนต้นปี 1862 ไว้ว่า “ทำทางก่อถนนที่สะพานเหล็กริมบ้านเจ้าเขมรออกไป 2 สาย สายหนึ่งตัดตรงไปข้ามคลองผดุงกรุงเกษมต่อถนนตรงไปคลองพระโขนงสายหนึ่ง แยกไปข้ามคลองผดุงข้างวัดแก้วฟ้าตลอดลงไปทะลุออกแม่น้ำดาวคนองสายหนึ่ง อีกสายหนึ่งตัดตรงหลังบ้านกงสุลฝรั่งเสศ ตลอดมาถึงคลองถนนตรงริมศาลาเจ้าพระยารวิวงษมหาโกษาธิบดีสร้างไว้” ถนนทั้ง 3 สายนี้เรียกในชั้นหลังลงมาเรียกว่าถนนหัวลำโพง (หรือถนนพระรามที่ 4) ถนนเจริญกรุง และถนนสีลมโดยลำดับ พงศาวดารให้รายละเอียดวิธีการสร้างถนนไว้เฉพาะถนนสีลมดังว่า “ขุดคลองตั้งแต่คลองบางรักมาตลอดถึงคลองถนนตรง ขนมูลดินขึ้นถมถนนสายนั้น ไม่ต้องหามูลดินที่อื่นมาถม” (ทิพากรวงศมหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค), 2548, น. 169-170) ซึ่งเป็นวิธีการเดียวกับที่ใช้ในการสร้างถนนตรงในปี 1857 (ทิพากรวงศมหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค), 2548, น. 125) แต่ก็เป็นไปได้มากว่าถนนหัวลำโพงและถนนเจริญกรุงก็จะใช้วิธีการเดียวกัน เพราะรายการค่าใช้จ่ายในการทำถนนทั้ง 3 สาย มีเฉพาะ “ค่าจ้างจีนถมทาง . . . ค่าถมถนน . . . ค่าถมร่อง ค่าขุดตอไม้” (ทิพากรวงศมหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค), 2548, น. 170)

หากเป็นเช่นนั้น วิธีการสร้างถนนเจริญกรุงในตอนต้นปี 1862 ก็จะเป็นแบบเดียวกับที่ แอล. แอร์. เดอ ลา มาโฮเทียร์ (L.R. de La Mahotière) วิศวกรโยธาและนายช่างใหญ่กรมสุขาภิบาลบรรยายไว้ในอีกเกือบครึ่งศตวรรษหลังจากนั้นว่า การก่อสร้างถนนสายแรก ๆ ในกรุงเทพฯ ใช้วิธีขุดดินจากสองข้างทางขึ้นมาพูนตรงกลางแนวถนนแล้วโรยผิวถนนด้วยอิฐหักหรือเศษหินซึ่งเป็น “วิธีการแบบดั้งเดิมมาก” (a very primitive manner) ในหน้าฝนถนนก็จะกลายเป็นปลักตมและหลุมบ่อ ใช้สัญจรไปมาไม่ได้ (De La Mahotière, 1908, p. 291) อย่างไรก็ดี ถนนเจริญกรุงตอนในที่สร้างในตอนปลายปี 1862 ที่มีเจ้าพระยายมราช (ครุฑ) และพระพรหมบริรักษ์เป็นแม่กองนั้นใช้วิธีการก่อสร้างที่ต่างไป พงศาวดารระบุไว้ว่า ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง ถนนเจริญกรุงตอนในมี “ค่าก่ออิฐกันข้างถนน” และ “ค่าอิฐ ค่าปูน ค่าทราย” ทิพากรวงศมหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค), 2548, น. 184) จึงเป็นไปได้มากว่า การก่อสร้างถนนเจริญกรุงตอนในจะใช้วิธีก่ออิฐกันด้านข้าง อัดดินให้แน่น ถมทราย แล้วปูอิฐทับ แบบที่มีการบรรยายไว้เมื่อต้นศตวรรษที่ 20 (Bangkok, 1908, p. 241)

การปูอิฐลาดทับผิวถนนทีจะทำให้ถนนเจริญกรุงตอนในเป็นถนนที่เหมาะแก่การ “ขี่รถม้าขี่ม้าไปเที่ยวตากลมอากาศ” ตามที่พวกกงสุลต่างประเทศต้องการมากกว่าถนนเจริญกรุงที่ตัดในตอนต้นปี 1862 ซึ่งเกิดขึ้นหลังจากที่กงสุลต่างประเทศเข้าชื่อทำหนังสือถวายพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า “เข้ามาอยู่กรุง ไม่มีถนนหนทางที่จะขี่รถขี่ม้าไปเที่ยว พากันเจ็บไข้เนือง ๆ” (ทิพากรวงศมหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค), 2548,

น. 169) วิธีการที่พัฒนามากกว่าวิธีที่ใช้สร้างถนนเจริญกรุงในตอนต้นปี 1862 นั้นเป็นวิธีการสร้างถนนที่ใช้กันมาแต่เดิมในกรุงเทพฯ อย่างที่ ยาคอบ ทอมลิน (Jacob Tomlin) หมอสอนศาสนาที่พำนักอยู่ในกรุงเทพฯ ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 1828 ถึงเดือนเมษายน 1829 บันทึกไว้เมื่อเขาใช้ชีวิตอยู่ในกรุงเทพฯ ได้ราว 2 เดือนว่า "น่าพอใจมากที่ได้พบถนนลาดพื้นผิวอย่างดี (a fine well paved road) เรียบ และสะอาดในส่วนที่เป็นพระราชฐานของเมือง . . . หลังจากที่ลุยไปตามถนนโคลนตม (muddy roads) ซึ่งแผ่กระจายไปเกือบทั่วทุกส่วนอื่น ๆ ของเมือง ก็เป็นเรื่องน่ายินดีมากที่ได้เหยียบย่างถนนที่สะอาดกว้างขวางเหล่านี้" (Tomlin, 1831, p. 50) ไม่น่าสงสัยว่า "ถนนลาดพื้นผิวอย่างดี" ที่ทอมลินกล่าวถึงจะคือถนนที่ใช้วิธีการสร้างโดยการอัดดินให้แน่น ถมทราย แล้วปูอิฐทับ วิธีการก่อสร้างถนนแบบนี้ใช้กันเรื่อยมา ดังที่ในปี 1858 มีประกาศว่าพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวให้ "จ่ายเงินภาษีข้าวจัดซื้ออิฐขนาดใหญ่ขนาดพันละห้าตำลึง แล้วให้กรมการเมืองก่อแลซ่อมแซมถนนแลหนทางในพระนคร" (จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2548, น. 152) ถนนที่ปูลาดด้วยอิฐนี้ยังพบได้ที่ "ตลาดจีน" (Chinese bazaar) ในท้องสำเพ็ง (Crawfurd, 1987, p. 120; Terwiel, 1989, p. 212) ซึ่งมีมาก่อนการสร้างถนนเจริญกรุงในปี 1862

ในปี 1861 ซึ่งเป็นปีที่เจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ไปเยือนสิงคโปร์นั้น ถนนในเขตเมืองของสิงคโปร์เป็นถนนแบบแมคอาดัม (Macadam road, ซึ่งคือถนนที่สร้างด้วยวิธีการโรยหินเป็นชั้น ๆ) โดยโรยผิวถนนเป็นหินลูกรังที่ย่อยให้มีขนาดเล็กบนพื้นหินที่มีความแข็งมากกว่า (Yuk Hong Ian Tan, 2011–2012, p. 37; Menon, 1988, pp. 121–122; และดู Chor Boon Goh, 2013, p. 102) ต่างไปจากถนนดินโรยอิฐหักหรือเศษหินที่เจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์เป็นแม่กองสร้างขึ้นในต้นปี 1862 และถนนปูอิฐที่เจ้าพระยายมราชเป็นแม่กองสร้างในปลายปีเดียวกัน ถนนแบบแมคอาดัม, ซึ่งน่าจะเป็นถนนแบบที่พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเรียกว่า "ถนนดีโรยหิน" (*พระราชหัตถเลขาสมเด็จพระปิยมหาราชพระราชทานเจ้าพระยาวรพงศ์พิพัฒน์ และประวัติเจ้าคุณพ่อ*, 2526, น. 86), ที่เจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ได้ไปเห็นมานั้นเพิ่งนำมาใช้กับการสร้างถนนในกรุงเทพฯ ตั้งแต่ทศวรรษที่ 1890 เป็นต้นมา (De La Mahotière, 1908, p. 291) ถนนสายหนึ่งที่ใช้วิธีก่อสร้างแบบนี้คือถนนสำเพ็ง[10] และถนนบำรุงเมืองตอนเสาชิงช้า (เจ้าพระยาเทเวศรวงษ์วิวัฒน์ ผู้บัญชาการกรมศุขาภิบาล กราบบังคมทูลพระกรุณา, 121, 24 พฤษภาคม) แต่ในปลายทศวรรษนั้น ถนนจำนวนมากในกรุงเทพฯ รวมถึงถนนที่ตัดใหม่ทางตอนเหนือของเมืองในพื้นที่วังสวนดุสิตและบริเวณใกล้เคียงก็ยังคงเป็นถนนปูอิฐอยู่นั่นเอง โดยมีทั้งแบบปูอิฐแบนกระทุ้งอิฐหักและปูอิฐตะแคง (จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2513, น. 148–149, 152; *พระราชหัตถเลขาสมเด็จพระปิยมหาราชพระราชทานเจ้าพระยาวรพงศ์พิพัฒน์ และประวัติเจ้าคุณพ่อ*, 2526, น. 20–22)

[10] แม็กเวลล์ ซอมเมอร์วิลล์ (Maxwell Sommerville) (1897, p. 37) ซึ่งเข้ามาในกรุงเทพฯ ราวปี 1896 หรือ 1897 รายงานเรื่องถนนสำเพ็งไว้ว่า "หนึ่งไมล์ทางตะวันออกของเขตพื้นที่ของเจ้าในเมือง ทุกศีรษะล้วนผินและเท้าทุกคู่เร่งรุดไปในตลาด ซึ่งตั้งยาวเหยียดไปบนสองข้างถนนแบบแมคอาดัม (a macadamized street) ระยะทางสองหรือสามไมล์." ฉบับแปลของกรมศิลปากรแปลคำว่า "macadamized street" ว่า "ถนนหิน" (ซอมเมอร์วิลล์, 2544, น. 47) ซึ่งชวนให้เข้าใจได้ว่าเป็นถนนที่ปูลาดด้วยแผ่นหิน ซึ่งเป็นความเข้าใจที่ไม่ถูกต้อง

ในชั้นหลังลงมา ถนนเจริญกรุงตอนที่อยู่นอกกำแพงพระนคร ซึ่งเรียกกันในหมู่ชาวตะวันตกว่า New Road (ถนนใหม่) ก็เปลี่ยนจากถนนถนนดินโรยอิฐหักหรือเศษหินมาเป็นถนนปูอิฐ ปัญหาของถนนแบบนี้คือ “ในหน้าฝนพวกมันกลายเป็นปลักโคลนสีแดง และในหน้าแล้งก็กลายเป็นฝุ่นหนาเป็นนิ้ว” (Bangkok, 1908, p. 241) เอมิล จอตทรองด์ (Émile Jottrand) ที่ปรึกษากฎหมายชาวเบลเยียมของรัฐบาลสยามซึ่งในเวลานั้น มีที่ทำงานอยู่ที่ศาลโปริสภาที่ 1 บนถนนเจริญกรุง เขียนไว้ในสมุดบันทึกเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 1898, ว่า “ผมไม่ชอบเดินไปตามถนนใหม่ แม้ว่าผมจะเป็นนักเดินเท้าท่องถนนมือสมัครเล่น. คนเดินถนนกำลังเสี่ยงกับการที่จะเหยียบเท้าของคนอื่น, เบียดเสียด, นอกเหนือไปจากการมองไม่เห็นโคลนตม, และทำให้เสื้อผ้าเปรอะเปื้อนในชั่วพริบตา.” ไม่เพียงแต่โคลนตม ถนนเจริญกรุง, และถนนสายอื่น ๆ, ยังต้องเผชิญกับฝุ่นที่เกิดจากถนนปูอิฐ จอตทรองด์กล่าวถึงถนนเจริญกรุงไว้ว่า “เหลืองและฝุ่นคลุ้ง” (Jottrand, 1996, pp. 8, 16) ผู้คนรับมือกับฝุ่นด้วยการใช้วิธีจ้างกุลีจีนรดน้ำถนนเพื่อไม่ให้ฝุ่นฟุ้งขึ้นมา (Jottrand, 1996, p. 18; จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2513, น. 162–163) การรดน้ำถนนนี้ใช้มาจนถึงต้นศตวรรษที่ 20 (Jottrand, 1996, p. 436)

ในแง่ของวิธีการก่อสร้าง ถนนเจริญกรุง, ตั้งแต่แรกสร้างเรื่อยมาจนปลายศตวรรษที่ 19 เป็นอย่างช้า, จึงไม่ใช่ถนนสายแรกของสยามที่สร้างขึ้นตามแบบตะวันตกผ่านการศึกษาดูงานที่อาณานิคมของอังกฤษในสิงคโปร์เมื่อปี 1861 ของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ กล่าวอีกอย่างหนึ่งคือถนนเจริญกรุงไม่ได้สร้างตามแบบถนนในสิงคโปร์อาณานิคมหรือไม่ได้ใช้เทคโนโลยีการสร้างถนนแบบตะวันตกผ่านทางอาณานิคม แม้จะมีการใช้เทคโนโลยีตะวันตกในการสำรวจและรังวัดแนวถนน โดยมี เฮนรี อลาบาสเตอร์ (Henry Alabaster) ซึ่งเวลานั้นเป็นล่ามของเซอร์โรเบิร์ต ชอมเบอร์ก กงสุลอังกฤษ เป็นผู้ “สำรวจพื้นที่เพื่อกำหนดแนวถนนเหล่านั้น” โดยก่อนหน้านั้น อลาบาสเตอร์เคยช่วยราชการสยามในการสำรวจพื้นที่เพื่อกำหนดแนวถนนของถนนตรงที่ตัดในปี 1857 ด้วย (Smith, 1872, p. 311)[11]

ตึกแถว

ราวกลางเดือนเมษายน 1858 มีประกาศเรื่องโปรดจะยกค่าเบี้ยตลาดรายวันลงพิมพ์ในราชกิจจา-นุเบกษาความว่า “ทรงพระมหากรุณาแก่ราษฎรยากจนขายของเล็กน้อย ที่เปนของจะเหน้าบูดในวันนั้น ต้องเสียค่าตลาดเปนเบี้ยรายวัน โปรดยกพระราชทานให้ จะไม่ให้ราษฎรพวกนั้นต้องเสียค่าเบี้ยตลาดรายวันต่อไป ให้ราษฎรคอยฟังความหมายประกาศวิตถารซึ่งจะประกาศมาภายหลังเทอญ” (*ราชกิจจานุเบกษาในรัชกาลที่ 4*, 2540, น. 45) ประกาศฉบับพิสดารซึ่งออกมาในวันที่ 11 มิถุนายน 1858 นั้น นอกจากจะเป็นการยกเลิกอากรตลาด “ของเลกน้อยในราคาทุนตำลึงลงมาทั้งปวง” ยังมีการกำหนดพิกัดอัตราภาษีอากร “โรงร้านเรือแพที่ขายของ แต่เจ้าของผู้ขายของรายใหญ่ ๆ แลตั้งไว้ให้มีผู้เช่า” (*ราชกิจจานุเบกษาในรัชกาลที่*

[11] ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์ (2560, น. 39) ระบุว่าอลาบาสเตอร์นั้น “เป็นผู้ทำการสำรวจรังวัดแนวถนนและเขียนแบบก่อสร้าง” ขณะที่ Siam Repository ระบุแต่เพียงว่า “สำรวจพื้นที่เพื่อกำหนดแนวถนนเหล่านั้น” (surveying the ground to plot out these roads)

4, 2540, น. 118-123)[12] และในวันรุ่งขึ้นก็มีประกาศตามมาอีกฉบับหนึ่ง มีรายละเอียดของภาษีที่เรียกเก็บจาก“เจ้าของโรงร้านเรือนเรือซึ่งเป็นที่ขายแลให้เช่า”, หรือที่เรียกว่า “ภาษีที่ซื้อขาย” เพิ่มขึ้น (*ราชกิจจานุเบกษาในรัชกาลที่ 4*, 2540, น. 123-127)[13] ภาษีนี้เป็นต้นเค้าของภาษีที่เรียกกันในชั้นหลังว่าภาษีโรงเรือน (รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์, 2527, น. 164-169, 171)

ตามที่มาในปรารภของพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว การยกเลิกอากรตลาดซึ่งเรียกเก็บจากพ่อค้าแม่ขายแล้วเปลี่ยนเป็นภาษีสถานที่ซื้อขายซึ่งเรียกเก็บจากเจ้าของสถานที่นั้นเพราะ “ได้ทรงพระราชดำริห์คาดใจคิดถึงใจราษฎรอยู่ทุกหน้านานมาแล้ว ก็เห็นว่าไพร่ฟ้าข้าแผ่นดินซึ่งเปนคนยากจนโดยมาก เลี้ยงชีวิตรด้วยลงทุนหาของเลกน้อยมาขาย หากำไรเล็ก ๆ น้อย ๆ ได้กำไรบ้างขาดทุนบ้างไม่พอใจจะเสียค่าตลาดทุกคนด้วยกัน เพราะฉนั้นพระราชหฤไทยก็ทรงพระเมตตากรุณาสงสาร อยากจะให้เลิกการเกบตลาดเสียทั้งสิ้น ให้ราษฎรที่ยากจนได้หากินสบาย” แต่ก็ควรกล่าวด้วยว่า, การเก็บอากรตลาดจากราษฎรที่ “ลงทุนซื้อของเลกน้อยมาวางขายในท้องถนนเปนเวลา แลกระเดียดแบกเร่ขายใส่เรือน้อย เที่ยวภายไปมาอยู่ในแม่น้ำลำคลอง” (*ราชกิจจานุเบกษาในรัชกาลที่ 4*, 2540, น. 119, 120) นั้นเข้าทำนองเบี้ยหัวแตกเมื่อเทียบกับภาษีที่เก็บจากสถานที่ซื้อขายที่เก็บได้เป็นกอบเป็นกำมากกว่า ปัลเลอกัวซ์ (2549, น. 207) ให้ตัวเลขจำนวนเงินที่ได้จากอากร “ตลาดสด” และภาษี “แพร้านค้า” ในรัชกาลพระจอมเกล้าว่าเท่ากับ 100,000 และ 150,000 บาท โดยลำดับ กล่าวอีกอย่างหนึ่งคือ รัฐบาลน่าจะได้ผลประโยชน์จากการเก็บภาษีสถานที่ค้าขายมากกว่าภาษีที่เรียกเก็บจากพ่อค้าแม่ขาย

การปรากฏอาคารที่เรียกว่า “ตึก” ซึ่งคือ “เรือนที่ก่อด้วยอิฐนั้น, เหมือนอย่างตึกดินฤๅตึกแขก, ตึกเจ๊กเปนต้น” (Bradley, 2514, น. 242) ในกฎหมายยกเลิกอากรตลาดและตั้งภาษีใหม่บ่งชี้ว่า น่าที่จะมีจำนวนตึกสำหรับวางขายสินค้าของตนหรือให้เช่ามากพอหรือมีความสำคัญมากพอที่จะนับรวมเข้าใน “ที่ซื้อขาย” ที่จะเรียกเก็บภาษี ดังเมื่อแบรดลีย์ไปเดินที่ท้องสำเพ็งในปี 1836 ก็บันทึกไว้ว่า ฟากข้างถนนปูด้วยอิฐที่ท้อง สำเพ็งนั้นเป็นอาคารอย่างจีนก่อด้วยอิฐ (Terwiel, 1989, p. 213) และที่หน้าวัดจักรวรรดิราชาวาส (วัดสามปลื้ม) ซึ่งตั้งอยู่ในท้องสำเพ็งก็มีตึกให้เช่าโดยที่ตึกนั้นเป็นของพระเจ้ากรุงสยาม (หอวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาล ที่ 4, เลขที่ 308, “เรื่องบัญชีเก็บเงินค่าเช่าตึกหน้าวัดจักรวรรดิ์,” จ.ศ. 1223, อ้างถึงใน สยมพร ทองสาริ, 2526, น. 30) ตึกที่กล่าวถึงทั้งนั้นสร้างขึ้นก่อนการเดินทางเยือนสิงคโปร์ของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์และสร้างอยู่ริมถนน หลักฐานที่มียังแสดงด้วยว่า ไม่เฉพาะแต่ท้องสำเพ็งเท่านั้นที่มีการสร้างตึกสำหรับวางขายสินค้าของตนหรือให้เช่า แต่ยังมีการสร้างตึกที่ย่านอื่นด้วย เช่น ตึกแถวหลังหนึ่งยาว 40 ห้องที่สร้างขึ้นสำหรับ “ให้ครูสอนหนังสือแลครูหัดทหารอย่างยุโรปอยู่บ้าง ให้ลูกค้าแขกฝรั่งเช่าค้าขายอยู่บ้าง” ของพระเจ้ากรุงสยามที่บริเวณ “ท้องสนามข้างถนนหน้าพระที่นั่งสุทไธสวริย์” (ทิพากรวงศมหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค),

[12] ดูประกาศฉบับเดียวกันนี้ซึ่งใช้ชื่อว่า “พระราชกระแส เลิกเก็บอากรตลาด เปลี่ยนเปนเก็บภาษีโรงร้านเรือนแพ ณ วันศุกร เดือน 8 ขึ้น 1 ค่ำ ปีมะเมียสัมฤทธิศก,” ใน เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ, 2478, น. 3–8. และ จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2548, น. 169–171.

[13] ดูประกาศฉบับเดียวกันนี้ใน เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ, 2478, น. 72–76. และ จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2548, น. 182–184.

2548, น. 256) และตึกหน้าวัดประยุรวงษาวาสของพระเจ้ากรุงสยาม (หอวชิรญาณ, จดหมายเหตุรัชกาลที่ 4, เลขที่ 115 “เรื่องประกาศตึกวัดประยูรวงษ์,” ไม่ปรากฏ จ.ศ., อ้างถึงใน สยมพร ทองสาริ, 2526, น. 30) ซึ่งตั้งอยู่ในย่านอันเป็นที่ตั้งของตึกหลวงรับราชทูตและที่พักอาศัยชาวต่างชาติ และในละแวกนั้นก็มี “ตึกขาว” ของพวกแขกสุหรัตและ “ตึกแดง” ตั้งอยู่ด้วย

นอกพื้นที่กรุงเทพฯ ในช่วงเวลาก่อนการเดินทางเยือนสิงคโปร์ของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ก็มีการสร้างตึกสำหรับวางขายสินค้าของตนหรือให้เช่าด้วย ดังกรณีการสร้าง “ตึกตลาด”[14] ที่เมืองเพชรบุรีอันเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ “พระราชวังฤดูร้อนแห่งใหม่” (new summer palace) และ “เมืองใหม่” (new town) ที่เริ่มขึ้นในปี 1859 ซึ่งมีพระเพ็ชรพิไสยศรีสวัสดิ์ (ท้วม) ปลัดเมืองเพ็ชรบุรีเป็นนายงาน (ทิพากรวงศมหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค), 2548, น. 297; ดำรงราชานุภาพ, 2465, น. 56-58)[15]

ตึกตลาดเมืองเพชรบุรีสร้างอยู่ริมถนน[16] ชาวตะวันตกที่ไปเยือนเพชรบุรีในทศวรรษที่ 1860 ไม่ได้กล่าวว่าถนนมีลักษณะอย่างไร เป็นได้ว่าถนนเมืองเพชรบุรีจะสร้างโดยวิธีการอัดดินให้แน่นแล้วโรยผิวถนนด้วยอิฐหักหรือเศษหิน หรืออาจจะลาดผิวถนนด้วยอิฐ (อัชฌวดี กมลาศน์ ณ อยุธยา, 2536, น. 72) ถ้าเป็นแบบหลังก็มีความเป็นไปได้มากว่าจะใช้วิธีเดียวกับที่ใช้ในการสร้างถนนในกำแพงพระนคร แต่ค่อนข้างแน่นอนว่าไม่ใช่วิธีอย่างการสร้างถนนในกรุงลอนดอนที่พระเพ็ชรพิไสยศรีสวัสดิ์ผู้ “ออกแบบและก่อสร้างพระราชวังฤดูร้อนแห่งใหม่ของพระราชาตามแบบอย่างวินด์เซอร์บนเขาหินอัคนีที่ตั้งบนที่ราบห่างจากตัวเมืองราวสองไมล์” เมื่อยังเป็นที่ จมื่นราชามาตย์ “ขุนนางหนุ่มผู้เฉลียวฉลาดซึ่งไปเยือนอังกฤษกับคณะทูตสยาม” ในปี 1857 ได้ไปเห็นมา (Thomson, 1875, p. 112)[17] ถนนในกรุงลอนดอนนั้นมีลักษณะตามที่หม่อมราโชทัย (ม.ร.ว.กระต่าย อิศรางกูร) (2470, น. 73) ซึ่งเป็นล่ามในคณะทูตบรรยายไว้ว่า “ที่เปนถนนใหญ่ประมาณกว้าง 8 วา ที่เปนถนนเล็กกว้าง 5 วาบ้าง 4 วาบ้างถนนทั้งนั้นปูด้วยศิลาทำเหมือนแผ่นอิฐ แลปูตะแคงสำหรับรถแลม้าเดิน

---

[14] พงศาวดารฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงษ (ขำ) ใช้คำว่า “ตึกตลาด” เมื่อกล่าวถึง “ตึกแถว” (ทิพากรวงศมหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค), 2548, น. 297)

[15] คำว่า “พระราชวังฤดูร้อนแห่งใหม่” และ “เมืองใหม่” เป็นคำของ จอห์น ทอมสัน (John Thomson) (1875, p. 112)

[16] ในการสร้างวังที่เมืองเพชรบุรีในคราวนั้นมีการสร้าง “ถนนใหญ่ทำแต่เชิงเขาลงมาถึงท่าน้ำ พระราชทานนามว่าถนนราชวิถี และที่เมืองเพชรบุรีนั้นโปรดให้สร้างสพานช้างก่ออิฐถือปูนข้ามลำน้ำสพาน 1 สร้างตึกแถวริมถนนตลาดเมืองเพชรบุรี 2 แถว สร้างถนนแต่เชิงเขามหาสวรรค์ไปถึงเขาหลวงสาย 1 ถนนแต่เชิงสพานช้างไปถึงเขาบันไดอิฐสาย 1 ถนนขวางแต่ถนนราชวิถีมาถึงเขาบันไดอิฐสาย 1” (ดำรงราชานุภาพ, 2465, น. 58) “สพานช้าง” นั้นในพงศาวดารฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงษ (ขำ) บรรยายว่าเป็น “สะพานข้ามแม่น้ำก่อด้วยอิฐอย่างสะพานยุโรป” (ทิพากรวงศมหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค), 2548, น. 297).

[17] ใน ปี 1857 พระเพ็ชรพิไสยศรีสวัสดิ์ (ท้วม) ซึ่งในเวลานั้นอายุ 27 ปี เป็นที่จมื่นราชามาตย์ ปลัดกรมพระตำรวจในซ้าย เดินทางไปอังกฤษกับคณะทูตสยามโดยทำหน้าที่เป็นพนักงานตรวจตรารักษาเครื่องราชบรรณาการ ((ทิพากรวงศมหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค), 2548, น. 122; จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2521, น. 457) จมื่นราชามาตย์ได้เป็นที่พระเพ็ชรพิไสยศรีสวัสดิ์ ปลัดเมืองเพ็ชรบุรี ในปี 1859 เป็นที่พระยาเทพประชุน ปลัดทูลฉลองกลาโหม ในปี 1866 (สมมตอมรพันธุ์, 2461, น. 74) เป็นที่ผู้ช่วยกรมท่าในเดือนพฤศจิกายน 1868 (จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2516, น. 16) และเลื่อนเป็นที่เจ้าพระยาภาณุวงษ์มหาโกษาธิบดี เสนาบดีกรมท่า ในปี 1869 (สมมตอมรพันธุ์, 2461, น. 74.)

ริมถนนทั้ง 2 ข้างยกขึ้นสูง 6 นิ้ว กว้างประมาณ 5 ศอก ปูด้วยศิลาใหญ่ หน้าศอกคืบ 4 เหลี่ยม เปนทางคนเดิน”

ตึกตลาดที่ถนนตลาดเมืองเพชรบุรีซึ่งสร้างตั้งแต่ปลายทศวรรษที่ 1850 หรือทศวรรษที่ 1860 ไม่หลงเหลือลงมาถึงชั้นหลังเพราะในปี 1879 เกิดเพลิงไหม้ตลาดเมืองเพชรบุรีถูกตึกตลาดเสียหาย (นวลสวาท อัศวินานนท์, 2535, น. 73) แต่รูปแบบของตึกเหล่านั้นเห็นได้จากบันทึกของชาวต่างชาติที่ไปเยือนเพชรบุรี จอห์น ทอมสัน (John Thomson) (1875, p. 112) ช่างภาพชาวสกอตซึ่งไปเยือนเพชรบุรีในปลายปี 1865 กล่าวถึงตึกตลาดเมืองเพชรบุรีไว้ว่า “มีแถวของเรือนอิฐที่สร้างอย่างประณีต” แมรี โลวินา คอร์ท (Mary Lovina Cort) (1886, pp. 235-236) มิชชันนารีคณะเพรสไบทีเรียนชาวอเมริกันที่เข้ามาทำงานเผยแผ่จนะพระเป็นเจ้าและเป็นครูที่เพชรบุรีตั้งแต่ปี 1874 ก็ว่าเมืองนี้มี “อาคารอิฐสองชั้นตามแนวถนนตลาด (Market Street) . . . ถนนตลาดทางฝั่งตะวันออกเรียงรายไปด้วยแถวของอาคารอิฐสูงสองชั้นยาวกว่าครึ่งไมล์” แต่เมื่อซาราห์ เอ็ม. คอฟแมน (Sarah M. Coffman) (1884, p. 118) มิชชันนารีคณะเพรสไบทีเรียนชาวอเมริกันซึ่งไปประจำที่เพชรบุรีพร้อมกับคอร์ทกล่าวถึงอาคารบนถนนสายหลักของเมืองซึ่งคือถนนตลาด คอฟแมนกล่าวว่า “บ้านบางหลังสร้างด้วยอิฐและบางหลังสร้างด้วยไม้ไผ่” ลักษณะของถนนตลาดเมืองเพชรบุรีซึ่ง “แคบมากและไม่มีทางเดินเท้า” (Coffman, 1884, p. 118) ยังเป็นเบาะแสให้สันนิษฐานไปในทางที่ว่า ตึกสร้างด้วยอิฐสูงสองชั้นไม่ใช่ “ตึกแถว” หรือ “shophouse” อย่างเมืองสิงคโปร์หรือปีนังที่ด้านหน้าของตึกแถวแต่ละห้องมีทางเดินในร่มเชื่อมกันตลอดแนวตึกแถวที่เรียกว่า “ทางห้าฟุต” (five foot way) (เกี่ยวกับ “ทางห้าฟุต” ดู Yeoh, 2013, pp. 243–280) และไม่น่าจะเป็นการเลียนแบบตึกแถวเมืองสิงคโปร์ แต่น่าจะเป็น “เรือนแถว” อย่างจีนที่เปลี่ยนมาใช้อิฐในการก่อสร้างแทนไม้ โดยที่รูปแบบการใช้งานของทั้งเรือนแถวและตึกแถวเป็นแบบเดียวกันคือ ด้านหน้าเป็นพื้นที่ขายของ ด้านหลังและชั้นบนเป็นพื้นที่พักอาศัย

เกือบจะไม่มีข้อสงสัยว่าวิธีก่อสร้างตึกตลาดจะไม่ใช่แบบเดียวกับวิธีการก่อสร้างอาคารในหมู่พระที่นั่งหรืออาคารประกอบของวังบนเขาเมืองเพชรบุรีซึ่งเป็นการ “สร้างเลียนแบบต่างชาติ” (เบญจวรรณ ทัศนลีลพร, 2543, น. 85) ดังที่ทอมสัน (Thomson, 1875, p. 112) กล่าวถึงวังบนเขาที่เขาเห็นว่าก่อสร้าง “ตามแบบอย่างวินด์เซอร์” โดย “เป็นความพยายามสร้างอาคารให้ดูเป็นตึก แต่แท้ที่จริงแล้วอาคารใช้โครงไม้เป็นแกนในและก่ออิฐถือปูนหุ้มโดยรอบ ซึ่งเป็นเทคนิคการก่อสร้างที่ใช้สืบเนื่องต่อมาจากรัชกาลที่ 3” (เบญจวรรณ ทัศนลีลพร, 2543, น. 85) เช่นเดียวกับวิธีการที่ใช้ในการสร้างพระอภิเนาว์นิเวศน์อันเป็นหมู่พระที่นั่งในพระบรมมหาราชวังที่พระจอมเกล้าให้สร้างขึ้นในช่วงปี 1854 ถึง 1859 (แน่งน้อย ศักดิ์ศรี, 2549, น. 110–111) โดยช่างสยามที่รับผิดชอบในการก่อสร้างพระอภิเนาว์นิเวศน์ใช้ “ภาพและคำบรรยายถึงตะวันตกที่ ‘ศรีวิไล’ (civilized) ที่นักการทูตและพ่อค้าในชั้นนั้นนำเข้ามาให้” เป็นแม่แบบในการสร้างพระอภิเนาว์นิเวศน์ซึ่งเป็นสถาปัตยกรรม “ในแบบอย่างพระราชวังยุโรป” (Povatong, 2011, p. 25-26) ช่างที่รับผิดชอบการสร้างงานสถาปัตยกรรมแบบตะวันตกเหล่านั้น, ทั้งของหลวงและของราษฎร์, แม้ว่าจะเคยเห็นสถาปัตยกรรมแบบตะวันตกโดยตรง แต่ก็ไม่มีช่างหรือสถาปนิกตะวันตกมาออกแบบหรือควบคุมการก่อสร้าง

กล่าวคือ ช่างเหล่านั้นสอนตนเองหรือเรียนรู้ด้วยตนเองในการสร้างสถาปัตยกรรมตะวันตก โดยใช้เทคนิคการก่อสร้างที่มีอยู่แต่เดิม

ควรกล่าวด้วยว่า ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์ (2560, น. 225) เสนอไว้ว่า “ถนนได้ถูกนำเข้าไปผูกโยงกับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เป็นครั้งแรก หลังจากที่ถนนเจริญกรุงสร้างเสร็จ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เข้าจับจองที่ดินสองข้างถนนเป็นแถบยาว และสร้างตึกแถวชั้นเดียวขึ้นบนที่ดินนั้น” แต่ตึกตลาดเมืองเพชรบุรีเป็นตัวอย่างที่ดีที่แสดงให้เห็นถึงการแสวงหากำไรจากการสร้างตึกให้เช่า เมื่อเกิดเพลิงไหม้ตลาดเมืองเพชรบุรีถูกตึกตลาดเสียหายในปี 1879 นั้น หลักฐานแจ้งว่าตึกตลาดที่เสียหายเป็นของหลวง 93 ห้อง เป็นของเจ้าพระยาภาณุวงษ์มหาโกษาธิบดีที่พระคลัง 38 ห้อง (กจช. เอกสารรัชกาลที่ 5 เล่ม 22 จ.ศ. 1241 ตอบเมืองเพชรบุรีว่าด้วยให้เก็บเงินค่าเช่าตลาดไปทำตึกที่ไฟไหม้ต่อไป, อ้างถึงใน นวลสวาท อัศวินานนท์, 2535, น. 73) เจ้าพระยาภาณุวงษ์ (ท้วม) นั้นเคยเป็นที่พระเพ็ชรพิไสยศรีสวัสดิ์ปลัดเมืองเพ็ชรบุรี ไม่น่าแปลกใจหากพระปลัดเมืองเพชรบุรีจะสร้างตึกตลาดไว้ให้เช่าก่อนจะก่อนที่จะเข้ากรุงเพื่อรับตำแหน่งปลัดทูลฉลองกรมกลาโหมในปี 1866 เป็นไปได้ว่า การสร้างถนนถูกนำเข้าไปผูกโยงกับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ขึ้นก่อนที่เพชรบุรี หลังโครงการพระราชวังฤดูร้อนแห่งใหม่และเมืองใหม่ที่เพชรบุรีผ่านไป 3 ปี พระเจ้ากรุงสยามจึงเริ่มโครงการตัดถนนและสร้างตึกแถวขึ้นที่กรุงเทพฯ บนถนนเจริญกรุงและถนนเฟื่องนคร

อีกเช่นกันที่ไม่น่าสงสัยว่า การสร้างตึกตลาดที่กรุงเทพฯ จะไม่เกี่ยวกับการเดินทางเยือนสิงคโปร์ของเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ และก็ควรจะต้องกล่าวไว้ด้วยว่า เพชรบุรีนั้นเป็นเมืองขึ้นกรมกลาโหมอันเป็นกรมที่คนในสกุลบุนนาคดำรงตำแหน่งสมุหพระกลาโหมมาตั้งแต่ต้นรัชกาลพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รวมถึงเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ที่สมุหพระกลาโหมผู้เป็นพี่ชายต่างมารดาของพระเพ็ชรพิไสยศรีสวัสดิ์ปลัดเมืองเพชรบุรีด้วย ควรกล่าวอีกด้วยว่าเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์นั้นเป็นแม่กองสร้างพระนครคีรี (จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2548, น. 591) ไม่น่าแปลกใจหากการสร้างตึกตลาดไว้ให้เช่าที่เพชรบุรีจะมาปรากฏในกรุงเมื่อเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์รับเป็นแม่กองสร้างถนนเจริญกรุง

สรุป: ความ “เจริญ” ของ “กรุง”

เมื่อพวกกงสุลเข้าชื่อถวายว่า “ชาวยุโรปเคยขึ้นรถม้าขี่ม้าไปเที่ยวตากลมอากาศ ได้ความสบายไม่ใคร่เจ็บไข้ เข้ามาอยู่กรุง ไม่มีถนนหนทางที่จะขี่รถขี่ม้าไปเที่ยวพากันเจ็บไข้เนือง ๆ” อันเป็นปรารภเหตุของการสร้างถนนเจริญกรุงที่เจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์เป็นแม่กองในตอนต้นปี 1862 นั้น พงศาวดารจดไว้ว่า “ทรงพระราชดำริเห็นว่า พวกยุโรปเข้ามาอยู่ในกรุงมากขึ้นทุก ๆ ปี ด้วยประเทศบ้านเมืองเขามีถนนหนทางก็เรียบรื่นสะอาดไปทุกบ้านเมือง บ้านเมืองของเรามีแต่รกเรี้ยว หนทางก็เป็นตรอกเล็กซอกน้อย หนทางใหญ่ก็เปรอะเปื้อนไม่เป็นที่เจริญตา ดูเป็นที่อัปยศแก่ชาวนานาประเทศ เขาว่าเข้ามาก็เป็นการเตือนสติ เพื่อจะให้บ้านเมืองงดงามขึ้น” (ทิพากรวงศมหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค), 2548, น. 169) อีกราวสี่ปีหลังจากนั้น คือในปี 1866 แบรดลีย์ก็เขียนถึงเรื่องถนนในกรุงเทพฯ ไว้ว่า “เมืองไหน ๆ มีทางหลวงบนบกน้อย, เมืองนั้นมีสำคัญพยานว่าเมืองนั้นอยู่ที่มืดเปนเมืองป่า. ถ้ามีทางหลวงมาก ๆ ขี่ม้าได้ขี่รถได้, เมืองนั้นก็อยู่ในสว่างจริง, สว่างนั้น

อังกฤษเรียกว่าศิวิไลเซดเนชัล. เราเหน ว่ากรุงเทพฯ ได้ทำถนนใหม่ในกรุงเทพฯ สามแห่งสี่แห่งแล้วควรจะสรรเสิญ, แต่ยังน้อยนัก." (*หนังสือจดหมายเหตุ The Bangkok Recorder*, 2537, น. 545)

ถนนนั้นทำให้บ้านเมืองงดงาม ความงดงามของบ้านเมืองนั้นเรียกได้ว่าความศรีวิไล (Civilization) (Winichakul, 2000, p. 529) และความศรีวิไลนั้นมีความหมายว่าความเป็นสมัยใหม่ (Modernity) ด้วย ธงชัย วินิจจะกูล (2000, น. 531) ตั้งข้อสังเกตไว้ว่า "ศิวิไล" ในความหมายนี้ใช้คำอื่นในภาษาไทยแทนได้ "ในเวลาต่อมา ได้แก่ ความเจริญก้าวหน้า และทันสมัย" แต่น่าสังเกตว่า ในสมัยพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแล้วที่ถนนอันทำให้ "บ้านเมืองงดงามขึ้น" ได้ชื่อว่า "เจริญกรุง" แม้ว่าจะเพิ่งโปรดให้ออกชื่อเช่นนั้นในปี 1868 ก็ตามที (จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, 2548, 548) จึงตั้งแต่ในทศวรรษที่ 1860 เป็นอย่างช้าแล้วที่ "เจริญ" ถูกใช้ในความหมายว่า "ความศิวิไล" และ "ความเป็นสมัยใหม่" การทำบ้านเมืองให้ศรีวิไลและเป็นสมัยใหม่ด้วยถนนและอาคารจะเห็นได้ในรัชกาลถัดมาด้วย ดังเมื่อมี "ประกาศสร้างตึกถนนบำรุงเมือง" ปี 1870 ก็แจ้งว่าการปรับปรุงถนนบำรุงเมืองนั้นด้วยเพราะ "ตั้งพระราชหฤไทยจะใคร่ทำนุบำรุงการแผ่นดิน แลตกแต่งพระนครให้งามดีขึ้นกว่าแต่ก่อน จะได้สมควรแก่ความเป็นกรุงเทพมหานครบรมราชธานี" (รัตนาญัปติ (เปล่ง เวภาระ), 2541, น. 46-47)

กระนั้นก็ดี ความ "เจริญ" "ความศิวิไล" และ "ความเป็นสมัยใหม่", ซึ่งมีความหมายทำนองเดียวกันและใช้แทนกันได้, ที่เห็นได้จากถนนเจริญกรุงและตึกแถวถนนเจริญกรุงในรัชกาลพระจอมเกล้านั้นต่างไปจากถนนและตึกแถวที่เกิดขึ้นในรัชกาลถัดมา[18] วิธีการก่อสร้างและแบบทางสถาปัตยกรรมของถนนเจริญกรุงและตึกแถวริมถนนเจริญกรุงที่สร้างในปี 1862 นั้นไม่ได้ได้มาจากอาณานิคมของอังกฤษในสิงคโปร์ แต่เป็นการผสมผสานรูปแบบทางสถาปัตยกรรมที่มีอยู่เดิมในสยามเข้ากับการเลียนแบบตะวันตกผ่านทางการจับจ้องมองดูรูปภาพ และอาจจะรวมถึงจับจ้องมองดูถนนและตึกในสิงคโปร์และอังกฤษของชนชั้นนำสยาม แล้วจึงบอกให้ผู้ก่อสร้างลงมือสร้างตามอย่างที่ชนชั้นนำสยามเหล่านั้นเห็นและเข้าใจด้วยตนเอง หรือการสอนตนเองโดยที่การก่อสร้างนั้นใช้เทคนิคหรือเชิงช่างที่มีอยู่ในการก่อสร้าง ในกรณีของถนนก็เป็นการใช้ "วิธีการแบบดั้งเดิมมาก" เป็นพื้น ในกรณีของตึกแถว ช่างที่ลงมือก่อสร้างใช้เชิงช่างอย่างจีนในการสร้างงานสถาปัตยกรรมเลียนแบบตะวันตก หรือถ้าหากกล่าวในกรณีของการแต่งกายอย่างน้อยเท่าที่เห็นจากคณะที่ไปสิงคโปร์ในปี 1861 ชาวสยามก็เลียนแบบตะวันตกหรือทำให้คล้ายตะวันตกด้วยการสอนตนเอง ก่อนที่จะได้ไปพบกับ "แบบอย่างของอารยธรรมยุโรป" ที่สิงคโปร์ และนำ "เสื้อผ้าเครื่องแต่งกายแปลกใหม่" เหล่านั้นมาอวดพวก "คนหูหนาตาเล่อ" ในกรุงเทพฯ สิ่งนี้เกิดขึ้นง่ายกว่าและเกิดขึ้นก่อนการสร้างงานสถาปัตยกรรมแบบตะวันตก

ความเป็นสมัยใหม่ของกรุงเทพฯ ที่เห็นได้จากถนนเจริญกรุงและตึกแถวถนนเจริญกรุงในทศวรรษที่ 1860 จึงไม่ใช่ความเป็นสมัยใหม่แบบอาณานิคม หากแต่เป็นความเป็นสมัยใหม่อีกแบบหนึ่ง (another modernity) ที่มีลักษณะสำคัญคือ การห่อหุ้มด้วยสิ่งเลียนแบบอย่างตะวันตกผ่านการสอนตนเอง ความเป็นสมัยใหม่อีกแบบหนึ่งนี้อาจเรียกได้ว่าเป็นความทันสมัยแบบสอนตัวเอง (auto-didactic modernity) ไม่น่า

[18] กรณีของความเป็นสมัยใหม่ของสถาปัตยกรรมกรรมในรัชกาลที่ 5 ดู Povatong, 2011.

แปลกใจหากว่าการสอนตนเองนี้จะกลายมาเป็นลักษณะหนึ่งของความเป็นสมัยใหม่ของสยาม, ซึ่งอาจจะไม่จำกัดอยู่เฉพาะแต่ในกรณีของถนนและตึก หรืองานสถาปัตยกรรม, ที่จะปรากฏในชั้นหลังลงมา

เอกสารอ้างอิง

ก่งศิลป์ (หรุ่น), จมื่น. (2460). จดหมายเหตุโหรของจมื่นก่งศิลป์. ใน *ประชุมพงศาวดารภาคที่ 8* (น. 26–66). โรงพิมพ์ไทย.

จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. (2521). *พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. โรงพิมพ์มหามกุฎราชวิทยาลัย.

จอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. (2548). *ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4*. มูลนิธิโครงการตำรา สังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. (2513). *พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ทรงบริหารราชการแผ่นดิน ภาคที่ 3 (ตอน 1)*. คณะกรรมการจัดพิมพ์เอกสารทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและโบราณคดี สำนักนายกรัฐมนตรี.

จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว, พระบาทสมเด็จพระ. (2516). *จดหมายเหตุพระราชกิจรายวันในรัชกาลที่ 5 ปีมะโรง พ.ศ. 2411-ปีระกา พ.ศ. 2416*. คณะกรรมการจัดพิมพ์เอกสารทางประวัติศาสตร์ สำนักนายกรัฐมนตรี.

เจ้าพระยาเทเวศรวงษ์วิวัฒน์ ผู้บัญชาการกรมศุขาภิบาล กราบบังคมทูลพระกรุณา. (121, 24 พฤษภาคม). สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 5 กระทรวงนครบาล 5.1/44 มิสเตอบ๊อกบรรทุกศิลามาขายทางรถไฟ แลเรื่องศิลาทำถนน.

ซอมเมอร์วิลล์, ม. (2544). *Siam on the Meinam from the Gulf to Ayuthaia* [สยามริมฝั่งเจ้าพระยา]. กองวรรณกรรมและประวัติศาสตร์.

ณัฐวุฒิ ปรียวนิตย์. (2560). *เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนคร สมัยรัชกาลที่ 1-5*. คณะสถาปัตย-กรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

ณัฐวุฒิ สุทธิสงคราม. (2551) *สมเด็จเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) เล่ม 1* (พิมพ์ครั้งที่ 3). สร้างสรรค์บุ๊คส์.

ดำรงราชานุภาพ, สมเด็จฯ กรมพระยา. (2489). *ความทรงจำ: พระนิพนธ์สมเด็จกรมพระยาดำรงราชานุภาพที่ทรงค้างไว้ 5 ตอน*. โรงพิมพ์พระจันทร์.

ดำรงราชานุภาพ, พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระ. (2465). *ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 25 เรื่องสถานที่แลวัตถุซึ่งสร้างในรัชชกาลที่ 4*. โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร.

ทิพากรวงศมหาโกษาธิบดี (ขำ บุนนาค), เจ้าพระยา. (2548). *พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4*. บริษัท อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด

นวลสวาท อัศวินานนท์. (2535). *ความเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจของเมืองเพชรบุรี (พ.ศ. 2400–2460)* [วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ ไม่ได้ตีพิมพ์]. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

แน่งน้อย ศักดิ์ศรี, ม.ร.ว. (2549). *พระอภิเนาว์นิเวศน์: พระราชนิเวศน์ในพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว*. มติชน.

เบญจวรรณ ทัศนลีลพร. (2543). *การออกแบบพระนครคีรี จังหวัดเพชรบุรี* [วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ศิลปกรรม ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยศิลปากร.

แบรดลีย์, แดน บีช. (2462). จดหมายเหตุของหมอบลัดเล. ใน *ประชุมพงศาวดารภาคที่ 12* (น. 32–83). โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร.

ปาลเลกัวซ์, ฌัง–ปัปติสต์. (2549). *Description du Royaume Thai ou Siam* [*เล่าเรื่องกรุงสยาม*]. ศรีปัญญา.

พระราชหัตถเลขาสมเด็จพระปิยมหาราชพระราชทานเจ้าพระยาวรพงศ์พิพัฒน์ และประวัติเจ้าคุณพ่อ. (2526). โรงพิมพ์ตีรณสาร.

รังสรรค์ ธนะพรพันธุ์. (2527). *ภาษีอากรในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย: คลังข้อมูลและบทสำรวจสถานะทางวิชาการ*. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

รัตนาญัปติ (เปล่ง เวภาระ), หลวง (รวบรวม). (2541). *กฎหมายในรัชกาลที่ 5 เล่ม 1*. สำนักราชเลขาธิการ. *ราชกิจจานุเบกษาในรัชกาลที่ 4*. 2540. ต้นฉบับ.

ราโชทัย (ม.ร.ว.กระต่าย อิศรางกูร), หม่อม. (2470). จดหมายเหตุของหม่อมราโชทัย. ใน *ประชุมพงศาวดารภาคที่ 45 จดหมายเหตุเรื่องทูตไทยไปประเทศอังกฤษ เมื่อ พ.ศ. 2400* (น. 1–105). โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร.

เล่าเรื่องถนนเมืองบางกอก เล่ม 1 รัชกาลที่ 4–5. (2557). สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร.

สมมตอมรพันธุ์, พระเจ้าบรมวงษ์เธอ กรมพระ. (2461). *เรื่องตั้งเจ้าพระยาในกรุงรัตนโกสินทร*. โรงพิมพ์บำรุงนุกูลกิจ.

สยมพร ทองสาริ. (2526). *ผลของการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411-2453): ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนในกำแพงพระนครด้านเหนือและด้านใต้พระนคร* [วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์เอเชียตะวันออก-เฉียงใต้ ไม่ได้ตีพิมพ์]. มหาวิทยาลัยศิลปากร. *สาส์นสมเด็จ เล่ม 9 (ภาค 44–49)*. (2563). ต้นฉบับ.

เสถียร ลายลักษณ์ และคณะ (รวบรวม). (2478). *กฎหมายประจำศก เล่ม 6, กฎหมาย จ.ศ. 1220–1221–1222–1223–1224*. โรงพิมพ์เดลิเมล์.

หนังสือจดหมายเหตุ The Bangkok Recorder. (2537). สำนักราชเลขาธิการ.

อัชฌวดี กมลาศน์ ณ อยุธยา. (2536). *การศึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทางอนุรักษ์โบราณสถานและพัฒนาเมืองเพชรบุรี* [วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์]. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Bangkok (1908). In A. Wright (Ed.), *Twentieth Century Impressions of Siam: Its History, People, Commerce, Industries, and Resources* (pp. 238–290). Lloyds Greater Britain Publishing Company, Ltd.

Askew, M. (2002). *Place, practice and representation*. Routledge.

Bradley, D.B. (2514). *หนังสืออักขราภิธานศรับท์ = Dictionary of Siamese Language*. คุรุสภา.

Chor Boon Goh. (2013). *Technology and entrepôt colonialism in Singapore, 1819–1940*. Institute of Southeast Asian Studies.

Coffman, S. (1884). In and About Petchaburee. In *Siam and Laos as Seen by Our American Missionaries* (pp. 112–119). Presbyterian Board of Publication.

Cort, M. L. (1886). *Siam or, the Heart of Farther India*. Anson D.F. Randolph & Company.

Crawfurd, J. (1987). *Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China*. Oxford University Press.

De La Mahotière, L.R. (1908). The Highways and Sanitation of Bangkok. In A. Wright (Ed.), *Twentieth Century Impressions of Siam: Its History, People, Commerce, Industries, and Resources* (pp. 291–292). Lloyds Greater Britain Publishing Company, Ltd.

Jackson, P. A. (2007). Autonomy and subordination in Thai history: the case for semicolonial analysis. *Inter-Asia Cultural Studies*, *8*(3), 329–348.

Jottrand, É. (1996). *In Siam: The Diary of a Legal Advisor of King Chulalongkorn's Government*. White Lotus.

Local. (1861. August 6). *The Overland Singapore Free Press*, 1.

Local. (1861, July 6). *The Overland Singapore Free Press*, 1.

Menon, A.P.G. (1988). Surface Transport in Singapore: Past, Present and Future, A South-East Asian Experience. In *Proceedings 14th ARRB Conference, 28 August-2 September 1988, Canberra, Part 1 Invited Speakers* (pp. 119–126).

Neon Snidvongs. (2023). *Siam's Foreign Relations in the Reign of King Mongkut, 1851–1868*. International Studies Center.

Paper connected with the Attack upon Tringanu in November 1862. (1863). In *House of Commons Parliamentary Papers, Accounts and Papers: Forty-Eight Volumes, (15) East India, Volume XLIII* (pp. 299–388). House of Commons.

Pinang. (1861, September 5). *The Singapore Free Press*, 3.

Povatong. (2011). *Building* Siwilai*: Transformation of Architecture and Architectural Practice in Siam during the Reign of Rama V, 1869-1910*. Ph.D. Dissertation (Architecture), University of Michigan.

Roy, E. V. (2020). Bangkok's Bunnag Lineage from Feudalism to Constitutionalism: Unraveling a Genealogical Gordian Knot. *Journal of the Siam Society*, *108*(2), 17–46.

Shipping in the Harbour. (1861, August 1). *The Singapore Free Press*, 4.

Shipping Intelligence. (1861, August 21). *The Overland Singapore Free Press*, 1.

Shipping News. (1861, August 21). *The Singapore Free Press*, 1.

Siam. (1861, August 15). *The London and China Telegraph*, *III*(66), 412.

Smith, S. (1872). The Roads. *Siam Repository*, *4*(3), 311–312.

Sommerville, M. (1897). *Siam on the Meinam, From the Gulf to Ayuthia, Together with Three Romances Illustrative of Siamese Live and Customs*. Sampson Low, Marston and Company Limited.

Teeraviriyakul. (2014). *Bangkok Modern: The Transformation of Bangkok with Singapore and Batavia as Models (1861-1897)*. Institute of Asian Studies.

Teeraviriyakul. (2016). Bangkok: From an Antique to a Modern City. In Wasana Wongsurawat (Ed.). *Sites of Modernity: Asian Cities in the Transitory Moments of Trade, Colonialism, and Nationalism* (pp. 119–136). Springer.

Terwiel, B.J. (1989). *Through Travellers' Eyes: An Approach to Early Nineteenth century Thai History*. Editions Duang Kamol.

The Straits. (1861, August 15). *Allen's India Mail and Official Gazette from British & Foreign India, China & All Parts of the East*, *XIX*(498), 631.

The Straits. (1861, September 23). *Allen's India Mail and Official Gazette from British & Foreign India, China & All Parts of the East*, *XIX*(498), 724.

Tomlin, J. (1831). *Journal of A Nine Months Residence in Siam*. Ederick Westley and A.H. Davis.

Thomson, J. (1875). *The Straits of Malacca, Indo-China and China or Ten Years Travels, Adventures and Residence Abroad*. London: Simpson Low, Marston, Low, & Searle.

Untitled. (1861, August 1). *The Singapore Free Press*, 3.

Untitled. (1861. August 3). *The Straits Times*, 1.

Untitled. (1861, July 4). *The Singapore Free Press*, 3.

Untitled. (1861. July 6). *The Straits Times and Singapore Journal of Commerce*, 2.

Vejjajiva. (2015). Siam's Old Singapore Ties. *Journal of the Siam Society*, *103*, 107–132.

Winichakul. (2000). The Quest for "Siwilai": A Geographical Discourse of Civilizational Thinking in the Late Nineteenth and Early Twentieth-Century Siam. *The Journal of Asian Studies*, *59*(3), 528–549.

Yeoh, B. S. (2013). *Contesting Space in Colonial Singapore: Power Relations and Urban Built Environment*. NUS Press.

Yuk Hong Ian Tan. (2011-12). *Bridges to Our Heritage: The Significance of Five Historic Bridges Over Singapore River* [Unpublished M.Sc. Dissertation]. University of Edinburgh.