

การกลายเป็นสังคมเมืองสมัยใหม่ของฮานอย
เมืองอาณานิคมฝรั่งเศส ค.ศ. 1897-1907
Modern Urbanization of Colonial French Hanoi,
1897-1907

मितต ทรัพย์ผุด¹
สรพจน์ เสวนคุณากร²
สุทธิพงศ์ เพิ่มพูน³

บทคัดย่อ

ถึงแม้ว่าฮานอยจะไม่อยู่ในฐานะเมืองหลวงมาอย่างต่อเนื่องโดยตลอด แต่ก็ถือว่าเป็นเมืองหลวงที่มีอายุยืนยาวมากมาตั้งแต่สมัยราชอาณาจักร ค.ศ. 1010 จวบจนถึงสมัยสาธารณรัฐในปัจจุบัน ประสบการณ์การเป็นเมืองหลวงอาณานิคมของอินโดจีนแห่งฝรั่งเศสระหว่าง ค.ศ. 1897-1907 เป็นช่วงเวลาที่สำคัญมากช่วงหนึ่งของฮานอยได้กลายเป็นสังคมเมืองแบบตะวันตกอย่างสมบูรณ์ รัฐบาลอินโดจีนแห่งฝรั่งเศสได้ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกฎหมายและก่อสร้างเมืองหลวงอาณานิคมทางด้านใดบ้าง การปรับตัวสู่ความทันสมัยของฮานอยเป็นไปในลักษณะใด เกิดจากแรงจูงใจใด และเมื่อเปรียบเทียบกับเมืองหลวงร่วมสมัยต่างๆ ใน

¹ อาจารย์ประจำหลักสูตรภาษาและวัฒนธรรมภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

² อาจารย์ประจำหลักสูตรภาษาและวัฒนธรรมภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

³ อาจารย์ประจำหลักสูตรภาษาและวัฒนธรรมภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

โลกนั้นฮานอยมีความแตกต่างอย่างไร ประเด็นปัญหาของบทความนี้คือการกลายเป็นสังคมเมืองของฮานอยในช่วงระยะแรกของการเป็นเมืองหลวงของอินโดจีนแห่งฝรั่งเศสระหว่าง ค.ศ. 1897-1907 มีลักษณะอย่างไร และเกิดจากปัจจัยใด

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการกลายเป็นสังคมเมืองของฮานอยในช่วงระยะแรกของการเป็นเมืองหลวงอาณานิคมฝรั่งเศสในคาบสมุทรอินโดจีน ระหว่าง ค.ศ. 1897-1907 ผลการศึกษาพบว่า ประการแรก ช่วงเวลาระหว่าง ค.ศ. 1897-1907 ถือได้ว่าเป็นช่วงเวลาที่สำคัญมากช่วงหนึ่งของฮานอยที่ได้ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์อย่างสมบูรณ์ทั้งทางด้านผังเมือง อาคารสิ่งก่อสร้าง รวมถึงระบบสาธารณูปโภค อาทิ ถนน น้ำประปา ไฟฟ้า รถราง เป็นต้น ประการที่สอง แรงจูงใจของรัฐบาลอินโดจีนแห่งฝรั่งเศสทั้งในสมัยนายปอล ดูแมร์ และสมัยนายปอล โบ มีความต่อเนื่องกัน กล่าวคือ ให้ความสำคัญกับการปรับตัวสู่ความทันสมัยของฮานอยและศักดิ์ศรีของอาณานิคมฝรั่งเศส อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า การกลายเป็นสังคมเมืองของฮานอยภายใต้การดำเนินการของรัฐบาลอินโดจีนแห่งฝรั่งเศสเกิดขึ้นในเวลาเดียวกับช่วงเวลาการปรับตัวสู่ความทันสมัยของยุโรป ดังนั้น ฮานอยจึงได้รับการก่อสร้างให้เป็นศูนย์กลางแห่งความทันสมัยที่สะท้อนให้เห็นถึงความเจริญรุ่งเรืองและก้าวหน้าทางวิทยาการและเทคโนโลยีทุกแขนงของฝรั่งเศสในฐานะมหาอำนาจของโลกทั้งทางด้านการเมืองและวัฒนธรรมในตะวันออกไกล

คำสำคัญ: ฮานอย, เมืองอาณานิคม, ประวัติศาสตร์สังคมเมือง, อินโดจีนแห่งฝรั่งเศส, ประวัติศาสตร์ภูมิภาคลุ่มน้ำโขงสมัยอาณานิคม

Abstract

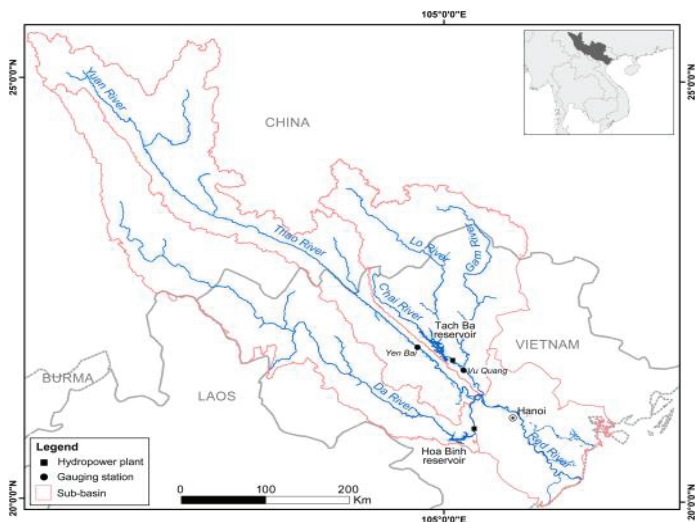
Even though Hanoi has been discontinuously established as a capital through times, Hanoi has a long history from 1010 A.D. in the era of kingdom until now in the era of republic. The experience of Hanoi as the capital of French Indochina during 1897-1907 is considered as one of the most important periods during which Hanoi had been completely urbanized in the Western style. How did the governments of French Indochina change the landscapes of the French colonial capital? In what sense is defined the modernization of Hanoi? What are the *forces profondes* of the urbanization? In comparison to contemporary capitals in the World, what are any significant differences? The problematic of the paper is: what are the characteristics of the early urbanization of Hanoi during 1897-1907? And what are the reasons behind this?

This paper aims to explore the early urbanization of Hanoi as French colonial capital in the Indochinese

Key words: Hanoi, Colonial City, Urban History, French Indochina, Colonial Mekong Region history

กรุงฮานอยได้รับการสถาปนาเป็นเมืองหลวงครั้งแรก ค.ศ. 1010 ในรัชสมัยของกษัตริย์ลี ไถ่ (Lý Thái Tổ) นับเนื่องจากพบ

ปัจจุบันถือว่าฮานอยเป็นเมืองหลวงหนึ่งที่มีอายุยาวนานมากที่สุด
ในภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากภาพ 1 แสดงให้เห็นว่าฮานอยตั้งอยู่ริมแม่น้ำห่ง (Hồng หรือ Red River ในภาษาอังกฤษ) ก่อนที่จะแยกออกเป็นสองสายใหญ่ไหลลงอ่าว
ตังเกี๋ย (Gulf of Tonkin) ที่เมืองไห่ฟอง (Hải Phòng) ประมาณ 120 กิโลเมตรจากฮานอย และอีกสายหนึ่งไหลลงปากน้ำที่เขต
ติดต่อสองจังหวัดนามดิ่งห์ (Nam Định) และจังหวัดถายบิ่งห์ (Thái Bình) ประมาณ 150 กิโลเมตรจากฮานอย ดังนั้นฮานอยจึง
กลายเป็นเมืองที่ควบคุมเส้นทางน้ำเข้า-ออกตอนในของบริเวณ พื้นที่ดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำห่ง (Hồng Delta) ที่อุดม
สมบูรณ์ครอบคลุมพื้นที่เป็นบริเวณกว้างมากกว่า 15,000 ตาราง กิโลเมตร ปัจจุบันมีประชากรอาศัยมากกว่า 20 ล้านคนของพื้นที่
10 จังหวัด กลายเป็นเครือข่ายเมืองในเขตที่ราบลุ่มน้ำห่งที่ส่งผลให้ ฮานอยเจริญเติบโตตลอดช่วงระยะเวลาของการเป็นเมืองหลวง
จนถึงปัจจุบัน



ภาพ 1 แผนที่แสดงที่ตั้งของฮานอยในเขตที่ราบลุ่มน้ำห่ง (Sông Hồng) ที่มา : www.researchgate.net สืบค้นเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2559

อย่างไรก็ตามประสบการณ์การเป็นเมืองหลวงของอินโดจีนฝรั่งเศส (Indochine française) ตั้งแต่ปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 จนถึงการบุกรุกของกองทัพญี่ปุ่น ค.ศ. 1940 นับเป็นช่วงเวลาที่สำคัญที่ได้เปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ของฮานอยจากเมืองแบบโลกตะวันออกให้กลายเป็นเมืองตามแนวคิดของตะวันตกอย่างสมบูรณ์แบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงระยะเวลา 10 ปีระหว่าง ค.ศ. 1897-1907 ที่รัฐบาลอินโดจีนฝรั่งเศสย้ายศูนย์กลางการปกครองจากไซ่ง่อน (Sài Gòn) มาที่ฮานอย คำถามคือ ฝรั่งเศสได้ปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ของฮานอยไปอย่างไรบ้าง การสร้างศูนย์กลางการปกครองมีความจำเป็นต้องเตรียมพร้อมทางด้านพื้นที่และประโยชน์

ใช้สอยอย่างไร ช่วงเวลาของการปรับตัวสู่ความทันสมัยของยุโรปมีส่วนสัมพันธ์กับการสร้างฮานอยให้เป็นเมืองอาณานิคมอย่างไร ฝรั่งเศสมีนโยบายการสร้างเมืองอาณานิคมในโลกตะวันออกในกรณีของฮานอยอย่างไร ประเด็นปัญหาของบทความนี้คือ ฮานอยในฐานะเมืองหลวงของอาณานิคมฝรั่งเศสในภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้รับการเปลี่ยนแปลงทางภูมิทัศน์ในช่วงระยะเวลาระหว่าง ค.ศ. 1897-1907 อย่างไรบ้าง และเกิดจากแรงจูงใจใดบ้าง

บทความนี้แบ่งเนื้อหาออกเป็น 2 ประเด็นคือ ประเด็นแรก การสร้างฮานอยให้กลายเป็นเมืองหลวงของอาณานิคมฝรั่งเศส และประเด็นที่สอง นโยบายอาณานิคมฝรั่งเศสเรื่องการสร้างสังคมเมืองในอาณานิคมโพ้นทะเล

1. การสร้างฮานอยให้กลายเป็นเมืองหลวงของอาณานิคมฝรั่งเศสในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ถึงแม้ว่าฝรั่งเศสได้เริ่มเข้ามามีอิทธิพลทางการเมืองเหนือราชอาณาจักรไต้หวัน (Đại Nam ชื่อเรียกราชอาณาจักรเวียดนาม ภายใต้การปกครองของราชวงศ์เหงวียนช่วงระหว่าง ค.ศ. 1839-1887) อย่างจริงจัง ตั้งแต่ ค.ศ. 1858 และสามารถยึดครองดินแดนของเวียดนามทั้งหมด และเวียดนามกลายเป็นส่วนหนึ่งของอินโดจีนฝรั่งเศส ค.ศ. 1887 ซึ่งเป็นปีที่ฝรั่งเศสวางแผนการย้ายศูนย์กลางการปกครองอินโดจีนฝรั่งเศสมาที่ฮานอย แต่การดำเนินการอย่างจริงจังเริ่มขึ้นเมื่อสมัยที่นายปอล ดูเมร์ (Paul Doumer, 1857-1932) ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นข้าหลวงใหญ่

ประจำอินโดจีนฝรั่งเศสระหว่าง ค.ศ. 1897-1902 การวางรากฐาน การสร้างฮานอยให้เป็นเมืองหลวงของอินโดจีนฝรั่งเศสได้รับการ พัฒนาอย่างต่อเนื่องในสมัยของนายปอล โบ (Paul Beau, 1857-1926) เป็นข้าหลวงใหญ่ช่วง ค.ศ. 1902-1907 ภูมิทัศน์ของฮานอย เปลี่ยนแปลงไปอย่างไรบ้างในช่วงระยะเวลา 10 ปีภายใต้การบริหารของปอล ดูแมร์ และปอล โบ การปรับตัวสู่ความทันสมัยใน ยุโรปมีผลกระทบอย่างไรต่อการสร้างฮานอยให้เป็นเมืองอาณานิคม โพนทะเล หัวข้อนี้จะแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ประเด็น คือ การสร้างฮานอยในสมัยนายปอล ดูแมร์ ค.ศ. 1897-1902 และการ สร้างฮานอยในสมัยนายปอล โบ ค.ศ. 1902-1907

1.1 การสร้างฮานอยในสมัยนายปอล ดูแมร์ ระหว่าง ค.ศ. 1897-1902

ในหนังสือรายงานเรื่องสถานการณ์อินโดจีนฝรั่งเศส ระหว่าง ค.ศ. 1897-1902 (*Rapport sur la situation de l'Indo-Chine française (1897-1901)*) ปอล ดูแมร์ ได้ให้ข้อมูลที่ ชัดเจนว่า การพัฒนากรุงฮานอยเป็นความจำเป็นของรัฐบาลอินโด จีนฝรั่งเศส และระบุข้อมูลที่ทำให้เห็นถึงพัฒนาการที่สำคัญ ทางด้านกายภาพและสังคม ในที่นี้จะกล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงทาง กายภาพในประเด็นดังต่อไปนี้ การวางผังเมือง อาคารและ สิ่งก่อสร้าง เส้นทางคมนาคม การบำบัดน้ำเสีย ไฟฟ้า และรถราง

ก. การวางผังเมือง

จากภาพ 2 จะเห็นว่าพื้นที่ของเมืองฮานอยในช่วงทศวรรษ 1880 เป็นที่ราบลุ่มริมฝั่งแม่น้ำห่ง มีน้ำท่วมถึงและมีทะเลสาบใหญ่น้อยกระจายทั่วบริเวณสมกับชื่อเมืองที่ว่าฮานอย ซึ่งหมายถึง “มีน้ำตอนใน” ชุมชนส่วนใหญ่ตั้งอยู่นอกกำแพงเมืองทางทิศตะวันออกของป้อมปราการบริเวณที่ติดกับแม่น้ำห่ง สำหรับพื้นที่ที่รัฐบาลอินโดจีนฝรั่งเศสพัฒนามากที่สุดก็คือพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของชุมชนเดิมอยู่ก่อนแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นชุมชนของพ่อค้าที่อาศัยพื้นที่ติดแม่น้ำห่ง เพื่อแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างชุมชนในพื้นที่ตอนเหนือและตอนล่างของฮานอย



ภาพ 2 แผนที่แสดงที่ตั้งป้อมจักรพรรดิถังลอง (Hoàng Thành Thăng Long) เขียนช่วง ค.ศ. 1880-1883

ที่มา : Bibliothèque nationale de France, “Plan annamite
de la ville de Hanoi”, gallica.bnf.fr
สืบค้นวันที่ 1 ธันวาคม 2559

ข. อาคารและสิ่งก่อสร้าง

โครงการพัฒนาเมืองฮานอยภายใต้การดำเนินการ
ของรัฐบาลปอล ดูเมร์ ได้สร้างการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อฮานอย
อย่างที่ไม่เคยมีมาก่อน ตามรายงานของปอล ดูเมร์ ในวันที่ 1
มกราคม ค.ศ. 1897 ในศูนย์กลางของเมืองฮานอย มีบ้านปูนและ
ไม้ของชาวยุโรป 384 หลัง บ้านปูนของชาวเวียดนามและชาวจีน
2,954 หลัง บ้านชาวเวียดนามที่สร้างด้วยดินเหนียวหลังคามุงจาก
ประมาณ 2,852 หลัง ตามข้อกำหนดเทศบาลเมืองฮานอย ผู้ใดจะ
สร้างบ้านและอาคารตามแนวนอนในเมืองจะต้องขอใบอนุญาต
ก่อสร้างบ้านและอาคาร พบว่าระหว่าง ค.ศ. 1897-1901 เทศบาล
ได้ให้ใบอนุญาตสร้างบ้านปูนแก่ชาวยุโรปจำนวน 224 ฉบับ แก่ชาว
เวียดนามและชาวจีนจำนวน 1,225 ฉบับ และแก่ชาวเวียดนาม
และชาวจีนสร้างบ้านดินหลังคาจาก ประมาณ 222 ฉบับ (Paul
Doumer, 1902: 541-542)

สิ่งก่อสร้างและอาคารที่ใช้สถาปัตยกรรมแบบยุโรปได้
ขยายตัวอย่างกว้างขวางในเมืองฮานอย ระหว่าง ค.ศ. 1897-1901
มีการก่อสร้างบ้านสไตล์ยุโรป 2,406 หลัง และบ้านแบบเวียดนาม
29,069 หลัง ดังที่แสดงตามตาราง 1 หมายความว่า เมื่อขึ้น
คริสต์ศตวรรษที่ 20 เมืองฮานอยมีบ้านแบบยุโรปประมาณ 10%
และนั่นอาจหมายความว่าครอบครัวชาวยุโรปเริ่มเข้ามาตั้งถิ่นฐาน

ในเมืองฮานอยมากขึ้น โดยสังเกตจากจำนวนพลเรือนชาวยุโรป 1,470 คน ใน ค.ศ. 1900 เพิ่มขึ้นเป็น 2,051 คน ในต้นปี 1902 ทั้งนี้ไม่นับรวมจำนวนข้าราชการทหารชาวยุโรปที่มีทั้งประจำการตามวาระและประจำการถาวร อย่างไรก็ตาม จากสถิติประชากรช่วง 25 ปี ระหว่าง ค.ศ.1876-1900 มีชาวยุโรปเกิดในฮานอยจำนวน 481 คน และเสียชีวิต 1,457 คน (Paul Doumer, 1902: 549-550)

ตาราง 1 แสดงจำนวนอาคารและสิ่งก่อสร้างในฮานอยระหว่าง ค.ศ. 1897-1901

ค.ศ.	จำนวนอาคารและสิ่งก่อสร้าง (หลัง)			รวม (หลัง)	พื้นที่		หมายเหตุ
	ลักษณะ สิ่งก่อสร้าง	แบบ ยุโรป	แบบ เวียดนาม		ตาราง เมตร	รวม	
1897	ปูน	335	2,954	3,289	362,904	595,009	
	ไม้	49	2,852	2,901	232,105		
1898	ปูน	386	3,170	3,556	381,122	671,962	
	ไม้	69	2,687	2,756	290,840		
1899	ปูน	414	3,252	3,666	417,671	647,452	
	ไม้	51	2,469	2,520	229,781		
1900	ปูน	478	3,425	3,903	451,775	657,802	
	ไม้	53	2,195	2,248	206,127		
1901	ปูน	522	3,615	4,137	457,434	671,723	
	ไม้	49	2,450	2,499	214,289		

ที่มา : ปรับปรุงจาก Doumer, Paul. *Rapport sur la situation de l'Indo-Chine française (1897-1901)*. Hanoi: Schneider, 1902, 542.

จากตาราง 1 หากพิจารณาการขยายตัวของพื้นที่เมืองจะพบว่าเพิ่มเป็นประมาณ 3,244 ตารางกิโลเมตร (หากเปรียบเทียบกับพื้นที่ของเทศบาลนครกรุงฮานอยปัจจุบันซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 3,330 ตารางกิโลเมตร จะพบว่ามีความใกล้เคียงกันมาก) พื้นที่ส่วนใหญ่ที่ได้รับการพัฒนาเป็นสังคมเมืองด้วยสถาปัตยกรรมยุโรป ได้แก่พื้นที่ด้านตะวันออกของป้อมปราการ และการก่อสร้างอาคารสิ่งก่อสร้างแบบสถาปัตยกรรมเวียดนามในพื้นที่ส่วนใหญ่ที่เป็นชุมชนตลาดเดิมของฮานอย รวมถึงพื้นที่ตั้งแต่บริเวณริมชายฝั่งแม่น้ำห่งเข้ามาถึงบริเวณรอบๆ ทะเลสาบโห่หวนเกียม

นอกจากบ้านและอาคารพาณิชย์ที่สร้างด้วยก่ออิฐถือปูนจะเพิ่มขึ้นมาก ในขณะที่บ้านไม้หลังคาจากจะลดลงในแต่ละปี ซึ่งปอล ดูแมร์ได้กล่าวสำหรับว่า “นี่เป็นสัญญาณที่น่าสนใจของการพัฒนาทางด้านความมั่งคั่งของสาธารณชน” (Paul Doumer, 1902: 542) แล้ว รัฐบาลอินโดจีนฝรั่งเศสได้ก่อสร้างอาคารและสถานที่สำคัญ ได้แก่ อาคารสถานีรถไฟและอาคารโดยสารครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 15 เฮกตาร์ (หรือประมาณ 150,000 ตารางเมตร) สะพานรถไฟทำด้วยหินตัดความยาว 600 เมตร โรงแรมขนาดใหญ่ นอกจากนี้ยังมีอาคารสำหรับหน่วยงานด้านการบริการประชาชน ได้แก่

- สำนักงานข้าหลวงประจำต้งเกีย (Résidence supérieure)

- สำนักงานโยธาธิการภายใต้ฝ่ายบริหารของรัฐบาลอินโดจีนฝรั่งเศส และฝ่ายซ่อมบำรุงเส้นทางรถไฟแห่งต้งเกีย

- บ้านพักผู้อำนวยกาสำนักงานไปรษณียและโทรเลขรวมถึงสำนักงาน

- สำนักงานหอการค้าและการเกษตรแห่งต้งเกีย

- บ้านพักอัยการสังกัดฝ่ายยุติธรรมแห่งอินโดจีน

- บ้านพักผู้อำนวยกาฝ่ายการเกษตร

- ค่ายทหารทองถิ่นรักษาความปลอดภัย จากเดิมสร้างด้วยไม้เปลี่ยนมาเป็นปูน

- ตลาดกลางของเมืองฮานอย

- กลุ่มอาคารโรงเรียนชายและโรงเรียนหญิง

- โรงละครความจุ 800 ที่นั่ง (จะสร้างเสร็จ ค.ศ. 1903)

- จวนข้าหลวงใหญ่ประจำอินโดจีนฝรั่งเศส (palais pour

M. Le Gouverneur Général)

- ศาลว่าการยุติธรรม (palais de justice)

- อาคารแสดงการจัดนิทรรศการแสดงความผลงานอาณานิคม

นิคม

นอกจากนี้ รัฐบาลอินโดจีนฝรั่งเศสยังได้จัดสรรงบประมาณทางด้านการทหารเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะการสร้างกลุ่มอาคารฝ่ายกลาโหม ซึ่งประกอบด้วย

- กองทหารม้าซึ่งมีทหารม้า 170 นาย และม้า 200 ตัว
- กองทหารปืนใหญ่
- กองทหารนาวิกโยธิน
- กองการทหารสัตว์
- ฝ่ายทหารพยาบาล
- อาคารสรรพาวุธ และอาคารต่างๆ
- อาคารฝ่ายแผนที่
- อาคารแพทย์ทหาร
- รวมถึงการขยายอาคารกลางของโรงพยาบาล

จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์แบบตะวันตกของเมืองฮานอยให้กลายเป็นแบบยุโรปอยู่ในระดับที่กว้างขวางในเชิงพื้นที่และรูปแบบในเชิงวัฒนธรรม โดยเฉพาะอาคารของรัฐ

ค. ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน

แต่เดิมถนนภายนอกป้อมปราการมีลักษณะเป็นถนนอัดดินที่สามารถใช้สัญจรไปมาอย่างสะดวก จนถึงสมัยที่ฝรั่งเศสเริ่มเข้ามามีอิทธิพลในฮานอยอย่างแท้จริงในฐานะเมืองหลวงของอินโดจีนฝรั่งเศสตั้งแต่ ค.ศ. 1887 และหลังจากนั้น 10 ปี

การวางผังเมืองตามแบบตะวันตกที่จำเป็นต้องตัดถนนเพื่อเอื้อต่อการตั้งชุมชนขนาดใหญ่ได้ทำให้ฮานอยมีถนนที่สามารถใช้สัญจรได้ถึง 45.5 กิโลเมตร ช่วงเวลาของรัฐบาลปอล ดูแมร์ ได้ตัดถนนเพิ่มอีก 22.1 กิโลเมตร และยังเหลือที่จะทำต่ออีกประมาณ 10 กิโลเมตร ดังนั้นเส้นทางถนนที่ใช้สัญจรในฮานอยทั้งหมดตามโครงการจะมีประมาณเกือบ 80 กิโลเมตร ลักษณะของถนนเป็นถนนอัดดินปูทับด้วยหินบดหรือหินตัดเป็นก้อนแล้วแต่พื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ชุมชนยุโรปบริเวณเขตป้อมปราการด้านตะวันออกมีการทำฟุตบาทสองฝั่งถนนด้วย

การวางระบบท่อระบายน้ำเป็นความจำเป็นประการสำคัญของฮานอยเพราะว่าพื้นที่ของเมืองส่วนใหญ่เป็นที่ลุ่มต่ำและทะเลสาบใหญ่น้อยและมีน้ำท่วมในช่วงหน้าฝนทุกปี แต่จนถึงปี ค.ศ. 1897 การวางท่อระบายน้ำทำได้เพียง 3.6 กิโลเมตรเท่านั้น ในช่วงของรัฐบาลปอล ดูแมร์ได้เพิ่มการวางระบบท่อระบายน้ำของเมืองอีก 11.3 กิโลเมตร ตามผังรวมจะมีโครงข่ายระบายน้ำประมาณ 19 กิโลเมตรทั่วเมือง ในช่วงของการทำถนนและการวางระบบท่อระบายน้ำนี้ได้ถมดินบริเวณที่ลุ่มต่า น้ำขังเพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำและการทำความสะอาดท่อน้ำ

โรงงานน้ำประปาของฮานอยตั้งขึ้นในปี ค.ศ.1895-1896 และตลอดช่วงปี ค.ศ. 1897-1899 ได้ขุดบ่อน้ำบาดาลเพิ่มเติมตามปริมาณการใช้ของพลเมืองของฮานอยที่เพิ่มขึ้นทุกปี มีรายงานว่า การบริการน้ำประปาเริ่มอย่างเป็นทางการวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 1900 และพบว่าถึงปี 1902 ในฮานอยมีการใช้น้ำประปารวันละ 2,500 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน และมีโครงการขยายโรงงานผลิต

น้ำประปาเพื่อเพิ่มกำลังการผลิตให้ถึง 5,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน มีจุดจำหน่ายน้ำประปาในเมือง 85 จุด ท่อน้ำประปาทั้งเมืองมีความยาวประมาณ 26 กิโลเมตร ผู้ใช้น้ำประปาจะต้องชำระค่าบริการตามมิเตอร์วัดปริมาณน้ำ

สำหรับการไฟฟ้านั้น นับได้ว่าเทคโนโลยีการผลิตและการบริการกระแสไฟฟ้าของเมืองฮานอยมีความก้าวหน้าอย่างมาก เทียบเท่ากับเมืองหลวงต่างๆของยุโรปทีเดียว ปอล ดูเมร์ กล่าวในรายงานว่า “สำหรับเรื่องการให้แสงสว่างนั้น เมืองใหญ่ๆในฝรั่งเศสอาจจะอิจฉาเมืองหลวงของตังเกี๋ยก็ได้” (Paul Doumer, 1902: 545) เพราะว่าถนนและบ้านเรือนส่วนใหญ่ในฮานอยได้ใช้ไฟฟ้าแล้ว โรงงานผลิตกระแสไฟฟ้าของฮานอยที่ผลิตได้ 309 แรงม้าในปี 1897 ได้ขยายกำลังการผลิตเป็น 850 แรงม้าในต้นปี 1902 ถนนส่วนใหญ่ใช้หลอดไฟฟ้าแล้ว ขณะที่ย่านชานเมืองและย่านชุมชนเวียดนามบางจุดยังใช้ตะเกียงน้ำมัน

นับได้ว่า การวางผังเมืองฮานอยได้วางระบบถนน น้ำประปา ท่อระบายน้ำ และไฟฟ้าไว้ในเส้นทางเดียวกัน การวางผังเมืองเช่นนี้ทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างย่านและชุมชนเขตต่างๆ และทำให้ทุกเขตอยู่ภายใต้การจัดการของเทศบาลนครของฮานอยอย่างจริงจัง

ง. รถรางไฟฟ้า

บริษัทรถรางไฟฟ้าได้รับสัมปทานการให้บริการเป็นระยะทาง 12 กิโลเมตร อาคารอยู่ซ่อมบำรุงของบริษัทสร้างขึ้นในปี 1900 รถรางในฮานอยมี 3 สายโดยวิ่งจากศูนย์กลางเมืองไป

ยังย่านชุมชนตอนเหนือสุดของทะเลสาบโห่หวนเกี่ยมและอีกเส้นหนึ่งวิ่งไปสิ้นสุดที่จัตุรัสเนกริเย (Place Négrier) บริเวณทางตอนใต้ของทะเลสาบโห่หวนเกี่ยม รถรางใช้ระบบไฟฟ้ามีจำนวนทั้งหมด 22 คัน โดยรถรางแต่ละคันติดตั้งอุปกรณ์มอเตอร์ปั่นไฟขนาด 25 แรงม้า

อาจกล่าวโดยสรุปว่า ช่วงเวลาระหว่าง ค.ศ. 1897-1901 รัฐบาลของปอล ดูแมร์ ได้พัฒนาเมืองฮานอยไปอย่างผิดหูผิดตา เพราะใช้การวางผังเมืองและตัดถนนตามแบบวัฒนธรรมตะวันตก ไม่เพียงเท่านั้นฮานอยยังได้รับประสบการณ์การใช้เทคโนโลยีแบบเดียวกับยุโรปและในช่วงเวลาเดียวกันด้วย จึงนับว่าฮานอยกลายเป็นเมืองที่มีความทันสมัยมากเมืองหนึ่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สมัยนั้นทีเดียว การพัฒนาฮานอยได้รับการดำเนินงานต่อโดยรัฐบาลของนายปอล โบ

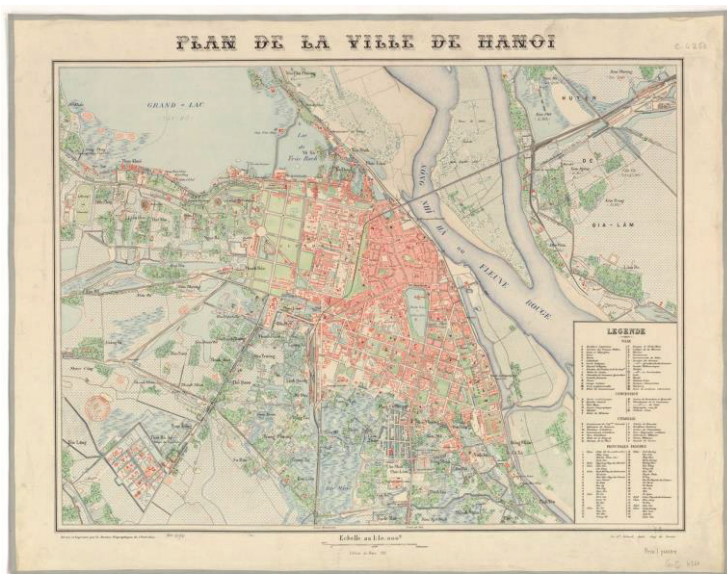
1.2 การสร้างฮานอยในสมัยนายปอล โบ ระหว่าง ค.ศ. 1902-1907

การพัฒนาฮานอยในสมัยรัฐบาลของปอล โบ อาจจะไม่ก้าวหน้ามากนักเมื่อเทียบกับสมัยของปอล ดูแมร์ เนื่องจากปัญหาเศรษฐกิจของตังเกี๋ยและอินโดจีนฝรั่งเศสโดยภาพรวม อุทกภัยและปริมาณผลผลิตที่เก็บเกี่ยวได้น้อยได้ทำให้งบประมาณที่จัดสรรให้กับโครงการพัฒนาฮานอยมีจำกัด แต่

อย่างไรก็ตาม พื้นฐานการพัฒนาเมืองสมัยปอล ดูแมร์ได้ทำให้
รัฐบาลปอล โบทำงานต่อยอดได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

การวางผังเมืองในสมัยปอล ดูแมร์ได้วางแผนครอบคลุม
การจัดแบ่งเขตชุมชน ตลาด หน่วยงานบริการเมืองในส่วนต่างๆ
การตัดถนน การจัดหาระบบน้ำประปาและระบบไฟฟ้า การควบคุม
การก่อสร้างบ้านและอาคารตามเส้นทางการสัญจรโดยอาศัย
มาตรการการออกใบอนุญาตก่อสร้าง การถมที่ดินบริเวณลุ่มต่ำมา
พร้อมกับการวางระบบท่อระบายน้ำ มีความชัดเจนตั้งแต่สมัยปอล
ดูแมร์ที่พยายามจัดสรรแบ่งเขตพื้นที่ชุมชนชาวยุโรปไว้ในบริเวณ
ทางด้านตะวันออกของป้อมปราการเดิมโดยให้บริษัท
อสังหาริมทรัพย์แห่งปารีส (Société immobilière de Paris) เข้า
มาจัดการสร้างตึกหลายชั้นตามแบบยุโรป (Paul Doumer, 1902:
543) พื้นที่นี้เชื่อมโยงกับเขตชุมชนเวียดนามและจีนหลายๆเขต ที่
กระจายอยู่รอบๆ ทะเลสาบโหลว์นเก็ยมที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออก
ของป้อมปราการ บริเวณเขตนี้ได้รับการพัฒนามากเพราะบริเวณ
ทางด้านตะวันออกสุดของพื้นที่นี้ติดกับแนวริมฝั่งแม่น้ำห่ง (ตาม
ภาพ 3 แผนที่ฮานอย ค.ศ. 1911) ดังนั้น ในขณะที่การคมนาคม
สัญจรในเมืองใช้ถนน การติดต่อกับสังคมระหว่างเมืองก็ยังคงใช้
แม่น้ำห่งและเครือข่ายเส้นทางรถไฟที่มีสถานีใหญ่อยู่ใจกลาง
ฮานอย

เพื่อให้เห็นการกลายเป็นสังคมเมืองของฮานอยอย่างชัดเจนในช่วงรัฐบาลของปอล โบ ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงประเด็นการก่อสร้างบ้านและอาคาร ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน และโครงข่ายไฟฟ้า



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

ภาพ 3 แผนที่ฮานอย ค.ศ. 1911

ที่มา : “Plan de la ville de Hanoi”, gallica.bnf.fr

สืบค้นวันที่ 1 ธันวาคม 2559

ก. อาคารและสิ่งก่อสร้าง

จากรายงานการดำเนินงานของปอล โบ ในฐานะข้าหลวงใหญ่ประจำอินโดจีนฝรั่งเศสระหว่างเดือนตุลาคม 1902 ถึงเดือนกันยายน 1908 เรื่องสถานการณ์ของอินโดจีน ระหว่าง ค.ศ. 1902-1907 ที่ได้รับการตีพิมพ์เผยแพร่ในปี 1908 (Paul Beau. *Situation de l'Indo-Chine de 1902-1907* Vol.I-II. Saigon: Imprimerie commerciale Marcellin Rey, 1908) ได้ให้ข้อมูลที่ชัดเจนว่า ตามเส้นทางถนนภายในเมืองจนถึงมกราคม 1902 มีบ้านแบบยุโรป 608 หลัง และหลังจากนั้นจนถึง 30 มิถุนายน 1907 มีบ้านแบบยุโรปได้ก่อสร้างเพิ่มเติมอีก 199 หลัง โดยในปี 1906 สร้างเพิ่ม 9 หลัง และจนถึงกลางปี 1907 สร้างเพิ่มอีก 4 หลัง ซึ่งเมื่อพิจารณาจากปี 1902 สร้างใหม่ 78 หลัง และปีต่อมาสร้างเพิ่มอีก 71 หลัง ทำให้เห็นว่าชาวยุโรปที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานในเมืองฮานอย มีสัดส่วนลดลงในแต่ละปี ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับบ้านที่มีเจ้าของถือกรรมสิทธิ์เป็นคนท้องถิ่นที่เพิ่มจากบ้านปูน 4,179 หลังในปี 1902 เป็น 4,968 หลังในเดือนมิถุนายน 1907 ในปี 1902 มีคนท้องถิ่นสร้างบ้านปูน 273 หลัง แต่จนถึงกลางปี 1907 มีผู้ขอใบอนุญาตสร้างบ้านเพียง 39 หลังเท่านั้น ปัจจัยของสภาพเศรษฐกิจ ราคาที่ดิน และพื้นที่ว่างตามเส้นทางของถนนในเมืองอาจเป็นเงื่อนไขสำคัญที่ทำให้มีจำนวนขอสร้างบ้านลดลง บ้านดินมุงหลังคาจากไม้ได้รับอนุญาตให้สร้างเพิ่มในฮานอยโดยเฉพาะตามเส้นทางถนน ด้วยเหตุผลของปัญหาด้านสุขภาวะและความปลอดภัย แต่บางย่านของชุมชนท้องถิ่นก็ได้รับอนุญาตให้สร้างได้ ระหว่างมกราคม 1902 ถึงมิถุนายน 1907 มีบ้านดินมุงหลังคาจากสร้างเพิ่มอีก 517 หลัง

ตาราง 2 แสดงจำนวนอาคารและสิ่งก่อสร้างในฮานอยระหว่าง
ค.ศ. 1902-1907

ค.ศ.	จำนวนอาคารและ สิ่งก่อสร้าง (หลัง)			รวม	พื้นที่		ห ม า ย เ ห ตุ
	ลักษณะ สิ่งก่อสร้าง	แบบ ยุโรป	แบบ เวียดนาม		ตาราง เมตร	รวม	
1902	ปูน	600	3,898	6,989	482,021	741,700	
	ไม้	-	2,591		259,679		
1903	ปูน	671	4,004	7,413	490,555	751,554	
	ไม้	-	2,738		260,999		
1904	ปูน	690	4,094	7,598	543,276	645,877	
	ไม้	-	2,814		102,601		
1905	ปูน	708	4,170	7,798	565,999	663,266	
	ไม้	-	2,920		97,267		
1906	ปูน	717	4,275	7,990	608,077	659,149	
	ไม้	-	2,998		51,072		
1907	ปูน	720	4,308	7,326	643,893	841,205	
	ไม้	-	2,308		197,312		

ที่มา : ปรับปรุงจาก Beau, Paul. *Situation de l'Indo-Chine de 1902-1907* Vol.I-II. Saigon: Imprimerie commerciale Marcellin Rey, 1908, 243.

จากตาราง 2 ข้างบนนี้ จะพบว่าพัฒนาการการก่อสร้างบ้านปูนแบบยุโรปมีจำนวนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องแต่ละปี และตั้งแต่ปี ค.ศ.1902 เป็นต้นมา ไม่มีการก่อสร้างบ้านไม้แบบยุโรปอีกเลย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประกาศข้อบังคับเรื่องการก่อสร้างอาคาร 1 สิงหาคม ค.ศ. 1906 ห้ามไม่ให้มีบ้านมุงจากในย่านชาวยุโรปอีก สำหรับบ้านแบบเวียดนามได้รับความนิยมอย่างมากและเพิ่มปริมาณมากขึ้นทุกปีเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม ในปี ค.ศ. 1907 จนถึงเดือนมิถุนายน บ้านปูนหลังคามุงกระเบื้องแบบเวียดนามก็มีปริมาณมากกว่าบ้านไม้หลังจากเกือบเท่าตัว แสดงให้เห็นว่าคนท้องถิ่นที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานในฮานอยมีฐานะทางเศรษฐกิจดี โดยเฉพาะกลุ่มพ่อค้าและพนักงานของรัฐ เมืองฮานอยก็เช่นเดียวกับเมืองใหญ่ๆทั้งหลายที่ต้องการกลุ่มแรงงานรับจ้างเพื่อทำหน้าที่ที่หลากหลายในเมือง ดังนั้น กลุ่มแรงงานกลุ่มนี้ซึ่งมีค่าตอบแทนไม่สูงนักย่อมมีกำลังทรัพย์ในการปลูกบ้านพักอาศัยในระดับที่สมฐานะทางเศรษฐกิจ

สำหรับอาคารสิ่งก่อสร้างอื่นๆที่เป็นหน่วยงานของรัฐและสร้างขึ้นหรือต่อเติมในสมัยบอล โบ อาจยกเป็นตัวอย่างที่สำคัญๆได้ดังนี้

- โรงพยาบาลของรัฐอารักขาตั้งเกีย
- อาคารของฝ่ายบริหารทางด้านการเกษตร ป่าไม้ และ การ ค้า (Direction de l'Agriculture, des Forêt et du Commerce)

- อาคารที่ทำการของสถาบันศึกษาตะวันออกไกลแห่งฝรั่งเศส หรือที่เรียกกันเป็นสามัญในประเทศไทยว่า “สำนักฝรั่งเศสแห่งปลายบูรพทิศ” (École française d’Extrême-Orient)

- โรงเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายสำหรับสตรี รวมทั้งหอพัก

- หอผู้ป่วยสตรี ภายในโรงพยาบาลลานเนสซ็อง (Hôpital de Lanessan)

- โรงเรียนการพยาบาล โรงเรียนสัตวแพทย์ ที่สังกัดโรงเรียนแพทย์

- จวนข้าหลวงใหญ่แห่งอินโดจีนฝรั่งเศสและศาลาว่าการยุติธรรมได้สร้างเสร็จในสมัยของรัฐบาลปอล โบ

- อาคารบริหารฝ่ายการทหารที่มีค่ายฝึกทหารยุโรปและทหารท้องถิ่น

- อาคารสำนักงานของบริษัทการค้าเอกชนและห้างสรรพสินค้าสำคัญๆ อีกหลายแห่ง

เทศบาลนครแห่งฮานอยได้รับการจัดหาเงินทุนสำหรับการสร้างโรงละครให้แล้วเสร็จ รวมถึงการตัดถนนปอลแบร์ต เพิ่มเติม (Rue Paul Bert) การเวนคืนที่ดินบางส่วนเพื่อสร้างจัตุรัสเมืองเพิ่มเติมเพื่อใช้เป็นสวนสาธารณะ

ในทางสถาปัตยกรรม เราอาจกล่าวได้ว่าบ้านปูนหรืออาคารแบบตึกหลายชั้นจะครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของฮานอยซึ่งทำให้ฮานอยกลายเป็นเมืองของโลกตะวันออกเมืองหนึ่งที่คุณเหมือนว่าเจริญรุ่งเรืองอย่างมากในระยะเวลาอันสั้น เมืองที่ตกแต่ง

ด้วยสถาปัตยกรรมตะวันตก การวางผังเมืองแบบการจัดโซนและ
การตัดถนน

ข. ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน

ต้นปี ค.ศ. 1902 ทางถนนภายในฮานอยมีความยาวถึง 75 กิโลเมตร โดยที่ถนน 50 กิโลเมตรปูด้วยหินตัดเป็นก้อนในเดือนมิถุนายน 1907 ทางถนนเดิมได้ตัดเพิ่มรวมเป็น 85 กิโลเมตร และถนนที่ปูด้วยหินตัดเพิ่มเติมรวมเป็น 60 กิโลเมตร สำหรับเขตชานเมืองรอบฮานอยมีถนนใช้ประมาณ 57 กิโลเมตร ทั้งหมดเป็นถนนที่ตัดขึ้นในสมัยปอล ดูแมร์ สำหรับถนนที่ปูด้วยหินตัดเป็นก้อนเพิ่มจากรัฐบาลเดิมจาก 27 กิโลเมตรเป็น 40 กิโลเมตร (Paul Beau, 1908: 244)

ด้วยเหตุผลทางด้านสุขภาพและอนามัยชุมชน ระบบท่อน้ำเสียและการกำจัดขยะเป็นเรื่องที่ผู้บริหารฮานอยจัดสรรงบประมาณไว้ตั้งแต่ ค.ศ. 1898 ถึงกระนั้น โรคระบาดในเขตชุมชนท้องถิ่นที่อาศัยแถบที่ลุ่มน้ำขังและชุมชนแออัดก็ไม่สามารถกำจัดได้อย่างเด็ดขาด การควบคุมโรคระบาดที่เกิดขึ้นระหว่างปี ค.ศ. 1902-1903 เทศบาลนครแห่งฮานอยได้หามาตรการควบคุมที่เด็ดขาดโดยกระจายอำนาจการตัดสินใจไปที่หัวหน้าชุมชน

ระบบท่อน้ำประปาในสมัยปอล โบ เพิ่มเติมขึ้นอีกเพียง 1.5 กิโลเมตร รวมของเดิมเป็น 27.5 กิโลเมตร สถานีจำหน่ายน้ำประปาเพิ่มเติมจาก 85 สถานีเป็น 248 สถานี อย่างไรก็ตามหากเปรียบเทียบกับจำนวนประชากรเมือง การผลิตน้ำประปายัง

ไม่พอเพียง รัฐบาลปอล โบส่งเสริมให้มีการศึกษาเพื่อพัฒนา
น้ำประปาให้สามารถดื่มได้ การขยายพื้นที่บริการน้ำประปา การ
เพิ่มปริมาณน้ำสำรอง เป็นต้น

การขยายพื้นที่ให้บริการไฟฟ้าและระบบไฟถนนภายใน
ฮานอยเป็นอีกงานหนึ่งของปอล โบ ในสมัยของเขา ถนนทุกสายมี
หลอดไฟฟ้าให้แสงสว่างในยามค่ำคืนแล้ว และได้ขยายเครือข่าย
การบริการไฟฟ้าจากเดิม 20.9 กิโลเมตรในปี ค.ศ. 1902 เป็น 32.5
กิโลเมตรในกลางปี ค.ศ. 1907 อย่างไรก็ตาม ยังคงมีถนน 65
สายในฮานอยที่ยังใช้แสงสว่างจากตะเกียงน้ำมัน 493 จุด (Paul
Beau, 1908: 247)

ค. รถรางไฟฟ้า

รถรางไฟฟ้าของฮานอยมีศูนย์กลางที่จัตุรัส
เนกรีเย (หรือบริเวณถนนจ่างเตียน Tràng Tiền ปัจจุบัน) พื้นที่ทาง
ตอนใต้ของทะเลสาบไห่ห่วนเกียม และวิ่งให้บริการ 3 เส้นทาง
กล่าวคือ

สาย 1 จตุรัสเนกรีเย-หมู่บ้านกระดาซ (ปัจจุบันคือเขตอยู่
เคว Thụy Khuê) ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ

สาย 2 จตุรัสเนกรีเย-แบคมาย (Bách Mai) ทิศตะวันตก
เฉียงใต้

สาย 3 จตุรัสเนกรีเย-ถายहां (Thái Hà) ทิศตะวันตก

ความยาวรวมของทุกเส้นทางในสมัยของปอล โบ คือ
ประมาณ 13.5 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีโครงการขยายเส้นทาง

เชื่อมเมืองระหว่างฮานอยกับเซินเตีย (Sơn Tây) ทางทิศตะวันตก
อีกด้วย

กล่าวโดยสรุป ช่วงเวลาการสร้างฮานอยของนายปอล
ดูแมร์ถือเป็นช่วงเวลาของการวางผังเมือง และการลงทุนขนาดใหญ่
ในขณะที่ช่วงเวลาการบริหารของนายปอล โบ การขยายตัวของ
เมืองฮานอยมีส่วนที่ลดน้อยลงอันเป็นผลสืบเนื่องจากข้อจำกัด
ของงบประมาณ ช่วงเวลา 10 ปีแรกของการย้ายศูนย์กลาง
การปกครองอินโดจีนฝรั่งเศสมาที่ฮานอยอย่างเป็นทางการได้
เปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ของฮานอยให้กลายเป็นเมืองยุโรปในดินแดน
โพ้นทะเลที่มีความทันสมัยทัดเทียมยุโรปอย่างไม่ต้องสงสัย เหตุผล
เบื้องต้นส่วนหนึ่งอาจมาจากนโยบายอาณานิคมฝรั่งเศส ซึ่งจะได้
ศึกษาในหัวข้อถัดไป

2. นโยบายอาณานิคมฝรั่งเศสเรื่องการสร้างสังคมเมืองในอาณานิคมโพ้นทะเล

Henri Brunschwig (1960 : 10-16) ได้ตั้งข้อสังเกตเรื่อง
นโยบายฝรั่งเศสเรื่องศักดิ์ศรี (La politique française de
prestige) ที่เป็นรากฐานความคิดต่อฝรั่งเศสในการดำเนินนโยบาย
การต่างประเทศตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 17 ที่เน้นศักดิ์ศรีและเกียรติ
ทางการเมืองของราชสำนักมากกว่าผลประโยชน์ทางการค้าของ
กลุ่มพ่อค้า นโยบายนี้เป็นแรงผลักดันสำคัญที่ทำให้ฝรั่งเศสขยาย
อิทธิพลการเมืองอาณานิคมไปทั่วโลกจวบจนสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่

ที่ 2 ถึงแม้ว่าการสร้างเมืองอาณานิคมในดินแดนโพ้นทะเลจะไม่ใช่ว่าเรื่องของการเมืองระหว่างประเทศ แต่การแสดงให้เห็นว่าอาณานิคมของฝรั่งเศสมีความเจริญรุ่งเรืองทั้งทางวัฒนธรรมวัตถุและวัฒนธรรมจิตใจก็มีผลในทางอ้อมต่อนโยบายทางการเมืองอาณานิคมด้วยเช่นกัน ในหัวข้อนี้จะอภิปราย 2 ประเด็น คือ การสร้างความทันสมัยให้แก่เมืองหลวงของอินโดจีนฝรั่งเศส และข้อถกเถียงเรื่องนโยบายอาณานิคมฝรั่งเศสเกี่ยวกับศักดิ์ศรี (prestige) และพันธกิจสร้างอารยะ (mission civilisatrice)

2.1 การสร้างความทันสมัยให้แก่เมืองหลวงของอินโดจีนฝรั่งเศส

ฮานอยอยู่ในฐานะของเมืองหลวงรัฐอารักขาตั้งเคียงและเป็นที่ตั้งของรัฐบาลอินโดจีนฝรั่งเศสซึ่งเป็นศูนย์กลางการปกครองของฝรั่งเศสในคาบสมุทรอินโดจีน การเลือกฮานอยอาจเกิดจากปัจจัยหลายด้าน ทั้งเรื่องของการเคยเป็นเมืองหลวงเก่าของอาณาจักรสมัยราชวงศ์ลี ทำเลที่ตั้งซึ่งอยู่ใกล้กับตลาดจีน รวมถึงชัยภูมิของฮานอยที่มีเมืองไห่ฟองเป็นเมืองท่าที่ปากน้ำหัง แต่การสร้างความทันสมัยให้แก่ฮานอยด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่และการปรับตัวสู่ความทันสมัยของสังคมฮานอยเป็นสิ่งที่ประจักษ์แก่ประชาชนที่ทั้งหลายที่เข้ามาเยือนอินโดจีนฝรั่งเศส

การสร้างเมืองใหม่บนพื้นฐานเมืองฮานอยเดิมด้วยวิทยาการตะวันตกอาจหมายถึงการถ่ายทอดประสบการณ์การพัฒนาสังคมเมืองเนื่องจากการขยายตัวของประชากร จำนวนประชากรเมืองที่เพิ่มมากขึ้นจากการเข้ามาทำงานที่หลากหลายของ

ส่วนต่างๆ ของเมืองทำให้เกิดความจำเป็นในการจัดการด้านที่ดิน ที่พัก การเดินทางสัญจรในเมืองและระหว่างเมือง การจัดการเรื่อง น้ำอุปโภคบริโภคและน้ำทิ้ง การให้บริการเรื่องการรักษา ความปลอดภัย การดูแลสุขภาพอนามัย การจัดสถานที่พักผ่อน วิชาชีพ รวมไปถึงการสร้างสถานที่พักผ่อนหย่อนใจและความ ต้องการทางด้านศาสนา ทั้งหมดนี้คือสิ่งที่รัฐบาลอาณานิคมอินโด จีนฝรั่งเศสได้นำประสบการณ์ของตะวันตกมาปรับใช้กับฮานอยที่ ถูกลิดีให้เป็นศูนย์กลางการปกครอง เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมของ ฝรั่งเศสในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีป

ระบบการให้บริการน้ำประปาเพิ่งจริงจังในอังกฤษช่วง ทศวรรษ 1810 แต่ไม่ได้กระจายครอบคลุมไปทุกพื้นที่ ในเยอรมนี เริ่มใช้ช่วงต้นทศวรรษ 1850 สำหรับฝรั่งเศสเอง กรุงปารีสมีระบบ น้ำประปาใช้ด้วยเครือข่าย 312 กิโลเมตรในปี ค.ศ. 1850 และ ขยายเพิ่มเป็น 465 กิโลเมตรในปี 1861 (Jean-Luc Pinol, 1991: 102) ก่อนที่จะมีระบบน้ำประปา ฮานอยยังพึ่งน้ำฝนและแหล่งน้ำ ธรรมชาติ เช่น ทะเลสาบใหญ่น้อยที่กระจายทั่วเมือง และแหล่งน้ำ ที่สำคัญที่สุดก็คือแม่น้ำห่งที่ไม่มีวันเหือดแห้ง

การมีประชากรเมืองที่แออัดเสี่ยงต่อการเกิดโรคระบาด โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ของฮานอยมีแหล่งน้ำมาก ในช่วงหน้าฝน และหน้าแล้งเป็นช่วงเวลาระบาดของโรคอหิวาตกโรค ไข้เลือดออก รวมไปถึงกาฬโรค นอกจากการถมดินในพื้นที่ขึ้นฉะและหนองบึง ต่างๆ แล้ว ระบบน้ำประปาเข้ามาแทนที่การใช้จากแหล่งน้ำ ธรรมชาติ นอกจากนี้ ระบบระบายน้ำเสียของเมืองก็มาพร้อมกัน กับระบบบริการน้ำประปา ในกรุงปารีสเอง ระบบท่อน้ำทิ้งก็เริ่ม

ติดตั้งในสมัยที่โฮสส์มานน์ (Hausmann) เข้ามาเป็นผู้ว่าการกรุงปารีสระหว่าง ค.ศ. 1853-1870 ดังนั้น การที่รัฐบาลปอล ดูแมร์พยายามวางผังเมืองไปพร้อมกับการวางระบบน้ำประปาควบคู่กับระบบน้ำทิ้งที่ทันสมัยจึงถือเป็นวิทยาการจัดการเมืองที่ทันสมัยมากในสายตาของคนตะวันออกขณะนั้น

การติดตั้งไฟเพื่อให้แสงสว่างแก่เมืองในยามค่ำคืนเริ่มพัฒนาจากกรุงลอนดอนในปี ค.ศ. 1810 โดยเริ่มต้นจากการใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิง กรุงปารีสเริ่มติดตั้งอุปกรณ์ให้แสงสว่างเมืองช่วง ค.ศ. 1816-1817 และช่วง ค.ศ. 1829 ก็เริ่มมาใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง (Jean-Luc Pinol, 1991: 104-105) และการเปลี่ยนมาใช้หลอดไฟฟ้าสำหรับไฟทางก็เพิ่งเริ่มต้นช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 แม้เทศบาลเมืองต่างๆ ของสหรัฐอเมริกาก็ยังไม่ใช่หลอดไฟฟ้าอย่างทั่วถึงก่อน ค.ศ. 1902 (Jean-Luc Pinol, 1991: 105) ถือได้ว่าฮานอยได้พัฒนาการใช้ไฟฟ้าเป็นพลังงานในเขตเมืองก่อนเมืองต่างๆ ในภูมิภาคเดียวกัน อาจกล่าวได้ว่า การใช้พลังงานไฟฟ้าในฮานอยตั้งแต่ ค.ศ. 1897 (Paul Doumer, 1902: 546) เป็นวิทยาการนำสมัยอย่างหนึ่งที่ชาวตะวันตกนำเข้ามาใช้ในฮานอย

การปรับตัวสู่ความทันสมัยของฮานอย เห็นได้ชัดเจนจากการนำพลังงานไฟฟ้าเข้ามาติดตั้งในเมือง ในขณะที่เมืองต่างๆ ของตะวันตกเพิ่งเริ่มใช้พลังงานไฟฟ้าช่วงต้นทศวรรษ 1890 เท่านั้น จริงอยู่ว่าฝรั่งเศสเริ่มใช้การขนส่งระบบรางมาตั้งแต่ทศวรรษ 1830 ซึ่งให้บริการขนส่งผู้คนระหว่างกรุงปารีสกับชานเมืองและเมืองบริวารรอบนอก (Jean-Luc Pinol, 1996: 58-59) ก่อนที่กรุงปารีสจะติดตั้งระบบรางไฟฟ้าและให้บริการในปี ค.ศ. 1893 ก่อนหน้านั้น

รกรางยังคงใช้ม้าลากตุ้รถ (Jean-Luc Pinol, 1991: 88) แต่รกรางที่ใช้ม้าลากก็มีข้อจำกัดหลายประการ เช่น จำนวนคนที่สามารถใช้บริการ ความเร็วต่อชั่วโมง รวมไปถึงมลภาวะบนท้องถนน

อย่างไรก็ตาม ในขณะที่ฮานอยเปิดให้บริการรกรางไฟฟ้า แต่เทศบาลนครแห่งฮานอยก็ออกใบอนุญาตให้มีรถลากรับจ้างที่เรียกเป็นภาษาฝรั่งเศสว่า ปูสปูส (pousse-pousse) ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1902 และดูเหมือนว่าการออกใบอนุญาตรถลากปูสปูสจะทำได้ให้กับเทศบาลนครไม่น้อย ปี ค.ศ.1906 มีรายได้สูงถึง 85,355 เหยรีญเปียสตร์ (piastre) (Paul Beau, 1908: 251) แสดงให้เห็นว่า ความหลากหลายของกลุ่มคนในฮานอยที่เข้ามาทำงานและพักอาศัยมีความต้องการที่หลากหลายแตกต่างกันตามวิถีชีวิต อาชีพ และฐานะทางเศรษฐกิจ

อาจกล่าวได้ว่า ภูมิทัศน์ของเมืองฮานอยเปลี่ยนแปลงไปอย่างมากด้วยการปรับปรับวัฒนธรรมยุโรปมาใช้อย่างเด่นชัดมากกว่าสมัยใดๆ และเป็นที่น่าสังเกตว่า นโยบายของรัฐบาลอินโดจีนฝรั่งเศสให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนฮานอยสู่ความทันสมัย เทียบเคียงกับมหานครสำคัญๆ ในยุโรป ถึงแม้ว่าจะมีข้อจำกัดทางด้านงบประมาณก็ตาม ในหัวข้อถัดไปจะอภิปรายในประเด็นเรื่องสาระสำคัญของนโยบายอาณานิคมฝรั่งเศสในการพัฒนาฮานอยเมืองหลวงอาณานิคมอินโดจีนฝรั่งเศส

2.2 ข้อถกเถียงเรื่องนโยบายอาณานิคมฝรั่งเศส: นโยบายรักศักดิ์ศรีและพันธกิจสร้างอารยะ

คำถามที่น่าสนใจที่เรามักได้รับรู้คือสมัยอาณานิคมเป็นสมัยแห่งการขูดรีดและการเอารัดเอาเปรียบประเทศที่ตกเป็นอาณานิคมจะถูกหาประโยชน์และเก็บเกี่ยววัตถุดิบ แต่พอมาถึงกรณีของฮานอยดังที่ได้ขยายความในข้างต้นจะพบว่า รัฐบาลอินโดจีนฝรั่งเศสได้จัดสรรงบประมาณสำหรับการพัฒนาเมืองสูงมาก แม้ในสมัยที่เกิดวิกฤตเศรษฐกิจช่วงต้นคริสต์ศตวรรษที่ 20 เนื่องจากปัญหาการเก็บเกี่ยวผลผลิตและน้ำท่วมที่เกิดขึ้นบริเวณชายฝั่งทะเลเวียดนาม รัฐบาลของปอล โบก็ยังจัดสรรงบประมาณพัฒนาฮานอยอย่างต่อเนื่อง (Paul Beau, 1908: 247-251) เราอาจกลับมาทบทวนว่าอะไรคือนโยบายที่แท้จริงของฝรั่งเศสในการขยายอิทธิพลทางการเมืองในรูปแบบการสร้างอาณานิคมในดินแดนโพ้นทะเล

ในการศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างฝรั่งเศสสยาม และกัมพูชา ค.ศ. 1867-1907 (Samit Sapphud, 2003) ได้เสนอความคิดที่ว่าฝรั่งเศสมีแนวคิดเรื่องการขยายอิทธิพลทางการเมืองและวัฒนธรรมในรูปแบบของการสร้างอาณานิคมในคาบสมุทรอินโดจีนแตกต่างไปจากอังกฤษ กล่าวคือ ฝรั่งเศสอาจให้ความสำคัญในเรื่องของผลประโยชน์ทางการค้าน้อยกว่าศักดิ์ศรีของตนเองในฐานะเป็นชาติมหาอำนาจหนึ่งของยุโรป ผลประโยชน์ทางการค้าระหว่างประเทศจากการสร้างอาณานิคมโพ้นทะเลที่มียุโรปคิดฝรั่งเศสในคริสต์ศตวรรษ 19 นำเสนอไว้ (Paul Leroy-Beaulieu, 1882) ไม่ใช่เป้าหมายสุดท้ายของการมีอาณานิคมโพ้น

ทะเล ความมั่งคั่งจากการค้ากลับเป็นหนทางไปสู่เกียรติภูมิของชาติ จะพบว่าเมื่อกองเรือของฝรั่งเศสสามารถยึดป้อมตูรานหรือด่านหนึ่งของเวียดนามได้ใน ค.ศ. 1858 ฝรั่งเศสได้เอาจริงเอาจังกับการผนวกรวมดินแดนทั้งหมดของภาคตะวันออกของคาบสมุทรอินโดจีน หลายคนกล่าวว่าเป็นนโยบายรักเกียรติศักดิ์ศรีของฝรั่งเศสที่เป็นแรงผลักดันลึก (forces profondes) ที่สำคัญ เนื่องจากแพ้สงครามให้แก่เยอรมนีในสมรภูมิฝรั่งเศส-ปรัสเซีย ระหว่าง ค.ศ. 1870-1871 (Pierre Brocheux and Daniel Hémery, 2009)

ทันทีที่ฝรั่งเศสเข้ามาครอบครองกัมพูชาในปี 1863 เวียดนามทั้งหมดในปี 1885 และลาวในปี 1893 ฝรั่งเศสได้ศึกษาค้นคว้าประวัติศาสตร์ของดินแดนแถบนี้อย่างจริงจัง ฝรั่งเศสได้ปรับปรุงระบบกฎหมายใหม่ พัฒนาการศึกษาตามระบบฝรั่งเศส ให้อิสระในการนับถือศาสนาและคริสต์ศาสนาก็ได้เข้ามาสถาปนาในอินโดจีนฝรั่งเศสอย่างเป็นทางการและแพร่หลาย ทั้งหมดนี้ชี้ให้เห็นว่านโยบายอาณานิคมของฝรั่งเศสให้ความสำคัญต่อการปรับเปลี่ยนวัฒนธรรมของผู้คนท้องถิ่นด้วย เราเรียกว่านโยบายพันธกิจสร้างอารยะ (mission civilisatrice) และเมื่อฝรั่งเศสขยายอิทธิพลทางการเมืองและวัฒนธรรมได้อย่างราบคาบแล้ว นโยบายสร้างมูลค่า (la mise en valeur) จึงได้ติดตามมาเพื่อให้กลุ่มพ่อค้าเอกชนเข้ามาลงทุนร่วมกับรัฐ

ถ้าหากจะมองจากมุมที่ว่าเป็นความคิดที่เป็นเส้นตรงเริ่มจากนโยบายการเมืองแบบรักเกียรติศักดิ์ศรี ไปสู่นโยบายวัฒนธรรมแบบพันธกิจสร้างอารยะ และไปสิ้นสุดที่นโยบายเศรษฐกิจแบบสร้างมูลค่าก็อาจไม่ผิดนัก แต่กรณีการสร้างเมืองทันสมัยอย่าง

ฮานอยอาจช่วยทำให้เราสามารถชี้เป้าหมายสุดท้ายว่าอาจจะวนกลับไปที่การรักษาเกียรติภูมิของชาติฝรั่งเศสในการสร้างอาณานิคมโพ้นทะเลก็เป็นได้ คำกล่าวรายงานประโยคสุดท้ายของปอล ดูเมร์ ได้ยืนยันกับเราว่าความคิดที่แท้จริงที่แฝงอยู่ในนโยบายการสร้างเมืองอาณานิคมฮานอยนั้นก็คือเกียรติภูมิแห่งชาติฝรั่งเศส

“เมืองที่งดงามนี้พร้อมด้วยความสะดวกสบายและความสง่างามเยี่ยงมหานครยุโรป สามารถแสดงให้เห็นผู้เข้าชมงานนิทรรศการในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้าได้เห็นถึงสภาพการณ์ที่สมศักดิ์ศรีแห่งชื่อฝรั่งเศส” (Paul Doumer, 1902: 550)

สรุป

การกลายเป็นสังคมเมืองของฮานอยภายใต้การดำเนินการของรัฐบาลอินโดจีนแห่งฝรั่งเศสเกิดขึ้นในเวลาเดียวกับช่วงเวลาการปรับตัวสู่ความทันสมัยของยุโรป ดังนั้น ฮานอยจึงได้รับการก่อสร้างให้เป็นศูนย์กลางแห่งความทันสมัยที่เปรียบเสมือนกระจกบานใหญ่สะท้อนให้เห็นถึงความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาการและเทคโนโลยีทุกแขนงของฝรั่งเศสในฐานะมหาอำนาจของโลกทั้งทางด้านการเมืองและวัฒนธรรมในตะวันออกไกล

ฮานอยเป็นตัวอย่างหนึ่งของเมืองตะวันออกที่ได้รับอิทธิพลทางวัฒนธรรมแบบจีนมาอย่างยาวนาน แต่เพียงช่วงระยะเวลา 10 ปี ระหว่าง ค.ศ. 1897-1907 ฮานอยก็ได้ปรับโฉมหน้าของตนเองด้วยการปรับใช้วิทยาการตะวันตกที่สอดคล้องกับบริบทของเมืองริมแม่น้ำสายใหญ่ของเวียดนามเหนือ ฮานอยสมัยอาณานิคมฝรั่งเศส

ถือเป็นเมืองที่เจริญรุ่งเรืองมากเมืองหนึ่งในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ทั้งนี้ก็
เพราะว่าฮานอยได้รับการรังสรรค์จากการไม่ยอมเสียเกียรติของ
ชาติฝรั่งเศสในเวทีการเมืองนานาชาติ ในปัจจุบันร่องรอยของมรดก
อาณานิคมฝรั่งเศสสมัยปอล ดูแมร์ และปอล โบ ยังสามารถเห็นได้
ชัดเจนจากการวางผังเมืองและการตัดถนนเดิม แต่สถาปัตยกรรม
แบบโคโลเนียลส่วนใหญ่ได้ถูกทำลายลงเมื่อสมัยสงครามเวียดนามที่
ฮานอยได้ต้อนรับเอาชีวิตรอดผ่านความขัดแย้งทางการเมืองสมัย
สงครามเย็นมาได้

รายการอ้างอิง

- Beau, Paul. 1908. **Situation de l'Indo-Chine de 1902-1907 Vol.I-II.** Saigon: Imprimerie commerciale Marcellin Rey.
- Brocheux, Pierre and Daniel Hémery. 2009. **Indochina: An Ambiguous Colonization, 1858-1954.** English Trans. By Ly LanDill-Klein et al. Berkeley: University of California Press. (French version, eds. 1995 and 2001)
- Brunschwig, Henri. 1960. **Mythes et réalités de l'impérialisme colonial français 1871-1914.** Paris : Armand Colin.
- Doumer, Paul. 1902. **Rapport sur la situation de l'Indo-Chine française (1897-1901).** Hanoi: Schneider.
- Gouvernement de la Cochinchine française. 1894. **Situation de l'Indo-chine française au commencement de 1894.** Hanoi: Schneider.
- Huard, Pierre and Durand, Maurice. 1954. **Connaissance du Việt-Nam.** Paris : Imprimerie nationale.
- Leroy-Beaulieu, Paul. 1882. **De la colonisation chez les peuples modernes.** Paris : Guillaumin.

(Title in Eng. translation: *The Colonization of the Modern Peoples*)

Papin, Philippe. 1997. Des « villages dans la ville » aux « villages urbaines » - l'espace et les formes du pouvoir à Hà-Nội de 1805-1940. Thèse de Doctorat d'Histoire, Université de Paris VII.

Papin, Philippe. 2001. **Histoire d'Hanoï**. Paris : Fayard. (Coll. Histoire des grandes villes)

Papin, Philippe. 2013. **Histoire des territoires de Hà-Nội : Quartiers, villages et sociétés urbaines du XIXe au début du XXe siècle**. Paris : Les Indes savantes.

Pinol, Jean-Luc. 1991. **Le monde des villes au XIXe siècle**. Paris : Hachette, 1991.

Pinol, Jean-Luc, ed. 1996. **Atlas historique des villes de France**. Paris: Hachette et Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1996.

Sapphud, Samit. 2003. **Les relations commerciales entre la France, le Siam et le Cambodge (1867-1907)**. Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Provence (Aix-Marseille I).