

ถนน กองตระเวนนคร และตึกแถว:  
ผลกระทบของการพัฒนาเมืองสมัยใหม่  
ระหว่างปี พ.ศ. 2400-2453

ปรารภศัพท์ พงศ์เจตน์พงศ์

บทคัดย่อ

บทความนี้มุ่งวิเคราะห์ผลกระทบด้านลบจากความพยายามสร้าง “ความศิวิไลซ์” ในการพัฒนาเมืองกรุงเทพฯ ของชนชั้นนำสยามในระหว่าง พ.ศ. 2400-2453 บทความนี้เสนอว่ามีผลกระทบที่เกิดขึ้นสามกรณีสำคัญ ประการแรก การตัดถนนช่วยรองรับเทคโนโลยีการขนส่งและการเดินทางที่เปลี่ยนจากเส้นทางน้ำไปสู่เส้นทางบกที่กำลังขยายตัว โดยเฉพาะเมื่อเมืองและการค้าเติบโตหลังสนธิสัญญาเบาว์ริง (พ.ศ. 2398) ผลกระทบที่สำคัญคือการเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างถนนอย่างไม่เป็นธรรมหรือประชาชนที่ต้องย้ายที่อยู่ไปโดยไร้การดูแลใดๆ จากรัฐสยามนอกจากเงินก้อนที่ได้มาจากการขายที่ดินประการที่สอง การปฏิบัติหน้าที่ของกองตระเวนนครที่ถูกจัดขึ้นเพื่อดูแลความสงบเรียบร้อย แต่กลับใช้อำนาจ คุกคาม ช่มเหง และรุกรานการใช้ชีวิตของประชาชน ประการสุดท้าย การพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ของชนชั้นนำสยาม ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการได้ที่ดินเพื่อตัดถนนโดยไม่เป็นธรรม เพราะเมื่อมีการตัดถนนแล้วมักจะสร้างตึกแถวโดยชนชั้นนำเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในระยะยาวด้วย ส่งผลให้ประชาชนที่เป็นเจ้าของที่ดินเดิมต้องสูญเสียสิทธิในการเป็นเจ้าของและเปลี่ยนสถานะเป็นผู้เช่า บทความนี้ได้เผยให้เห็นภาพลักษณ์ “ความศิวิไลซ์” ในการพัฒนาเมืองกรุงเทพฯ ของชนชั้นนำสยามได้ซ่อนความเหลื่อมล้ำและการกดขี่ชีวิตของประชาชนเอาไว้

คำสำคัญ: ความศิวิไลซ์, ผลกระทบการพัฒนาเมือง, โครงสร้างพื้นฐาน, เมืองสมัยใหม่

## บทนำ

บทความนี้มุ่งศึกษาลักษณะทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ ว่าเกิดการเปลี่ยนแปลงขององค์ประกอบเมือง ไปสู่ความเป็นสมัยใหม่ภายใต้อิทธิพลของลัทธิล่าอาณานิคมของชาวตะวันตก และการเปลี่ยนแปลงโลกทัศน์ของชนชั้นนำสยามอย่างไรบ้าง ซึ่งในเวลานั้นก็มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ทั้งการตัดถนน วางระบบไฟฟ้า ประปา การวางโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง การจัดสรรปันส่วนที่ดิน จากการศึกษาพบว่าการเกิดขึ้นของโครงสร้างสมัยใหม่เหล่านี้<sup>1</sup> เป็นไปเพื่อตอบสนองแนวคิด 2 ด้านของกลุ่มชนชั้นนำสยาม คือการสร้างเพื่อตอบสนองด้านการใช้งาน (function) และสร้างขึ้นเพื่อตอบสนองวิสัยทัศน์ (vision) ของกลุ่มชนชั้นนำในเวลานั้น ซึ่งจากการศึกษาทำให้พบกับหลักฐานชั้นต้นและชั้นรองอยู่จำนวนหนึ่งแสดงให้เห็นว่าประชาชนและคนบางกลุ่มได้รับผลกระทบในเชิงลบจากการพัฒนาเมืองให้ศิวิไลซ์ภายใต้แนวคิดของชนชั้นนำเช่นกัน

ดังนั้นบทความนี้จึงแสดงให้เห็นถึงตัวอย่างของผลกระทบเชิงลบจากการพัฒนาเมืองให้ศิวิไลซ์ต่อประชาชน โดยประกอบไปด้วย การได้มาซึ่งที่ดินเพื่อตัดถนนโดยไม่เป็นธรรม การทำงานของกองตระเวนที่คุกคามการใช้ชีวิตประจำวันต่อประชาชน รวมไปถึงข้อที่ส่งผลกระทบทางอ้อมอย่างการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ของชนชั้นนำสยาม ซึ่งทั้งหมดนี้ล้วนเป็นผลมาจากแนวคิดการพัฒนาเมืองให้ศิวิไลซ์ตามอุดมคติของชนชั้นนำ โดยจะชี้ให้เห็นถึงจุดประสงค์แรกเริ่มของโครงการพัฒนาความศิวิไลซ์ในเมืองเหล่านั้น และผลกระทบอันไม่พึงประสงค์จากโครงการดังกล่าวผ่านการพิจารณาหลักฐานชั้นต้นต่างๆ เช่น กฎหมาย ข้อความในหนังสือพิมพ์ จดหมายร้องเรียน บันทึกส่วนบุคคล พงศาวดาร และหลักฐานชั้นรอง รวมไปถึงการใช้แนวคิดหรือทฤษฎีในปัจจุบันเพื่อประกอบการอธิบายให้เห็นภาพมากขึ้น โดยใช้ทฤษฎีการพัฒนาเมือง (urban development) และการแปลงพื้นที่เพื่อเปลี่ยนชนชั้น (gentrification) ประกอบการอธิบาย

## การได้มาซึ่งที่ดินเพื่อตัดถนนโดยไม่เป็นธรรม

เดิมทีแล้วการเดินทางสัญจรของผู้คนในกรุงเทพฯ ซึ่งในเวลานั้นคือเมืองบางกอก เป็นการสัญจรทางน้ำตามคูคลองน้อยใหญ่ที่กระจายตัวไปในหลายพื้นที่รอบเมือง แต่เมื่อมีประชากรอพยพเข้ามาในพระนครมากขึ้นภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ใน พ.ศ. 2398 ทำให้ระบบเศรษฐกิจได้เปลี่ยนผ่านจากการค้าแบบผูกขาดโดยพระคลังสินค้ามาสู่การค้า

<sup>1</sup> นิยามของ ศิวิไลซ์ หรือ สมัยใหม่ ในงานชิ้นนี้หมายถึงการพัฒนาบ้านเมืองและสังคม โดยมีวัฒนธรรม และระบอบอย่างตะวันตกเป็นแม่แบบในการพัฒนา ทั้งรับมาจากตะวันตกโดยตรง และรับมาผ่านเมืองอาณานิคมตะวันตกในภูมิภาคใกล้เคียง เช่น สิงคโปร์ บัตตาเวีย และอินเดี

แบบเสรี<sup>2</sup> กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เมืองบางกอกขับเคื้อนสู่ความเป็นเมืองสมัยใหม่ให้เหมาะสมกับการเข้าสู่การค้าในตลาดโลก รูปแบบการเดินทางก็เปลี่ยนไป โดยเปลี่ยนจากเดิมที่เป็นเมืองคูน้ำล้อมรอบจากเหตุผลทางการทหารโดยมีพระราชวังเป็นศูนย์กลางของความศักดิ์สิทธิ์ ไปเป็นเมืองท่าระดับนานาชาติที่มีความซับซ้อนและเป็นสากลมากขึ้น<sup>3</sup> การขุดคลองเพื่อตอบสนองต่อประเด็นเรื่องความมั่นคงของตัวเมือง ก็เปลี่ยนไปเป็นการขยายขอบเขตของเมืองตามประชากรในเมืองที่เพิ่มมากขึ้นจากการเข้ามาเป็นแรงงานในระบบการค้าเสรี สังเกตได้จากคลองผดุงกรุงเกษมที่เมื่อพิจารณาจากพระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 จะเห็นได้ว่า จุดประสงค์แรกเริ่มของการขุดคลองนี้คือขุดเพื่อป้องกันพระนคร เห็นได้จากการสร้างป้อมตลอดแนวคลอง<sup>4</sup> แต่ในภายหลังก็เปลี่ยนผ่านจากคูเมืองในการป้องกันยามสงครามไปสู่เส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่ง และการค้าแทน ซึ่งในรัชกาลต่อมา ป้อมต่าง ๆ ก็ถูกรื้อถอนไปเพื่อขยายโครงข่ายถนน<sup>5</sup> เพื่อตอบสนองต่อเศรษฐกิจที่ขยายตัวมากขึ้นแทน

อีกหนึ่งกลุ่มคนที่เข้ามาตั้งรกรากและนิคมการค้าภายหลังการทำสนธิสัญญาเบาว์ริงก็คือชาวตะวันตก แต่พวกเขา ก็พบกับความไม่สะดวกหลายประการจากข้อจำกัดของสนธิสัญญา ทำให้มีการรวมกลุ่มกันเรียกร้องให้รัฐบาลสยามอนุญาตให้สามารถตั้งชุมชนของตนเองที่ย่านบางนาได้ โดยเรียกร้องให้รัฐบาลสยามต้องอำนวยความสะดวกในการจัดหาที่ดินเพื่อให้พวกเขาสามารถตั้งถิ่นฐานได้ และเชื่อมเส้นทางคมนาคมระหว่างเขตพระนครกับบางนาผ่าน การขุดคลองและตัดถนนลัดให้ด้วย<sup>6</sup> ข้อเรียกร้องดังกล่าวได้รับการตอบรับใน พ.ศ. 2400 โดยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดฯ ให้มีการขุดคลองและนำมูลดินที่ได้จากการขุดคลองมาถมเป็นถนนขนานกันไปกับแนวคลอง ภายหลังได้พระราชทานนามว่า คลองถนนตรงและทางถนนตรง นอกจากนี้ในปีเดียวกันยังมีการโปรดเกล้าฯ ให้จัดซื้อที่ดินกว่า 20 ไร่ ในตำบลบางอ้อให้กับนายห้างชาวตะวันตก โดยรัฐบาลสยามเสียค่าใช้จ่ายในการขุดคลองทำถนนกว่า 16,333 บาท และซื้อที่ดินราว 500-

---

<sup>2</sup> เขมภัทร ทฤษฎีกุณ, “ผลกระทบของสนธิสัญญาเบาว์ริงในทางเศรษฐกิจของสยาม,” สถาบันปรีดี พนมยงค์, สืบค้นเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2567, <https://pridi.or.th/th/content/2021/07/774>.

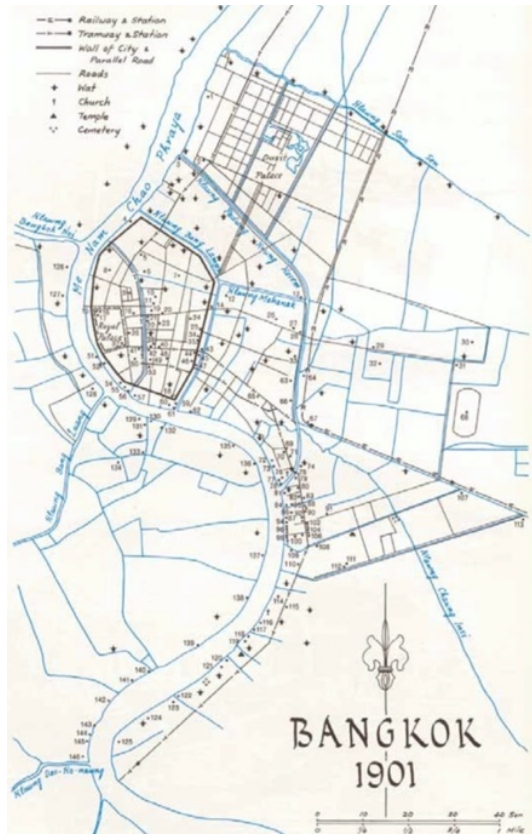
<sup>3</sup> Udornporn Teeraviriyakul, *Bangkok Modern* (Bangkok: Chulalongkorn University, 2557), 89.

<sup>4</sup> พระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 พ.ศ. 2394-2411 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์.

<sup>5</sup> Udornporn Teeraviriyakul, *Bangkok Modern*, 78.

<sup>6</sup> แนน้อย ศักดิ์ศรี, ม.ร.ว. และคณะ, *องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์* (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534), 34-36.

600 บาท แต่ไม่มีการเสียค่าใช้จ่ายค่าที่ดินในการขุดคลองทำถนนแต่อย่างใด เพราะใช้วิธีเวนคืนที่ดินจากราษฎรเพื่อการสาธารณประโยชน์<sup>7</sup>



ภาพที่ 1: โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำพ.ศ. 2444

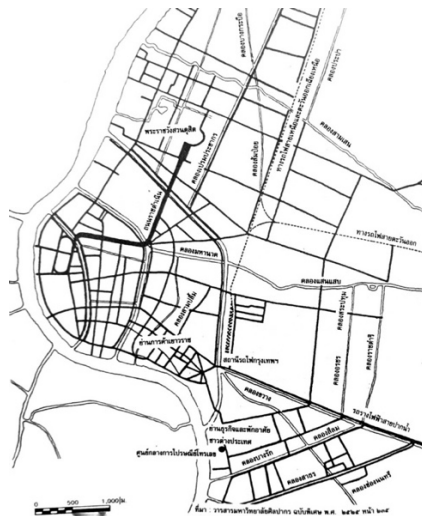
ที่มา: [https://thesiamsociety.org/wpcontent/uploads/2012/04/JSS\\_100\\_0m\\_MontiraHorayanguraUnakul\\_ReconnectingBangkoksHeritageLandscapeUrbanWaterwaysAndTheModernCity.pdf](https://thesiamsociety.org/wpcontent/uploads/2012/04/JSS_100_0m_MontiraHorayanguraUnakul_ReconnectingBangkoksHeritageLandscapeUrbanWaterwaysAndTheModernCity.pdf)

การตัดถนนเขาวราชก็เป็นอีกกรณีหนึ่งที่แสดงให้เห็นถึงปัญหาจากการเวนคืนที่ดินจากราษฎรเพื่อการสาธารณประโยชน์ ชนชั้นนำสยามได้กล่าวถึงจุดประสงค์ในการตัดถนนเขาวราช รวมไปถึงถนนอื่นๆ ในโครงข่ายถนนย่านสำเพ็งว่าตัดขึ้นเพื่อรองรับการ

<sup>7</sup> ณัฐวุฒิ ปรีทยานิตย์, เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนครสมัยรัชกาลที่ 1-5 (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2560), 37.

ขยายตัวของสำเพ็งซึ่งพื้นที่การค้าสำคัญของกรุงเทพฯ แต่ในเวลานั้นกลับมีลักษณะเป็นตรอก และซอยขนาดเล็กทำให้ขนส่งสินค้าได้ลำบาก<sup>8</sup> โดยกรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ (พระยศในขณะนั้น) ซึ่งดำรงตำแหน่งเป็นเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการในเวลานั้น จึงได้เสนอให้ตัดถนนโครงข่ายสำเพ็งขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

ในปัจจุบันนี้ ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้า ว่าไม่มีที่แห่งใดจะเจริญมากกว่าแขวงสำเพ็ง ด้วยเปนทำเลการค้าขายมีประโยชน์มากในที่นั้น แต่ประโยชน์ที่มีในที่นั้น ดูบกพร่องเหตุเพราะถนนมีน้อย แลที่มีอยู่แล้วก็แคบเล็กเป็นที่ขัดขวางทางไปมาของการค้าขาย ไม่พอแก่การเจริญซึ่งควรจะเกิดขึ้นได้อีกเป็นอันมาก ถ้าทำถนนใหญ่เพิ่มเติมขึ้นอีก ที่ดินเหล่านั้นคงเจริญขึ้นอีกหลายสิบเท่าโดยไม่ต้องสงไสยในการที่จะทำถนนเพิ่มเติมขึ้นนั้นจำจะต้องรีบทำโดยเร็ว เพราะที่ทั้งหลายในแขวงสำเพ็งนั้น ย่อมมีผู้สร้างตึกขึ้นใหม่เสมอไม่เว้นว่าง ถ้าไม่รีบจัดการเสียนานไปการตัดถนนก็คงไม่สำเร็จ เพราะต้องไปติดตึกซึ่งมีราคามาก<sup>9</sup>



ภาพที่ 2: แผนที่ถนนและคลอง พ.ศ. 2439  
ที่มา: วงเดือน นาราสัจจ์ และคณะ, *ชีวิตเจ้าจอมสยาม*, 260.

<sup>8</sup> วงเดือน นาราสัจจ์ และคณะ, *ชีวิตเจ้าจอมสยาม* (กรุงเทพฯ: ธนาคารกสิกรไทย, 2553), 257.

<sup>9</sup> หนังสือที่ 470/23 ลงวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2434, อ่างโน วงเดือน นาราสัจจ์ และคณะ, *ชีวิตเจ้าจอมสยาม*, 257.

เมื่อเป็นเช่นนั้นโครงการตัดโครงข่ายถนนย่านสำเพ็งที่ประกอบไปด้วยถนน 18 สายก็เริ่มต้นขึ้น เช่น ถนนอนุวงศ์ ถนนทรงวาด ถนนพลับพลาไชย รวมไปถึงถนนเส้นที่สำคัญที่สุดของโครงข่ายถนนนี้ ที่ยังคงมีความสำคัญมาจนถึงปัจจุบันอย่าง ถนนเยาวราช ซึ่งเป็นถนนใหญ่ที่กว้างถึง 20 เมตร มีเส้นทางรถวิ่งกว้างขวางในเวลานั้น มีทางคนเดินเป็นสัดส่วน และยังเป็นถนนที่อยู่ตรงกลางระหว่างถนนสำเพ็ง ถนนการค้าดั้งเดิม และถนนเจริญกรุง ถนนการค้าตัดใหม่<sup>10</sup> ซึ่งสามารถช่วยแก้ปัญหาความไม่สะดวกในการขนส่งสินค้าจากการมีถนนแคบที่ไต่กล่าวไปข้างต้นได้

หากอธิบายตามทฤษฎีการพัฒนาเมือง (urban development) ซึ่งคือการพัฒนาพื้นที่ให้ทำหน้าที่ของเมือง โดยตอบโจทย์การใช้งานเมืองในทุกมิติ ที่เพชรรัตน์ เพ็ชรภักดี ได้เสนอไว้ใน *เมืองศึกษาและกระบวนการทัศน์ของความรู้เรื่องเมือง* ที่จำแนกการพัฒนาเมืองออกเป็น 4 ประเด็น ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาบริการด้านสังคม การพัฒนาทางเศรษฐกิจและการจ้างงาน และการพัฒนาขีดความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น<sup>11</sup> การสร้างโครงข่ายถนนย่านสำเพ็ง ก็เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการจ้างงานไปในเวลาเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม การสร้างโครงข่ายถนนย่านสำเพ็งก็เป็นกรณีตัวอย่างของการที่รัฐใช้อำนาจในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงพื้นที่ที่สร้างความไม่พอใจให้กับผู้อยู่อาศัยอยู่มาแต่เดิม เห็นได้จากคำร้องทุกข์ของประชาชนในย่านตรอกเต้าเมื่อปี พ.ศ. 2436 ที่กล่าวถึงความไม่เป็นธรรมของเจ้าพนักงานในการวัดแนวตัดถนนเยาวราช ดังนี้

ด้วยที่ๆ ตำบลตรอกเต้านั้น เจ้าพนักงานไปวัดตัดจะทำถนนวัดปักไม้หาตรงเพน ยุติธรรมไม่ ถ้าถูกที่บ้านผู้มีบรรดาศักแล้ว เจ้าพนักงานก็ไม่ทำ กลับวัดปักใหม่ ถูกแต่ที่ราษฎรท่งสิ้น ถนนก็หาตรงไม่ ภาวกข้าพระพุทเจ้าได้ความเดือดร้อนนัก เพราะจะอยู่เอาใครไม่มีๆ ก็ถูกตัดทำถนนหมด ข้าพระพุทเจ้าเห็นด้วยเกล้าฯว่า ไม่มีที่เอาใครข้าพระพุทเจ้าจึงร้องทุกข์ถวาย เพื่อได้รับทุกขราษฎร<sup>12</sup>

<sup>10</sup> ณัฐวิ ปรีวัฒนิตย์, *เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนครสมัยรัชกาลที่ 1-5*, 64-66.

<sup>11</sup> เพชรรัตน์ เพ็ชรภักดี, *เมืองศึกษาและกระบวนการทัศน์ของความรู้เรื่องเมือง*, อ้างใน ชนิษฐา ชุสุข, *เมืองและการ จัดการปกครองเมือง: Urban and Urbam Governance* (สงขลา: พี.ซี. พรินต์ติ้ง, 2565), 104.

<sup>12</sup> นนทพร อยู่มั่งมี, “การจัดการพื้นที่ “ด้านมืด” ในกรุงเทพฯ สมัย ร.5 แหล่งอบายมุข ถึงโรงหญิงหาเงิน,” *ศิลปวัฒนธรรม*, สืบค้นเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2567, [https://www.silpa-mag.com/history/article\\_35971](https://www.silpa-mag.com/history/article_35971).

คำร้องทุกข์นี้กล่าวถึงความรู้สึกไม่เป็นธรรมในการวัดแนวตัดถนนเยาวราชของประชาชนในย่านตรอกเต้า ที่แสดงให้เห็นถึงการเลือกปฏิบัติของเจ้าพนักงาน กล่าวคือหากเจ้าพนักงานปักไม้หาแนวถนนแล้วไปตรงกับที่ดินของบ้านเจ้านาย หรือชนชั้นสูงแล้วเจ้าพนักงานก็จะปักแนวถนนใหม่ ไม่โดนพื้นที่บ้านเจ้านายหรือชนชั้นสูง แต่ปักแนวถนนตรงพื้นที่อาศัยของประชาชนทั่วไปเพื่อเวนคืนไปสร้างถนนแทน ซึ่งเป็นเหตุให้ประชาชนเสียที่อยู่อาศัยไปโดยปริยาย

ดังนั้นเมื่อดูจากแผนที่กรุงเทพฯ ฉบับ พ.ศ. 2450 จะเห็นได้ว่า ถนนเยาวราชเป็นถนนสมัยใหม่ที่ไม่ถูกตัดเป็นแนวตรง เช่นเดียวกับถนนเส้นอื่นๆ ในบริเวณใกล้เคียงที่ถูกตัดในช่วงเวลาร่วมสมัยกัน อย่างเช่นถนนอนุวงศ์ และถนนทรงวาด ถนนเยาวราชจะมีความคดโค้ง หักมุมในบางช่วงถนน ซึ่งเกิดขึ้นจากความไม่เป็นธรรมในการวัดปักไม้หาแนวถนนของเจ้าพนักงานในเวลานั้น คำร้องทุกข์ของประชาชนที่อาศัยอยู่ในย่านตรอกเต้าเมื่อ พ.ศ. 2436 จึงเป็นอีกตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงการที่ภาครัฐได้เข้ามาจัดการพื้นที่ให้เป็นสมัยใหม่ตามลักษณะและองค์ประกอบที่ตนเองต้องการตัดถนนเยาวราชจากเหตุผลทางเศรษฐกิจ โดยไม่ได้คำนึงถึงผลกระทบของประชาชนที่อาศัยอยู่เดิมในพื้นที่



ภาพที่ 3: ถนนเยาวราช จากแผนที่ พ.ศ. 2450

ที่มา: <https://www.facebook.com/share/19Wixo8u92/>

ถนนอีกเส้นที่แสดงให้เห็นถึงการตัดถนนโดยไม่เป็นธรรมคือถนนราชดำเนิน กนกวรรณ ชัยทัต ได้เสนอในงานของเธอว่า “การเกิดขึ้นของพระราชวังดุสิต คล้ายกับการสร้างศูนย์อำนาจโลกใหม่ โดยที่ยังไม่ทิ้งฐานอำนาจเดิม คือ พระบรมมหาราชวัง โดยจัดให้มีการตัดถนนราชดำเนินเพื่อเชื่อมต่อพระบรมมหาราชวังกับพระราชวังดุสิต”<sup>13</sup> และการตัดถนนราชดำเนินเพื่อเชื่อมต่อระหว่างเมืองเดิมก็ยิ่งทำให้อาณาเขตของกรุงเทพฯ ขยายตัวออกไปทางเหนือของเขตพระนครเดิม จุดประสงค์ในการตัดถนนราชดำเนินปรากฏอยู่ในพระราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 16 วันที่ 27 สิงหาคม ร.ศ.118 (พ.ศ. 2442) ว่า

ด้วยทรงพระราชดำริเห็นว่า ท้องที่ตำบลบ้านพานถมตรงตลอดไปถึงท้องที่ตำบลป้อมมหาก้างตั้งฉกรรจ์นั้น เป็นที่เรือกสวนเปลี่ยวอยู่ระหว่างถนนพยุหยาตราภิรมย์กับถนนสามเสน ยังไม่เป็นที่สมบูรณทันเสมอท้องที่ตำบลอื่น เพราะเหตุด้วยยังไม่ได้มีถนนหลวง อันสำหรับชักนำให้มหาชนได้กระทำการค้าขายให้เป็นการสะดวกขึ้น จึงมีพระราชประสงค์จะบำรุงท้องที่ตำบลนี้ให้มีความเจริญด้วยการค้าขาย แลมั่งคั่งด้วยมหาชน ได้เป็นผลแห่งความสมบูรณด้วยโภคทรัพย์สืบไป จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ จะให้สร้างถนนหลวงในท้องที่ตำบลนี้ ตัดทางตั้งแต่ถนนพระสุเมรุ ข้ามคลองบางลำพูที่ตำบลบ้านพานถมตรงไปยังตำบลป้อมมหาก้างตั้งฉกรรจ์ข้ามคลองผดุงกรุงเกษมบันจบถนนเบญจมาศ พระราชทานนามว่า “ถนนราชดำเนิน” เพื่อให้ที่บ้านเรือนแลเรือกสวนข้างถนน ได้เป็นทำเลชุมนุมชน มั่งคั่งด้วยการค้าขายสมบูรณขึ้นโดยเร็ว<sup>14</sup>

กล่าวคือการตัดถนนราชดำเนิน ทั้งถนนราชดำเนินนอก ถนนราชดำเนินกลาง และถนนราชดำเนินใน เป็นไปเพื่อสนับสนุนให้การค้าขายเติบโตขึ้นในพื้นที่ อย่างไรก็ตามหากมองในแง่การใช้งานถนนราชดำเนินเป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างพระราชวังเดิม (พระบรมมหาราชวัง) เข้ากับกับพระราชวังใหม่ (พระราชวังดุสิต)<sup>15</sup> เมื่อเป็นเช่นนั้นจึงปฏิเสธไม่ได้ว่ากลุ่มผู้ใช้งานหลักของถนนเส้นนี้ จึงเป็นชนชั้นนำของสยาม ทั้งเชื้อพระวงศ์ ขุนนาง และข้าราชการชั้นสูง ดังนั้นถนนราชดำเนินจึงมีรูปลักษณะอย่างตะวันตกตามรสนิยมของกลุ่มผู้ใช้งานหลักนั่นเอง ภาพลักษณ์ของการเป็นถนนแบบตะวันตกนี้แสดงให้เห็นถึงความพยายามในการจำลองถนนเส้นสำคัญ (Boulevard) จากยุโรปไม่ว่าจะเป็น ถนน The Mall ใน

<sup>13</sup> กนกวรรณ ชัยทัต, “การสร้างความเป็นสมัยใหม่ด้วยมิติด้านวัฒนธรรม: มุมมองเรื่องพื้นที่ศึกษาจากพระราชวังดุสิต-วัดเบญจมบพิตร-ถนนราชดำเนิน ในสมัยรัชกาลที่ 5” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาประวัติศาสตร์, คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), 74.

<sup>14</sup> ประกาศจัดที่สร้างถนนราชดำเนิน, *ราชกิจจานุเบกษา* รัชกาลที่ 5 เล่มที่ 16 (ร.ศ. 118): 276.

<sup>15</sup> ณัฐวุฒิ ปรียานิตย์, *เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนครสมัยรัชกาลที่ 1-5*, 133.

อังกฤษ ถนน Champs Elysees ในฝรั่งเศส หรือ The Unterden Linden ในเยอรมัน<sup>16</sup> มาไว้ในกรุงเทพฯ และชื่อถนน “ราชดำเนิน” เองก็ได้รับแรงบันดาลใจมาจากถนน Queen’s Walk ในอังกฤษด้วย<sup>17</sup> นอกจากนี้ ภาพลักษณ์แบบตะวันตกยังเป็นการตอบสนองต่อวิถีชีวิตแบบใหม่ของคนชั้นนำสยามด้วย เช่นการสร้างถนนกว้างถึง 10 วา ไม่รวมแนวที่ดินริมถนนเพื่อให้รถยนต์สามารถสัญจรได้ เห็นได้จากพระราชหัตถเลขาที่ 30/696 ที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเขียนถึงเจ้าพระยาเทเวศวงศ์วิวัฒน์ว่า “...เพราะที่เหล่านั้นเป็นสวนไม่มีบ้านเรือนมากนัก แลอยู่ตรงหน้าพระที่นั่งออกมาจะเป็นทั้งตงาม เป็นถนนแพตชันเนบอล สำหรับขี่รถกันไปวนมา...”<sup>18</sup> นอกจากนี้ ญัฐวุฒิ ปรียวนิตย์ยังได้เสนอในงานของเขาอีกว่า “ถนนราชดำเนินคือความพยายามลอกเลียนรูปแบบถนนตะวันตกให้ใกล้เคียงกับแบบแผนแท้ๆ ในยุโรปมากที่สุด”<sup>19</sup>



ภาพที่ 4: การขั้รถบนถนนราชดำเนิน

ที่มา: <https://www.thairath.co.th/news/auto/news/2821443>

การได้มาซึ่งพื้นที่ในการตัดถนนราชดำเนินนั้น ได้มาด้วยวิธีการแบบใหม่ กล่าวคือเป็นการซื้อที่ดินในที่ที่จะตัดถนนไว้เลย เพื่อลดปัญหาการต่อต้านการตัดถนนที่จะเกิดตามมา

<sup>16</sup> พร่อมพงษ์ ไพรีธร, ราชดำเนิน ถนนประวัติศาสตร์อันยิ่งใหญ่ (กรุงเทพฯ: วันชนะ, 2546), 14.

<sup>17</sup> ญัฐวุฒิ ปรียวนิตย์, เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนครสมัยรัชกาลที่ 1-5, 216.

<sup>18</sup> วงเดือน นาราสัจจ์ และคณะ, ธิราชเจ้าจอมสยาม, 260.

<sup>19</sup> เรื่องเดียวกัน, 215.

จากการขอเวนคืนที่ดินเห็นได้จาก ประกาศจัดที่สร้างถนนราชดำเนิน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 16 ร.ศ. 118 ว่า

เพราะฉะนั้นจึงทรงพระราชดำริเห็นว่า สมควรจะเปลี่ยนแปลงการจัดที่สร้าง ถนนสายนี้โดยวิธีอย่างใหม่ ให้เจ้าของที่ทั้งหลายได้เสียประโยชน์คล้ายคลึง และ ป้องกันเหตุขัดขวางในเรื่องการตัดถนนนั้น โดยวิธีกำหนดว่า เมื่อลงมือตัดถนน ให้เจ้าพนักงานรับซื้อที่สร้างถนนไว้ก่อน เมื่อทำถนนแล้วเสร็จ ต้องขายที่ริมถนน เท่าทุนคืนให้เจ้าของที่ตามเดิม เพื่อให้เจ้าของที่ผู้ต้องที่ดินเป็นถนนไม่เหลือเลย นั้น ได้มีโอกาสรับทุนคืน แลให้เจ้าของที่ผู้มีที่ดินเหลือริมถนน อันจะได้รับ ผลประโยชน์จากการสร้างถนนนั้น ได้ออกเงินช่วยค่าสร้างถนนในเมื่อถนนแล้ว เสร็จนั้นด้วย<sup>20</sup>

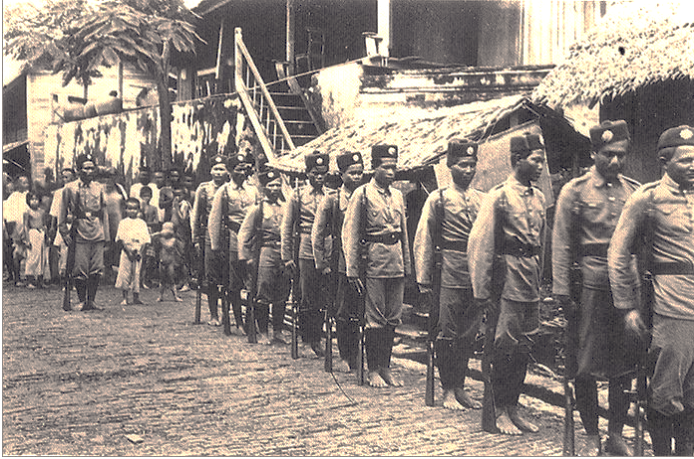
ดังนั้นในมุมมองของชนชั้นนำสยาม การซื้อที่ดินก็เป็นเหมือนเกราะป้องกันสิทธิ ในการตัดถนนโดยไม่ต้องรับมือกับคำต่อต้านของคนในพื้นที่ เพราะมองว่ามีการแลกเปลี่ยน ที่ดินเป็นเงินผ่านการซื้อขายไปได้เรียบร้อยแล้ว แต่ถ้าหากมองในมุมมองของประชาชนที่ อาศัยอยู่ในพื้นที่แต่เดิม การซื้อที่ดินก็เป็นเหมือนการบังคับให้ประชาชนต้องย้ายออกจาก สถานที่ที่เคยอยู่โดยไม่สามารถต่อต้านได้ เพราะรับเงินจากการขายที่ดินไปแล้ว ในแง่หนึ่ง ก็นับว่าเป็นข้อดี เพราะช่วยลดปัญหาการต่อต้านของประชาชน และอย่างน้อยๆ ประชาชน ก็จะได้รับเงินจำนวนหนึ่งจากการขายที่ดิน หรือหากตัดถนนเสร็จแล้วมีพื้นที่เหลือก็ สามารถซื้อที่ดินกลับมา ได้ทุนคืนได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วประชาชนในพื้นที่ก็ไม่มี ทางเลือกอื่นนอกจากขายที่ดินของตนให้กับรัฐและต้องไปแสวงหาที่อยู่ใหม่กันเอง

ซึ่งหากอธิบายด้วยแนวคิดการแปลงพื้นที่เพื่อเปลี่ยนชนชั้น (gentrification) ที่ ประภาส ปิ่นตบแต่ง จากคณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เคยอธิบายว่า “gentrification ก็คือการทำให้เมืองเป็นสินค้ามากขึ้น จากเดิมที่เมืองถูกพัฒนาโดยกลุ่มคนที่อาศัยอยู่แต่ เดิมโดยที่ไม่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจ กระบวนการที่จะเกิดขึ้นก็คือการเปลี่ยนให้พื้นที่เหล่านี้ ให้เป็นอสังหาริมทรัพย์”<sup>21</sup> สิ่งที่เกิดขึ้นจึงเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ เพื่อชนชั้น (gentrification) เพราะรัฐสยามใช้อำนาจในการซื้อที่ดินและเปลี่ยนแปลงให้ พื้นที่เหล่านั้นเป็นอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งก็ใช้งานเพื่อ “แสดง” ความศิวิไลซ์ตามแบบตะวันตก ไม่ได้มีการพัฒนาพื้นที่เพื่อการค้าขายแต่อย่างใด

<sup>20</sup> ประกาศจัดที่สร้างถนนราชดำเนิน, ราชกิจจานุเบกษา รัชกาลที่ 5 เล่มที่ 16 (ร.ศ.118): 277.

<sup>21</sup> “Gentrification เมื่อทุนนิยมเปลี่ยนเมืองให้กลายเป็นย่านผู้ดี เบียดขับผู้คนออกจากพื้นที่,” waymagazine, สืบค้นเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2567, <https://waymagazine.org/gentrification-push-the-movie/>.

## การทำงานที่คุกคามการใช้ชีวิตประจำวันโดยกองตระเวนนคร



ภาพที่ 5: กองตระเวนนคร

ที่มา: <https://www.facebook.com/share/p/18cT3sV458/>

การเกิดขึ้นของ “กองตระเวนนคร” หรือ “โปลิศ” ที่นิยมเรียกใน พ.ศ. 2419 เป็นกรมกองที่ก่อตั้งขึ้นตามอย่างตำรวจในประเทศอังกฤษ เพื่อทำหน้าที่ดูแลตามแนวถนนในตัวเมือง ทั้งเรื่องระงับเหตุการณ์การชุมนุม เหตุการณ์โจรกรรม การดูแลความสะอาด และความเรียบร้อยบนท้องถนน<sup>22</sup> โดยมีข้อปฏิบัติในการทำงานกว่า 53 ข้อ ดังที่ระบุไว้ใน *กฎหมายโปลิศ* ซึ่งจะรักษาหน้าที่ในพระนครนอกพระนคร 53 ข้อ ออกในปีกุนสัปตศก 1237<sup>23</sup>

นอกจากหน้าที่ในการดูแลความสงบเรียบร้อยแล้ว กองตระเวนนคร ยังมีบทบาทสำคัญในการรักษาความสะอาด และสุขอนามัย ซึ่งเป็นองค์ความรู้ใหม่ที่เข้ามาจากอิทธิพลตะวันตก เนื่องจากก่อนหน้านี กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองที่ถูกบรรยายว่าสกปรกและมีกลิ่นเหม็น ยกตัวอย่างเช่นใน บันทึกการเดินทางของอ็องรี มูโอต์ ในสยาม กัมพูชา ลาว และอินโดจีน ตอนกลางส่วนอื่นๆ ที่บรรยายเมืองกรุงเทพฯ เอาไว้ว่า

อนิจจา! บางกอกก็ดูเดียวกับกรุงศรีอยุธยาซึ่งเคยถูกพะโคและพวกพม่าบุกเข้ามาตีจนกรุงแตก ทั้งยังปล้นสะดมไปเสียย่อยยับ งดงาม คำคุณศัพท์ขยายความนี้ก็เหมาะสมอยู่ดอก หากมองจากกลางน้ำ เห็นทั้งวัดและวังงามอร่ามเรียงราย แต่คำนี้เห็นจะใช้ไม่ได้เอาเสียเลย ยามลัดผ่านตรอกซอกซอย ย่ำลงบนโคลน เลาะ

<sup>22</sup> ภัทรนิษฐ์ สุรังสรรค์, *รัฐสวดสยอง* (กรุงเทพฯ: มติชน, 2565), 148-150.

<sup>23</sup> “กฎหมายโปลิศ,” หอสมุดแห่งชาติ, สืบค้นเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2567, <http://digital.nlt.go.th/dlib/items/show/18021?>

ล่องไปตามคลองเล็กคลองน้อยเหมินๆ แคบๆ หนีร้อยหนีพันสายตัดชอยผืนดิน เป็นเกาะเล็กเกาะน้อย อันเป็นที่ตั้งของกระท่อมชอมช่อหน้าตาสกปรก ชวนบาดตาบาดใจแจกเช่นกันที่บาตจุมุก<sup>24</sup>

ดังนั้น กองตระเวนนครจึงมีบทบาทในการรักษาความสะอาดริมสองข้างทางถนน ซึ่งปรากฏอยู่ใน *กฎหมายโปลิศ* ซึ่งจะรักษาหน้าตาในพระนครนอกพระนคร 53 ข้อ ออกในปี *กุนส์ปตศก 1237* เช่น *กฎหมายโปลิศ* ข้อที่ 42 ที่ไม่ให้ชาวบ้านลูกเด็กเล็กแดงนำถ่าน หรือดินสอมาเขียนเล่นบนกำแพง

ห้ามมิให้เด็กผู้ใหญ่ เอาดินสอแลถ่านเพลิงแลสิ่งของไปเที่ยวขีดเขียน เป็นต้นว่า กำแพงเมือง กำแพงวัด ฝาผนังอุโบสถวิหารการปริญญ์บ้านเรือนสิ่งของต่างๆ ซึ่งปลูกสร้างไว้แล้ว ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดไม่ฟังตามข้อบังคับ จะให้ขับโปลิศออกอฟฟิเชอจับตัวผู้เขียนนั้น มาปรับไหมเอาเงิน 10 บาทเอาไว้เป็นเงินกลางในกรมโปลิศ เดือนหนึ่งจึงให้ปล่อยตัวไป<sup>25</sup>

หรือกฎหมายโปลิศ ข้อที่ 43 ที่ห้ามมิให้ท้องถนนมีน้ำเปื้อน ทั้งถึงน้ำที่เป็นของ โสโครกและน้ำอาบ

ถ้าผู้หนึ่งผู้ใดจะเทน้ำล้างของกีด และจะอาบน้ำถ้าจะทำการสิ่งใดไหนที่ต้องใช้น้ำ ห้ามมิให้ทำในที่ท้องถนนให้น้ำไหลเปื้อนเปรอะถนนได้ ถ้าผู้ใดเทน้ำที่เป็นของ โสโครกก็ดี แร่อาบน้ำในถนนก็ดี แลทำการต่างๆ ด้วยน้ำในถนนให้เปื้อนเปรอะดังกล่าวมาแล้ว ให้ปรับไหมเอาเงินตรา 10 บาท ถ้าไม่มีเงินให้ให้เอาผู้ผิดนั้นไว้ใช้ในการกรมโปลิศเดือนหนึ่งจึงให้ปล่อยตัวไป<sup>26</sup>

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลานั้นรัฐสยามไม่เคยมีการเข้ามาควบคุม ดูแลจัดการพื้นที่บริเวณถนนอย่างใกล้ชิดในแบบที่กองตระเวนนครทำมาก่อน ซึ่งการเข้ามาของกองตระเวนนครนี้ก็ทำให้พฤติกรรมบางอย่างในการใช้ชีวิตของผู้คนเปลี่ยนแปลงไป เกิดเป็นความไม่คุ้นเคย และความอึดอัดใจให้คนในพื้นที่ รวมไปถึงการเป็นหน่วยงานรัฐหน่วยงานใหม่

---

<sup>24</sup> กองบรรณาธิการศิลปวัฒนธรรม ““กรุงเทพฯ เมืองสวรรค์” อันแสน “สกปรก” (ในสายตาฝรั่ง) จากบันทึก อ็องรี มูโอด์ ชาวต่างชาติเมื่อ 160 ปีก่อน,” *ศิลปวัฒนธรรม*, สืบค้นเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2568, [https://www.silpa-mag.com/quotes-in-history/article\\_1254](https://www.silpa-mag.com/quotes-in-history/article_1254).

<sup>25</sup> ภัทรนิษฐ์ สุรังสรรค์, *รัฐสยดสยอง* (กรุงเทพฯ: มติชน, 2565), 149.

<sup>26</sup> เรื่องเดียวกัน, 150.

ที่มีผู้ปฏิบัติหน้าที่ที่ไม่มีมาตรฐานที่ดีนัก<sup>27</sup> เพราะไม่ได้มีกฎเกณฑ์เข้ารับทำงานที่เข้มงวด แม้จะมีข้อกำหนดในการทำงานไว้อย่างชัดเจน ยกตัวอย่างเช่นบันทึกของ อีริก เซนต์ เจ ลอซัน (Eric Saint John Lawson) ผู้บังคับการกรมกองตระเวน ที่บันทึกถึงผู้ที่เข้ามาสมัคร เป็นพลตระเวนไว้ว่า “มีคนอื่นอันมากที่เข้ารับเป็นพลตระเวนเพื่อความสนุกแลเมื่อเบื่อ หน่ายก็ลาออก แต่มีบางพวกเมื่อรับเงินเดือนแล้วเวลาออกยามก็เข้าโรงบ่อน แลถ้าเล่นได้ ก็ออกจากกองตระเวน เมื่อหมดเงินจึงกลับเข้ามาใหม่”<sup>28</sup> หรือพระราชหัตถเลขาของ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ถึงพระเจ้านองยาเชอกรมหลวงนครสวรรค์ ในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2449 ที่มีช่วงตอนหนึ่งว่า

ภายหลังจึงมีฝรั่งนายโปลิศพาโปลิศแขกเดินผ่านขึ้นไปเหนจะเปนกองชักมาให้ รักษาที่ฉนั้นไปอยู่นั้น แต่เดินเลยไปข้างหน้าครุหนึ่งฉนั้นจึงได้ขยับรถขึ้นไป สั่งให้เปิด คนออกโปลิศพวกนั้นจึงได้ขับไล่คนโดยไม่ปราณีปราไสย ยัดกันคลักๆ แต่ดีที่มี ทูบกันบ้างห้ามหยุด นี้แหละกิริยาโปลิศมันไม่เป็นที่น่าให้คนไว้เนื้อเชื่อใจ จึงเปน ที่กินแห่งสงไสยของคนเปนอันมาก<sup>29</sup>

นอกจากนี้ยังมีข้อร้องเรียนในหนังสือพิมพ์*สยามไสมย* เมื่อ พ.ศ. 2428 ที่กล่าวถึง ความไม่มีมาตรฐานในการคัดคนที่จะมาปฏิบัติหน้าที่เป็นพลตระเวนนครว่า

ข้อ 2 นายโปลิศบางคนไม่มีตระกูล เปนไพร่ เทียวมัวเมารังแกผู้คนแต่ยังเป็น นายเขาได้ ข้อ 3 ถ้าไม่มีเงินที่จะกินเหล้ารังแกพวกรถจักรได้ ถ้าให้เงินมัก ปล่อย ไม่ให้เงินมักไม่ปล่อย ไม่มีข้อผิดในทางกตหมายเลย ยังจับอ้ายพวกรถ มันเปนคนลูกจ้างเกรงกลัวเขา ลางรถขับมา ม้าไม่วิ่งคนรถเดาะปากให้ม้าวิ่ง มัน ก็จับวานกหุมัน คนอย่างนี้ได้เงินเดือนแลมีอำนาจด้วย... ข้อ 5 บางคนที่ไม่เคย เปนโปลิศแต่กอเปนนายยาม ก็ไว้ยศเทียวชมเหงชาวบ้าน คำคำผู้คนเดินมา ถ้าเปนคนโง่งงเปนหญิงเกี้ยวพานเขา ถ้าเขาดำให้ทำเปนจับจะเอาความจับเนื้อ ตัวเขาขังไว้ ฝ่ายนายใหญ่มาถามว่าเรื่องอาไร มันว่าดำถึงท่านอธิบดีผู้สำเร็จ ราชการกรมโปลิศ ถ้าให้เงินเสียมันก็ปล่อย ทำไมจึงจะเรียบการไปได้<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> กองบรรณาธิการศิลปวัฒนธรรม “เบื้องหลังของ “กองตระเวน” กับการใช้อำนาจในท้องถิ่น สมัยรัชกาลที่ 5,” ศิลปวัฒนธรรม, สืบค้นเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2567, [https://www.silpa-mag.com/history/article\\_38599](https://www.silpa-mag.com/history/article_38599).

<sup>28</sup> เรื่องเดียวกัน.

<sup>29</sup> เรื่องเดียวกัน.

<sup>30</sup> เรื่องเดียวกัน.

กล่าวคือการคัดเลือกบุคคลเข้ามาเป็นพลตระเวนนครที่เป็นหน่วยงานรัฐที่เพิ่งเกิดขึ้นใหม่ ไม่ได้เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายมาแต่เดิม ปริมาณผู้สมัครเข้าทำงานจึงไม่มีมากพอกับความต้องการ ดังนั้นบุคคลบางคนที่ได้รับเลือกเข้ามาทำงานในตำแหน่งตระเวนนครจึงไม่มีคุณภาพตามมาตรฐานที่ตั้งไว้ โดยมีพฤติกรรมที่ไม่ดี ไม่ว่าจะเป็นการรังแกประชาชนทั่วไป การใช้อำนาจจากตำแหน่งของตัวไปรังแกรีดไถทรัพย์สินของผู้อื่น บางคนแม้จะออกจากราชการ ไม่มีสถานะพลตระเวนนครแล้ว ก็ยังนำยศเก่ามาข่มเหงคนทั่วไป ถ้าเป็นหญิงก็อาจถูกล่วงละเมิดทางวาจา โดนยัดข้อหาเพื่อเรียกค่าปรับโดยมิชอบได้ เพราะพฤติกรรมที่ไม่น่าไว้วางใจดังกล่าวเป็นสิ่งใหม่ในสังคมสยามในเวลานั้น และการประพฤติตนของเจ้าหน้าที่กองตระเวนที่ไม่มีมาตรฐาน ไม่ทำตามกฎ และไม่เหมาะสม ทำให้ประชาชนในพื้นที่สะสมความอึดอัดจนกลายเป็นความไม่พอใจในที่สุด และทำให้เกิดข้อวิพากษ์วิจารณ์ผ่านการเขียนถึงกองตระเวน หรือไปติดตามสื่อต่างๆ โดยเฉพาะคำวิจารณ์ของปัญญาชนบนหน้าหนังสือพิมพ์ เป็นไปในทำนองเชิงเสียดสี และตั้งคำถามกับการทำงานของหน่วยงานดังกล่าว เช่น

พลตระเวนซึ่งเข้ายุนิฟอมรักษาท้องที่ต่าง ๆ แม้ประพฤติตามข้อบังคับแล้วจะมีคุณแก่มหาชนเอนกบรรยายทีเดียว นี่หาเป็นเช่นนั้นไม่เวลาประจำหน้าที่ 3 ชั่วโมงได้เห็นแต่พลตระเวนนั่งกับยี่นแอบซุ่มๆ เสียโดยมาก มิฉะนั้นถ้าจะยืนแล้วมักจะหันหน้าเข้าหาห้องขำร้านหันหลังออกบางที่พวกขำร้านจะทำอะไรแล้วไปยืนดูแทบจะไม่กระพริบตาก็มี เหตุฉนั้นนอยากจะถามหัวใจของผู้ที่รักษาหน้าที่คิดรักษาการอย่างไรไม่ก็อดสูต่อข้อบังคับบ้างหรือ<sup>31</sup>

ข้อเขียนของ “นายเมื่อไรหนอ” ในหนังสือพิมพ์ *บางกอกสมัย* ผู้เขียนก็ได้แสดงทัศนคติเชิงคาดหวังในรูปแบบของคำถามจากข้อบกพร่องในการปฏิบัติงานของกองตระเวนไว้เช่นเดียวกัน

เมื่อไรหนอพลตระเวนแขกซิกจะเลิกการหยิบกล้วยน้ำว้าของชาวบ้านกิน  
เมื่อไรหนอพลตระเวนในกรุงสยามจะมีความแข็งแรงในการจับผู้ร้ายบ้าง  
เมื่อไรหนอพลตระเวนจะมีแรงวิ่งไล่จับอ้ายคนร้ายให้ทันทุกๆ คราว  
เมื่อไรหนอราษฎรที่เดินไปมาตามถนนในเวลากลางคืนจะไม่พบพลตระเวนนอนหลับบ้าง  
เมื่อไรหนอพลตระเวนจะรู้จักข้อบังคับสำหรับตนเสียบ้าง

---

<sup>31</sup> นนทพร อยู่มั่งมี, “ราษฎรสมัยร. 5 วิจารณ์ “กองตระเวน” (ตำรวจ) ขโมยกล้วยชาวบ้าน กล้วยมีดีจับคนร้ายไม่ได้”, ศิลปวัฒนธรรม , สืบค้นเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2567, [https://www.silpa-mag.com/history/article\\_38599](https://www.silpa-mag.com/history/article_38599).

เมื่อไรหนอพลตระเวรในกรุงสยามจะมีแขนเช่นตั้งพระนารายณ์  
เมื่อไรหนอพลตระเวรจะมีจักขุเพิ่มเติมขึ้นอีกข้างหลังบ้าง  
เมื่อไรหนอพลตระเวรจะมีฤทธิ์ตั้งหนุมานบ้าง<sup>32</sup>

จากคำวิจารณ์และข้อร้องเรียนที่ยกมานำเสนอข้างต้น แสดงให้เห็นถึงการทำงานของเหล่าโปลิศ หรือพลตระเวนนครที่ไม่มีประสิทธิภาพตามอย่างตั้งกฎไว้ใน “กฎหมายโปลิศ ซึ่งจะรักษาหน้าที่ในพระนครนอกพระนคร 53 ข้อ ออกในปีกุนสัปตศก 1237” ในเวลานั้นไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมที่แอบไปซุ่มมองประชาชนทั่วไป แทนที่จะไปประจำตามตำแหน่งที่ถูกมอบหมายไว้ตามเวลาที่กำหนด แม้แต่พฤติกรรมที่แอบจับลับในเวลางาน การลักขโมยของของชาวบ้าน ไปจนถึงการไม่มีความกล้ามากพอที่จะไปจับโจรหรือผู้กระทำความผิดอย่างแท้จริง ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้ก็คือการละเมิดต่อกฎที่ตั้งเอาไว้ สร้างความไม่คุ้นเคยและอึดอัดใจให้กับคนในพื้นที่

ดังนั้นเสียงตอบรับของประชาชนที่มีต่อการเกิดขึ้นและการทำงานของพลตระเวนนคร แสดงให้เห็นถึงการใช้อำนาจรัฐของชนชั้นนำสยามในกระบวนการสร้างเมืองสมัยใหม่ที่สร้างความไม่สบายใจให้กับประชาชนในพื้นที่ เพราะการเกิดขึ้นของพลตระเวนนครนับว่าเป็นเรื่องใหม่ในสังคมสยาม การมีคนนอกพื้นที่เข้ามาเดินสอดส่องในชุมชนตลอดเวลาแจ้งและยามวิกาล คนเหล่านั้นก็ไม่ได้ปฏิบัติตามสิ่งที่ทางการแจ้งว่าพวกเขาต้องทำ เช่นไม่สามารถจับโจรผู้ร้ายได้ หรือแอบลับในเวลางาน หลายครั้งก็มาขโมยสิ่งของของประชาชน หรือใช้อำนาจมาข่มเหงรังแก เรียกเก็บเงินโดยไม่ชอบกับประชาชนนั่นเอง

### การพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ของชนชั้นนำสยาม

กรณีนี้เป็นกรณีที่ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง แต่ก็เป็นอย่างอื่นบ้างที่ส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัย อันเป็นหนึ่งในปัจจัย 4 ของมนุษย์ ซึ่งก็คือการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ของชนชั้นนำสยามที่เกิดขึ้นมาพร้อมกับการตัดถนนสมัยใหม่ กล่าวคือ เมื่อมีแผนในการตัดถนน ย่อมต้องมีการขอเวนคืนที่ดินจากประชาชนเพื่อใช้พื้นที่ในการตัดถนน ซึ่งนอกจากตัดถนนแล้วยังมีการสร้างตึกแถวตามแนวถนนขึ้นมาด้วย หากพิจารณาตามทฤษฎีการพัฒนาเมือง (urban development) ตึกแถวเหล่านี้สร้างขึ้นเพื่อรองรับกับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการจ้างงาน และหากอธิบายด้วยแนวคิดการแปลงพื้นที่เพื่อเปลี่ยนชนชั้น (gentrification) ที่เป็นกระบวนการที่จะเกิดขึ้นเพื่อเปลี่ยน

<sup>32</sup> เรื่องเดียวกัน.

พื้นที่ให้เป็นอสังหาริมทรัพย์<sup>33</sup> สิ่งที่เกิดขึ้นกับตึกแถวริมสองข้างทางถนนนี้ ก็เข้าข่ายว่า เป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เพื่อชนชั้น (gentrification) ด้วย

ณัฐวุฒิ ปรีทยานิตย์ เสนอว่าการตัดถนนเริ่มมีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจอสังหาริมทรัพย์เป็นครั้งแรกในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยเมื่อเริ่มจากการตัดถนนเจริญกรุงขึ้น พร้อมกับการสร้างตึกแถวเพื่อปล่อยเช่า ซึ่งแนวคิดดังกล่าวรัฐบาลสยามได้รับแรงบันดาลใจมาจากสิงคโปร์ โดยผู้เช่าส่วนมากมักเป็นชาวจีน และชาวตะวันตกที่เข้ามาทำธุรกิจค้าปลีก ต่อมามีการสร้างแนวตึกแถวริมถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนครขึ้นอีกด้วย<sup>34</sup>

ถนนบำรุงเมือง-เฟื่องนคร เป็นถนนที่แสดงให้เห็นถึงความสำเร็จในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของชนชั้นนายทุน เพราะในช่วงรัชกาลที่ 5 ได้มีการเข้ามาปรับปรุงถนน โดยขยายขนาดจาก 6 เมตรเป็น 9 เมตร และสร้างตึกแถวก่ออิฐถือปูนสองชั้นแทนอาคารสิ่งปลูกสร้างเดิม<sup>35</sup> โดยมีความตั้งใจให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ซึ่งการพัฒนาพื้นที่บริเวณดังกล่าวประสบความสำเร็จตามจุดประสงค์นั้น โดยมีผู้คนเข้ามาจับจองพื้นที่ทำการค้าขาย จนเป็นย่านที่มีความเจริญ มากที่สุดแห่งหนึ่งในช่วงเวลานั้น ในทางตรงกันข้าม ถนนเจริญกรุงที่สร้างเสร็จในช่วงแรกกลับเป็นถนนที่ไม่ประสบความสำเร็จมากนัก เนื่องจากเป็นถนนที่ถูกใช้งานน้อยกว่าถนนอื่นๆ บรรยากาศของถนนค่อนข้างซบเซา เห็นได้จากพระราชปรารภของรัชกาลที่ 4 ว่า “ครั้งสร้างขึ้นแล้วคนใช้ม้าทั้งไทยทั้งชาวนอกประเทศก็คนใช้รถอยู่ก็เล็ม ใช้ก็ไม่เต็มสนน ใช้อยู่แต่ข้างหนึ่ง ก็ส่วนสนนอีกข้างหนึ่งก็ทิ้งตั้งเปล่าอยู่ไม่มีใครเดินม้าเดินรถเท้า”<sup>36</sup>

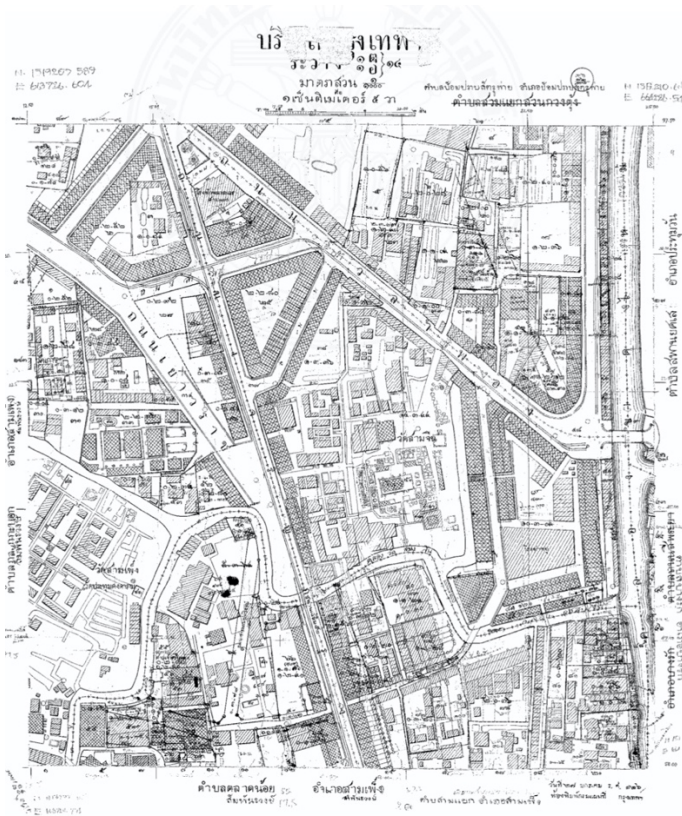
---

<sup>33</sup> “Gentrification เมื่อทุนนิยมเปลี่ยนเมืองให้กลายเป็นย่านผู้ดี เบียดขับผู้คนออกจากพื้นที่,” waymagazine, สืบค้นเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2567, <https://waymagazine.org/gentrification-push-the-movie/>.

<sup>34</sup> ณัฐวุฒิ ปรีทยานิตย์, *เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนครสมัยรัชกาลที่ 1-5*, 225.

<sup>35</sup> เรื่องเดียวกัน, 52.

<sup>36</sup> เรื่องเดียวกัน, 228.



ภาพที่ ๓ - ตัวอย่างแผนที่บริเวณกรุงเทพฯ พ.ศ. ๒๔๕๐ ก่อนทำการตกแต่ง

**ภาพที่ 6:** แผนที่แสดงแหล่งชุมชนและพาณิชยกรรมตำบลตลาดน้อย อำเภอสามเพ็ง สมัยรัชกาลที่ 5

ที่มา: <https://www.facebook.com/watsamphanstory/posts>.

ในกรณีของถนนโครงข่ายย่านสำเพ็ง รัฐสยามได้เข้ามาดำเนินการรื้อสิ่งปลูกสร้างริมสองข้างทางถนน ไม่ว่าจะเป็น เฝิง ห้องแถว ร้านรวง และตึกไม้ออกทั้งหมด ภายหลังจึงได้สร้างตึกแถวสองชั้นขึ้นมาแทน<sup>37</sup> โดยเบื้องต้นรัฐสยามต้องการให้เจ้าของที่ดินเป็นผู้ลงทุนปลูกตึกแถวเอง แต่ต้องปลูกตามแบบที่ทางการสยามออกแบบเอาไว้เพื่อความสวยงามและเป็นระเบียบของแถวถนน แต่เนื่องจากต้นทุนในการสร้างที่มีราคาสูงถึง 1,328 บาท เจ้าของที่ดินไม่สามารถแบกรับค่าใช้จ่ายได้ สุดท้ายรัฐจึงต้องเข้ามาปลูกตึกแถวเองทั้งหมด โดยปลูกไปเป็นจำนวน 558 คูหา ใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น 384,000 บาท

<sup>37</sup> เรื่องเดียวกัน, 226.

ก่อนที่จะแล้วเสร็จและเปิดให้เช่าใน พ.ศ. 2415 โดยเจ้าของที่ดินที่ยังคงมีสิทธิ์บนที่ดินของตนเองอยู่ และสามารถรับผลประโยชน์จากตึกแถวบนที่ดินของตนได้หากผ่อนชำระเงินค่าก่อสร้างจนหมด แต่ในทางปฏิบัติแล้วเงินที่ได้จากตึกแถวทั้งหมด พระคลังข้างที่จะหักเงิน 3 ส่วนไปเป็นการผ่อนค่าก่อสร้าง และเจ้าของที่ดินจะได้รับเงินที่เหลือไป 1 ส่วน<sup>38</sup> ดังนั้นเงินส่วนมากจึงตกไปอยู่กับพระคลังข้างที่ และผู้ที่รับประโยชน์จากนโยบายดังกล่าวมากที่สุดก็คือรัฐสยามนั่นเอง

เมื่อเศรษฐกิจขยายตัวมากขึ้น พื้นที่ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของพระคลังข้างที่ ได้เริ่มพัฒนามากขึ้น การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ริมสองข้างทางถนนในช่วงหลังจึงเปลี่ยนรูปแบบเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยรัฐสยามจะซื้อที่ดินเป็นกรรมสิทธิ์ของตนแทน เช่น กรณีแนวที่ดินริมถนนราชวงศ์ ที่อยู่ในย่านสำเพ็ง พระคลังข้างที่จะจัดซื้อที่ดินเตรียมไว้ก่อนแล้วจึงปลูกตึกแถว 5 ตอน 102 ห้อง ซึ่งพระคลังข้างที่จ่ายเงินกินเปล่าจากตึกแถว 5 ตอนนั้น 4,770 บาท และได้รับเงินจากค่าเช่าที่อีกเดือนละประมาณ 1,729 บาท<sup>39</sup> นอกจากนี้ การเติบโตขึ้นของพื้นที่ยังทำให้มูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้นจนเกิดการเก็งกำไรในที่ดิน โดยใน พ.ศ. 2447 ที่ดินบริเวณถนนเยาวราชถูกตีราคาไว้ที่ตารางวาละ 200 บาท และใน พ.ศ. 2450 ราคาที่ดินก็พุ่งสูงขึ้นเป็นตารางวาละ 400 บาท<sup>40</sup> ซึ่งทำให้รัฐได้รับเงินจากค่าธรรมเนียมที่ดินและภาษีโรงเรือนมากขึ้น โดยใน พ.ศ. 2451 รัฐสยามสามารถเก็บภาษีโรงเรือนในย่านสำเพ็งได้ถึง 335,142 บาท<sup>41</sup> ดังนั้น การทำธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ผ่านตึกแถวของชนชั้นนำนี้สร้างรายรับระยะยาว ในขณะที่ประชาชนที่เป็นเจ้าของที่ดินเดิมต้องเปลี่ยนจากการเคยเป็นเป็นเจ้าของที่ดินเดิมมาสู่การเป็นผู้เช่าที่ต้องส่งเงินให้กับเจ้าของตึกคนใหม่ซึ่งก็คือชนชั้นนำสยามอย่างต่อเนื่องนั่นเอง

## 5. บทสรุป

จากการศึกษาผลกระทบของการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ระหว่าง พ.ศ. 2400-2453 จะเห็นได้ว่าในภาพของเมืองที่ดูศิวิไลซ์ มีความเป็นเมืองสมัยใหม่ สวยงามน่าชม ตามรสนิยมของชนชั้นนำนั้น ในทางกลับกันมีประชาชนคนธรรมดาอีกมากที่ประสบกับความไม่สบายกายไม่สบายใจจากนโยบายดังกล่าว เพราะการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของเมืองเป็นการใช้อำนาจรัฐของชนชั้นนำสยาม เพื่อเข้าไปจัดการปรับเปลี่ยนพื้นที่ให้เป็นสมัยใหม่ตามวัตถุประสงค์ของตน ซึ่งเห็นได้จาก “คำร้องทุกข์ของประชาชนที่อาศัยอยู่

<sup>38</sup> เรื่องเดียวกัน, 226-227.

<sup>39</sup> สุภางค์ จันทวานิช และคณะ, สำเพ็ง ประวัติศาสตร์ชุมชนชาวจีนในกรุงเทพฯ (กรุงเทพฯ: เลด แอนด์ ฟาวด์เท่น พรินท์ติ้ง จำกัด, 2549), 8.

<sup>40</sup> เรื่องเดียวกัน, 10.

<sup>41</sup> หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. ร.5น.4.4/4 ร.ศ.127. อ้างถึงใน เล่มเดียวกัน, 10.

ในย่านตรอกเต้าเมื่อปี พ.ศ. 2436” ซึ่งเป็นไปในทิศทางที่ไม่ดี เพราะการเปลี่ยนแปลงบางอย่างเป็นเรื่องที่ใหม่ในสังคมซึ่งเป็นสิ่งที่คนในพื้นที่ไม่คุ้นเคยเห็นได้จากการเกิดขึ้นของกองตระเวนนคร ยิ่งไปกว่านั้น กรณีกองตระเวนยังสร้างเสียงตอบรับในแง่ลบจากประชาชนเมื่อคนที่สังกัดอยู่ในกองนั้น ไม่สามารถทำหน้าที่ตามที่รัฐแจ้งไว้ได้ นอกจากนี้ยังมีกรณีคำร้องทุกข์ของประชาชนที่อาศัยอยู่ในย่านตรอกเต้า ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการที่รัฐสยามต้องการเข้ามาพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ริมถนน โดยการตัดถนนใหม่ในย่านการค้าเดิม แต่กลับมีความไม่เป็นธรรมในการปักเขตทำถนน ทำให้คนในพื้นที่ไม่พอใจและส่งคำร้องเรียนต่อการกระทำที่ไม่ยุติธรรมของภาครัฐดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากรัฐได้จัดการกับปัญหานี้ โดยการซื้อที่ดินเอาไว้ก่อนที่จะเข้าไปพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ จึงเป็นเหมือนการบังคับโดยอ้อมไม่ให้ประชาชนในพื้นที่เดิมต่อต้านการตัดถนน นี่จึงเป็นหนึ่งในกระบวนการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เพื่อชนชั้น (gentrification) โดยรัฐสยามได้ใช้อำนาจซื้อที่ดินที่พิจารณาว่าไม่มีคุณค่าทางเศรษฐกิจมาสู่การเปลี่ยนแปลงให้พื้นที่เหล่านั้นเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าสามารถสร้างผลกำไรให้กับตนเองได้

### รายการอ้างอิง

- “กฎหมายโปลิศ,” หอสมุดแห่งชาติ. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2568. <http://digital.nlt.go.th/dlib/items/show/18021?>
- กนกวรรณ ชัยทัต. “การสร้างความเป็นสมัยใหม่ด้วยมิติด้านวัฒนธรรม: มุมมองเรื่องพื้นที่ศึกษาจากพระราชวังดุสิต-วัดเบญจมบพิตร-ถนนราชดำเนิน ในสมัยรัชกาลที่ 5.” วิทยานิพนธ์ สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยมหิดล, คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.
- กรมศิลปากร. *ประวัติและผลงานของชาวต่างชาติในประเทศไทย เล่ม 3*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร, 2558.
- กรมศิลปากร. *ประวัติและผลงานของชาวต่างชาติในประเทศไทย เล่ม 4*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร, 2556.
- “กรุงเทพฯ ปัจจุบัน.” ศูนย์สารสนเทศกรุงเทพมหานคร. สืบค้นเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2567, <https://apps.bangkok.go.th/info/m.info/nowbma>.
- “กรุงเทพฯ เมืองสวรรค์” อันแสน “สกปรก” (ในสายตาฝรั่ง) จากบันทึก อ็องรี ฌูโอต์ ชาวต่างชาติเมื่อ 160 ปีก่อน,” ศิลปวัฒนธรรม, สืบค้นเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2568, [https://www.silpa-mag.com/quotes-in-history/article\\_1254](https://www.silpa-mag.com/quotes-in-history/article_1254).
- เขมภัทร ทฤษฎีกุณ, ผลกระทบของสนธิสัญญาเบาว์ริงในทางเศรษฐกิจของสยาม, สถาบันปริดี พนมยงค์, สืบค้นเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2567, <https://pridi.or.th/th/content/2021/07/774>.

- “ความหมายของ “การผังเมือง”.” กรมโยธาธิการและผังเมือง. สืบค้นเมื่อวันที่ 6 เมษายน 2567, <https://oldweb.dpt.go.th/th/tips/3-2011-07-05-09-42-59.html>.
- ชนิษฐา ชุสุข. *เมืองและการจัดการปกครองเมือง; Urban and Urban Governance*. สงขลา: พี.ซี. พรินติ้ง, 2565.
- ชาติตรี ประกิตนทการ. *การเมืองและสังคมในศิลปสถาปัตยกรรม สยามสมัย ไทยประยุกต์ ขาดินนิยม*. กรุงเทพฯ: มติชน, 2565.
- ชาติ ศิลปรัตน์. *การสร้างบ้านแปลงเมืองสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (2325-2395) ม.ป.ท.: ม.ป.พ., 2533.*
- เจนจิรา สิริพรรณยศ. “Gentrification เมื่อทุนนิยมเปลี่ยนเมืองให้กลายเป็นย่านผู้ดี เบียดขับผู้คนออกจากพื้นที่.” สืบค้นเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2567, <https://waymaga.zine.org/gentrification-push-the-movie/>.
- ณัฐภูมิ ปรียานิตย์. *เศรษฐกิจการเมืองของการตัดถนนในพระนครสมัยรัชกาลที่ 1-5*. กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2560.
- นนทพร อยู่มั่งมี. “การจัดการพื้นที่ “ด้านมืด” ในกรุงเทพฯ สมัยร.5 แหล่งอบายมุข ถึงโรงหญิงหาเงิน.” ศิลปวัฒนธรรม. สืบค้นเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2567, [https://www.silpa-mag.com/history/article\\_35971\\_](https://www.silpa-mag.com/history/article_35971_).
- นนทพร อยู่มั่งมี. “ราษฎรสมัยร. 5 วิจารณ์ “กองตระเวน” (ตำรวจ) ขโมยกล้วยชาวบ้านกล้วยมืด จับคนร้ายไม่ได้.” ศิลปวัฒนธรรม. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2567, [https://www.silpa-mag.com/history/article\\_38599\\_](https://www.silpa-mag.com/history/article_38599_).
- แนนน้อย ศักดิ์ศรี, ม.ร.ว. และคณะ. *องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- บุปผณาภ สุวรรณมาศ. *การสร้างบ้านแปลงเมืองรัตนโกสินทร์ กรุงเทพฯ: โครงสร้างเมืองทางด้านประโยชน์ใช้สอย 2325-2525*. กรุงเทพฯ: สถาบันไทยคดีศึกษา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2525.
- “เบื้องหลังของ“กองตระเวน”กับการใช้อำนาจในท้องถนนสมัยรัชกาลที่ 5.” ศิลปวัฒนธรรม, สืบค้นเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2567, [https://www.silpamag.com/history/article\\_38599\\_](https://www.silpamag.com/history/article_38599_).
- ประกาศจัดที่สร้างถนนราชดำเนิน. *ราชกิจจานุเบกษา* รัชกาลที่ 5 เล่มที่ 16 (ร.ศ.118): 277.
- ปานัน รอดหานาม. “วิวัฒนาการการผังเมืองของประเทศไทย.” หน้าจั่ว, ฉบับที่ 12 (2558): 250-271.
- ปิยะนาถ อังควาณิชกุล. “การสร้างความเป็นตะวันตกให้กับเมืองบางกอกในช่วงการปรับตัวให้ทันสมัย.” *วารสารประวัติศาสตร์* (2549): 56-77.

- พร้อมพงษ์ ไพรีธร, *ราชดำเนิน ถนนประวัติศาสตร์อันยิ่งใหญ่*. กรุงเทพฯ: วันชนะ, 2546.
- พลาดศิย์ สิทธิธัญกิจ, *การปฏิรูปเมืองสยาม*. กรุงเทพฯ: กู๊ดมอร์นิ่ง, 2547.
- ภัทรนิษฐ์ สุรังสรรค์, *รัฐสวดสยอง*. กรุงเทพฯ: มติชน, 2565.
- เมาริตซิโอ เปเลจจี, *เจ้าชีวิต เจ้าสรรพสิ่ง: การก่อสร้างภาพลักษณ์สมัยใหม่ของสถาบันกษัตริย์สยาม*. นนทบุรี: ฟ้าเดียวกัน, 2566.
- ลอเรนส์ ฉั่ว. “กรุงเทพ/สำเพ็ง: หนึ่งเมืองสองนครา.” *อ่าน* ปีที่ 5, ฉบับที่ 1 (2556): 154-173.
- วงเดือน นาราสาจจ์ และคณะ, *ศิราชเจ้าจอมสยาม*. กรุงเทพฯ: ธนาคารกสิกรไทย, 2553.
- วิไลเลขา ถาวรธนาสาร, *ชนชั้นนำไทยกับการรับวัฒนธรรมตะวันตก*. กรุงเทพฯ: เมืองโบราณ, 2545.
- ส.พลายน้อย, *แม่น้ำลำคลอง*. กรุงเทพฯ: มติชน, 2555.
- สรายุทธ ทรรศย์สุข และพีรศรี โปวาทอง. “โครงการองค์ประกอบกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์ในสมัยรัชกาลที่ 5 และรัชกาลที่ 7.” รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, มกราคม 2551.
- สิงหนาท แสงสีหนาท. “ถิ่นที่วิวัฒนาการจากคลองลัดถึงชอยลัด: ความเป็นเมืองที่ถูกปรับเปลี่ยนจากเมืองฐานน้ำสู่เมืองฐานบกของกรุงเทพ.” *หน้าจั่ว* ฉ.17 (2563): 100.
- สุภางค์ จันทวานิช และคณะ, *สำเพ็ง ประวัติศาสตร์ชุมชนชาวจีนในกรุงเทพ*. กรุงเทพฯ: เลด แอนด์ ฟาวด์เท้น พรินท์ติ้ง จำกัด, 2549,
- เสมียนอารีย์, “แรกมี “ไฟฟ้า” ในสยาม สิ่งฟุ่มเฟือยของชนชั้นนำ สู่กิจการโรงไฟฟ้า ไทยทำแจ้ง ฝรั่งเศสทำรุ่ง,” *ศิลปวัฒนธรรม*, สืบค้นเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2567, [https://www.silpa-mag.com/history/article\\_47129](https://www.silpa-mag.com/history/article_47129).
- “แหम्मแอนนา “ลูกโลก” และ “แผนที่” มาสอนหนังสือ ปฏิกริยาเจ้านาย-สตรีชาววังเป็นอย่างไร,” *ศิลปวัฒนธรรม*, สืบค้นเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2567, [https://www.silpa-mag.com/history/article\\_37274](https://www.silpa-mag.com/history/article_37274).
- Baker, Chris and Pasuk Phongpaichit. “Early Modern Siam as a Mainly Urban Society.” *Modern Asian Studies*, 51(2), (2017): 235-267.
- “Gentrification เมื่อทุนนิยมเปลี่ยนเมืองให้กลายเป็นย่านผู้ดี เบียดขับผู้คนออกจากพื้นที่,” *waymagazine*. สืบค้นเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2567. <https://waymagazine.org/gentrification-push-the-movie/>.
- Hyra, Derek. “Commentary: Causes and Consequences of Gentrification and the Future of Equitable Development Policy.” *Cityscape: A Journal of Policy Development and Research*, 18(3) (2559): 169-178.

Udomporn Teeraviriyakul. *Bangkok Modern*. Bangkok: Chulalongkorn University, 2557.

Weeraphan Shinawatra, "Understanding Cultural Landscapes in Thai Urban Context: Bangkok as a Neglecting Water-Based City." The 6th South East Asian Technical University Consortium (SEATUC) Symposium, March 6-7, KMUTT, Thailand.