

# วิวัฒนาการของเมืองสมุทรปราการ : จากเมืองป้อมปราการสู่เมือง “กึ่งสมัยใหม่”

The Evolution of Samut Prakan City :

From Fortification-secured Burg to “Semi-modern” Town

ดร. โดม ไกรปกรณ์

อาจารย์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

Dome Kraipakorn, Ph.D.

Lecturer, Department of History, Faculty of Social Sciences, Srinakarinwirot University

**คำสำคัญ :** ประวัติศาสตร์

เมืองสมุทรปราการ

**Keywords :** Samut

Prakan City History

**หน้าตรงข้าม :** ป้อมที่พระ

ประแดงและสมุทรปราการ

**ที่มา :** วัฒนธรรม พัฒนาการ

ทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์

และภูมิปัญญา จังหวัด

สมุทรปราการ (กรุงเทพฯ :

คณะกรรมการฝ่ายประมวล

เอกสารและจดหมายเหตุ

ในคณะกรรมการอำนวยการ

จัดงานเฉลิมพระเกียรติ

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

เนื่องในโอกาสพระราชพิธี

มหามงคลเฉลิมพระชนม-

พรรษา 6 รอบ 5 ธันวาคม

2542, 2542), 45.

## บทคัดย่อ

บทความนี้ศึกษาวิวัฒนาการเมืองสมุทรปราการนับตั้งแต่เริ่มตั้งเมืองในสมัยอยุธยาจนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งเมืองสมุทรปราการเริ่มเปลี่ยนจากเมืองป้อมปราการมาเป็นเมืองกึ่งสมัยใหม่ โดยใช้วิธีการทางประวัติศาสตร์ประกอบกับแนวคิดเกี่ยวกับกำเนิดและพัฒนาการของเมืองในสังคมไทย

ผลการศึกษาชี้ว่าเมืองสมุทรปราการถูกตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่เป็นเมืองป้อมปราการปกป้องราชธานีของสยาม เมื่อเข้าสู่ช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมืองสมุทรปราการได้เปลี่ยนเป็น “เมืองกึ่งสมัยใหม่” โดยพระมหากษัตริย์สยามและบริษัทเอกชนของตะวันตก

## Abstract

This article studies the evolution of Samut Prakan City from the creation during Ayutthaya period to King Chulalongkorn's reign, when the city started to change from a burg to a semi-modern town. The study applied historical method along with the notion of the origin and development of Thai cities. The result indicated that Samut Prakan City was founded as a fortification to protect the capital city of Siam. In the reigns of King Monkut



## ความนำ

อองรี ปิแรน (Henri Pirenne ค.ศ. 1862-1935) นักประวัติศาสตร์ชาวเบลเยียม ได้อธิบายประวัติศาสตร์ยุโรปไว้อย่างน่าสนใจว่า ในยุคกลาง (ค.ศ. 476-1492) ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของเมืองคือ ท้ายยุโรปตะวันตกได้มีการสร้างปราสาทในลักษณะป้อมปราการ โดยพื้นที่ภายในกำแพงปราสาทเป็นที่ตั้งของสถานที่สำคัญ เช่น ที่พักของเจ้านาย โบสถ์ ยุ้งฉาง โรงเก็บผลผลิต ซึ่งชุมชนในปราสาทป้อมปราการนี้เรียกกันว่า “บุรี” (bourg หรือ borgs) ต่อมาด้วยสภาพการขยายตัวทางการค้าภายในบุรี ทำให้มีผู้คนอพยพเข้ามาอยู่ในบุรีและพื้นที่ใกล้เคียงมากขึ้นๆ จึงมีการตั้งบุรีแห่งใหม่ขึ้นข้างๆ บุรีเดิม โดยบุรีที่ตั้งขึ้นใหม่กลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าใกล้กับเมืองป้อมปราการ และบุรีที่ตั้งขึ้นใหม่ในบริเวณพื้นที่นอกกำแพงเมืองเดิมนี้อาจเป็นที่มาของเมืองสมัยใหม่<sup>1</sup> คำอธิบายประวัติศาสตร์ของเมืองในยุโรปที่ปิแรนเสนอไว้ หากพูดด้วยศัพท์แสงทางวิชาการด้านผังเมืองและด้านสังคมวิทยาเมือง อาจกล่าวได้ว่าในยุคกลางของยุโรปได้เกิดสิ่งที่เรียกว่า “กระบวนการเป็นเมือง” (Urbanization) หรือการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนของประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เมือง<sup>2</sup> ข้อเท็จจริงที่ชวนให้คิดต่อจากคำอธิบายของปิแรนคือ การทำความเข้าใจเมืองสมัยใหม่ซึ่งวิวัฒนาการต่อมาจากเมืองสมัยกลางที่ปิแรนอธิบายไว้จะช่วยให้เราสามารถเข้าใจเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสู่สมัยใหม่ (Modernization) ของสังคมหนึ่งๆ ได้ ดังที่ เจมส์ โดนัลด์ (James Donald) นักวิชาการด้านวัฒนธรรมและการสื่อสารศึกษาชาวอังกฤษได้ชี้ว่า การทำความเข้าใจเมืองในสังคมตะวันตกช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 19 และศตวรรษที่ 20 เป็นแนวทางที่ดีในการทำความเข้าใจเกี่ยวกับความเป็นสมัยใหม่ (Modernity) ของสังคมหนึ่งๆ เนื่องจากเมืองเป็นรูปแบบหนึ่งของความเป็นสมัยใหม่ โดยเราต้องทำความเข้าใจว่าเมืองเปลี่ยนแปลงจากเดิมอย่างไร และทำไมจึงเกิดความเปลี่ยนแปลงขึ้น<sup>3</sup>

ประเด็นที่ปิแรน และโดนัลด์ ได้เสนอไว้ทำให้ผู้เขียนบทความสนใจที่จะทำความเข้าใจเกี่ยวกับวิวัฒนาการสู่สมัยใหม่ของเมืองในสังคมไทย ซึ่งจากการสืบค้นเบื้องต้นของผู้เขียนบทความพบว่า งานศึกษาของดวงจันทร์ อาภาวัชรุทธิ์ เจริญเมือง ได้ศึกษาเกี่ยวกับกำเนิด พัฒนาการ และแนวโน้มของเมืองในสังคมไทย<sup>4</sup> ไว้แล้ว และหากพิจารณาในระดับจังหวัดหรือเมืองพบว่า งานศึกษาส่วนใหญ่ศึกษาวิวัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ ไว้ค่อนข้างละเอียด<sup>5</sup> ดังนั้นบทความนี้จึงหันมาศึกษาเรื่องวิวัฒนาการของเมืองสมุทรปราการซึ่งเป็นเมืองที่อยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ เท่าไรนัก โดยกำหนดขอบเขตการศึกษาในช่วงสมัยอยุธยาซึ่งมีหลักฐานบ่งชี้ว่ามีการตั้งเมืองสมุทรปราการขึ้นจนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (ในการกล่าวถึงพระองค์ครั้งต่อไปจะใช้คำว่า “รัชกาลที่ 5” ตามที่คนไทยเรียกกันจนคุ้นเคย) ซึ่งเป็น

ช่วงที่สยามกำลังเปลี่ยนจากสังคมแบบจารีตสู่สังคมสมัยใหม่ ส่วนการทำ ความเข้าใจกระบวนการเป็นเมืองของเมืองสมุทรปราการในช่วงเวลาที่ศึกษา ด้วยข้อจำกัดของหลักฐานเกี่ยวกับข้อมูลประชากรของเมืองสมุทรปราการมี ไม่มากนัก ดังนั้นการอธิบายวิวัฒนาการของเมืองสมุทรปราการในบทความนี้ จึงเน้นเรื่องการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของสิ่งก่อสร้างในเมืองมากกว่าเรื่องการ เปลี่ยนแปลงสัดส่วนของประชากรในเมืองสมุทรปราการ โดยโจทย์หลักของ บทความนี้คือ ชี้ให้เห็นว่าเมืองสมุทรปราการเปลี่ยนแปลงสู่สมัยใหม่เมื่อไร และอะไรคือปัจจัยที่ทำให้เมืองสมุทรปราการเปลี่ยนสู่สมัยใหม่

## สมุทรปราการ : จากยุคแรกเริ่มถึงสมัยต้นรัตนโกสินทร์

เมืองสมุทรปราการ (ปัจจุบันคือพื้นที่อำเภอเมืองและอำเภอพระสมุทรเจดีย์) ตั้งอยู่ในพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่เรียกว่า ที่ราบดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำใหม่<sup>6</sup> จึงระบุได้ว่าพื้นที่แถบนี้มีอายุประมาณ 1,000 กว่าปี เนื่องจากเมื่อประมาณ 2,000-3,000 ปีที่ผ่านมาพื้นที่ทะเลอ่าวไทยกินลึกเข้ามาถึงบริเวณจังหวัด ราชบุรี นครปฐม สุพรรณบุรี สิงห์บุรี สระบุรี นครนายก ชลบุรี ส่วนพื้นที่ราบ ดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำใหม่ (พื้นที่จังหวัดอ่างทอง พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี กรุงเทพฯ สมุทรปราการ) เกิดขึ้นจากตะกอนที่แม่น้ำหลาย สายพัดพามาที่ปากอ่าวไทยแล้วทับถมกันนานนับพันปีจนกลายเป็นแผ่นดิน<sup>7</sup>

ศรีศักร วัลลิโภดม นักวิชาการด้านมานุษยวิทยาและประวัติศาสตร์ได้ กล่าวถึงสภาพภูมิศาสตร์ของพื้นที่ราบดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำใหม่ว่า พื้นที่บริเวณนี้มีสภาพเป็น “ทะเลตม” (ทะเลที่เป็นดินโคลนตะกอนจากดินที่ แม่น้ำพัดพามาสะสมทับถมตามปากแม่น้ำ และมีความอุดมสมบูรณ์ด้วยสัตว์ ครึ่งบกครึ่งน้ำนานาชนิด รวมทั้งพืชพันธุ์ต่างๆ) โดยมีผู้คนอยู่อาศัยและตั้ง ชุมชนในบริเวณทะเลตมมานานแล้ว ดังที่พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขาธิบายว่า เมื่อปี พ.ศ. 2041 ในสมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 ได้มีการขุด ลอกคลองสำโรง (อยู่ในพื้นที่อำเภอพระประแดงและอำเภอบางพลี จังหวัด สมุทรปราการ) เนื่องจากคลองตื้นเขิน เรือใหญ่เดินทางไปมาผ่านคลองสำโรง ไม่สะดวก และมีการขุดพบรูปเทพารักษ์ 2 องค์ได้แก่ พระยาแสนตาและ บาทสังขร ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามีคนอาศัยอยู่บริเวณคลองสำโรงมานานแล้ว และเป็นไปได้ที่ชุมชนบริเวณคลองสำโรงจะเป็นชุมชนแรกเริ่มของบริเวณปาก แม่น้ำเจ้าพระยา<sup>8</sup> ข้อเสนอของศรีศักรมีความเป็นไปได้สูงเนื่องจากสอดคล้อง กับที่งานค้นคว้าของผู้รู้อย่าง สังข์ พิธโนทัย และของคณะกรรมการฝ่าย ประมวลเอกสารและจดหมายเหตุเนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิม พระชนมพรรษา 6 รอบของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช ได้ ชี้ว่าเมื่อประมาณ พ.ศ. 1100-1600 ซึ่งขอมมีอำนาจครอบครองบริเวณที่ราบ ลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา ได้มีการตั้งเมืองพระประแดง (เก่า) ที่บริเวณเขตพระโขนง

หรือเขตราชบุรณะ กรุงเทพฯ ซึ่งในขณะนั้นยังเป็นพื้นที่ปากแม่น้ำ<sup>9</sup> จึงเป็นไปได้ที่จะมีผู้คนตั้งชุมชนในแถบคลองสำโรงซึ่งอยู่ไม่ไกลจากเมืองพระประแดง (เก่า) มากนัก อย่างไรก็ตามก็ตั้งชุมชนแถบนี้คงเป็นชุมชนขนาดเล็กที่แทบจะไม่ถูกกล่าวถึงในหลักฐานทางประวัติศาสตร์ (ยกเว้นในพระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขาซึ่งกล่าวเพียงแค่เรื่องการขุดลอกคลองสำโรงแล้วพบรูปเทพารักษ์ ซึ่งชี้ร่องรอยให้เห็นว่าพื้นที่แถบนี้คงมีชุมชนอยู่ก่อนแล้ว) ขณะที่งานเขียนที่มีอยู่ในปัจจุบันจะพูดถึงเมืองพระประแดง (เก่า) ในฐานะเมืองหน้าด่านของขอมในช่วงที่ขอมเรืองอำนาจ และเมืองหน้าด่านทางทะเลของกรุงศรีอยุธยาในเวลาต่อมา<sup>10</sup>

ต่อมาในสมัยอยุธยาตอนกลางได้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิศาสตร์ในพื้นที่บริเวณปากแม่น้ำ โดยแม่น้ำได้พัดพาตะกอนมาทับถมเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทำให้เมืองพระประแดง (เก่า) อยู่ห่างจากปากแม่น้ำมากขึ้นเรื่อยๆ พระเจ้าทรงธรรม (พ.ศ. 2153-2171) จึงโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งเมืองสมุทรปราการขึ้นที่บริเวณฝั่งใต้ของคลองบางปลาгодเพื่อให้เป็นเมืองหน้าด่านทางทะเลแห่งใหม่แทนเมืองพระประแดง โดยการตั้งเมืองแห่งนี้มีปัจจัยทางเศรษฐกิจเป็นตัวสนับสนุน กล่าวคือในสมัยพระเจ้าทรงธรรมได้มีชาวเนเธอร์แลนด์เข้ามาค้าขายกับกรุงศรีอยุธยาและได้ตั้งสถานีการค้าที่เรียกว่า “นิวอัมสเตอร์ดัม” ขึ้นในบริเวณบางปลาгод รัฐบาลกรุงศรีอยุธยาจึงเห็นถึงความสำคัญในการควบคุมการค้าขายของเนเธอร์แลนด์ ด้วยเหตุผลทางภูมิศาสตร์และทางเศรษฐกิจที่กล่าวมาทำให้มีการตั้งเมืองสมุทรปราการขึ้นที่บางปลาгодเพื่อทำหน้าที่เป็นเมืองหน้าด่านทางทะเลของกรุงศรีอยุธยา<sup>11</sup> อย่างไรก็ตามเมื่อกรุงศรีอยุธยาพ่ายแพ้แก่พม่าในสงครามคราวเสียกรุงศรีอยุธยาครั้งที่ 2 พ.ศ. 2310 เมืองสมุทรปราการกลายเป็นเมืองร้าง เนื่องจากทัพพม่าได้บุกเข้าเมืองสมุทรปราการแล้วปล้นสะดมทรัพย์สินกวาดต้อนผู้คนไป<sup>12</sup>

หลังจากพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก (ในการกล่าวถึงพระองค์ครั้งต่อไปจะใช้คำว่า “รัชกาลที่ 1” ตามที่คนไทยเรียกกันจนคุ้นเคย) โปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรุงรัตนโกสินทร์ (กรุงเทพฯ) ขึ้นเป็นราชธานีแห่งใหม่ของอาณาจักรสยาม ได้ทรงมีพระราชดำริให้บูรณะเมืองสมุทรปราการ แต่โปรดให้สมเด็จพระราชวังบรมมหาสุรสิงหนาท (บุญมา) เสด็จไปสร้างเมืองใหม่เพื่อป้องกันข้าศึกที่จะยกมาทางทะเลอีกแห่งหนึ่งที่บริเวณทางใต้ของคลองลัดโพธิ์ (คือเมืองพระประแดงในปัจจุบัน) ก่อน แล้วจึงจะโปรดเกล้าฯ ให้บูรณะเมืองสมุทรปราการ แต่การสร้างเมืองหน้าด่านทางทะเลแห่งใหม่ที่บริเวณคลองลัดโพธิ์ยังไม่ทันเสร็จ รัชกาลที่ 1 เสด็จสวรรคตเสียก่อน ดังนั้นเมืองสมุทรปราการจึงยังไม่ได้รับการบูรณะ<sup>13</sup> ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย (ในการกล่าวถึงพระองค์ครั้งต่อไปจะใช้คำว่า “รัชกาลที่ 2” ตามที่คนไทยเรียกกันจนคุ้นเคย) พระองค์โปรดเกล้าฯ ให้ดำเนินการสร้างเมืองหน้าด่านที่บริเวณคลองลัดโพธิ์คือ “เมืองนครเขื่อนขันธ์”



## เมืองป้อมปราการทางทะเล : บทบาทหน้าที่ของเมือง สมุทรปราการ

จากการศึกษาของนักโบราณคดี นักประวัติศาสตร์ และนักเศรษฐศาสตร์ พบว่าการตั้งเมืองของผู้คนในดินแดนไทยนับตั้งแต่สมัยโบราณจนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) ซึ่งสยามทำสนธิสัญญาการค้ากับอังกฤษที่เรียกว่า “สนธิสัญญาบาวริง” นั้น เดิมทีเมืองถูกตั้งขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางของรัฐ แต่ด้วยเหตุที่โครงสร้างการปกครองและสังคมวัฒนธรรมของผู้คนทวีความซับซ้อนขึ้นตามลำดับ จึงมีการจัดลำดับสถานภาพ ความสำคัญ และจัดประเภทของเมือง ไล่เรียงจากเมืองหลวงลงมาเป็นเมืองลูกหลวง หรือหัวเมืองเอก (เมืองที่พระมหากษัตริย์โปรดเกล้าฯ ให้พระราชโอรสชั้นเจ้าฟ้า พระราชชนัดดา หรือพระญาติที่ทรงวางพระทัยไปปกครอง) เมืองหลานหลวง หรือหัวเมืองโท (เมืองที่พระมหากษัตริย์โปรดเกล้าฯ ให้พระราชโอรสชั้นรองๆ หรือพระราชชนัดดาไปปกครอง) หัวเมือง (เมืองที่พระมหากษัตริย์โปรดเกล้าฯ ให้ขุนนางปกครอง) ตลอดจนมีการจัดประเภทของเมืองตามบทบาทหน้าที่ เช่น เมืองท่าซึ่งมีบทบาทสำคัญด้านการค้าขายกับต่างประเทศ และเมืองหน้าด่านซึ่งมีอาณาเขตติดชายแดนรัฐอื่น และมีบทบาทสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยของเมืองหลวงในแง่การส่งข่าวการศึกษาเมื่อข้าศึกยกทัพมา และทำหน้าที่ต่อสู้กับข้าศึกเป็นด่านแรก<sup>14</sup>

ประเด็นสำคัญในที่นี้คือ นับจากสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ พระมหากษัตริย์องค์ที่ 8 แห่งกรุงศรีอยุธยา ทรงปฏิรูปการปกครองทั่วอาณาจักร โดยแบ่งเมืองออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ราชอาณาจักร 2) เมืองพระยามหานคร (เมืองที่พระมหากษัตริย์โปรดให้เจ้านายหรือขุนนางชั้นสูงไปปกครองในฐานะรัฐอิสระ แต่ต้องถวายความจงรักภักดีต่อพระมหากษัตริย์อยุธยา) และ 3) ประเทศราช ตามโครงสร้างการปกครองนี้เมืองในเขตพระราชธานีมีการแบ่งเป็นหัวเมืองย่อยๆ ซึ่งต่อมาเรียกกันว่า “เมืองน้อย” โดยหัวเมืองน้อยจะมีขุนนางชั้นผู้น้อยซึ่งได้รับแต่งตั้งจากเสนาบดีในเมืองหลวงมาทำหน้าที่ปกครองเมือง<sup>15</sup> เมืองสมุทรปราการจัดอยู่ในกลุ่มหัวเมืองชั้นที่สี่ หรือ “เมืองน้อย” ที่มีขุนนางชั้นผู้น้อยเป็นผู้ปกครองเมือง ดังปรากฏในพระไอยการตำแหน่งนาทหารหัวเมืองในกฎหมายตราสามดวงว่า ขุนนางที่ปกครองเมืองสมุทรปราการหรือปากน้ำคือ “พระสมุทประการ”<sup>16</sup> แม้ตามลำดับความสำคัญทางการเมืองการปกครองแล้ว เมืองสมุทรปราการจะเป็นเพียง “เมืองน้อย” แต่ถ้าจัดประเภทของเมืองตามบทบาทหน้าที่ เมืองสมุทรปราการจัดอยู่ในกลุ่มเมืองหน้าด่านที่มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยให้ราชธานี พิจารณาได้จากชื่อของเมือง “สมุทรปราการ” ซึ่งแปลว่ากำแพงชายทะเลหรือกำแพงริมทะเล โดยการตั้งชื่อเมืองเช่นนี้สื่อความหมายว่าเมืองสมุทรปราการเป็นเมืองหน้าด่านชายทะเลที่มีกำแพงมั่นคงแข็งแรง

สำหรับป้องกันศัตรูที่รุกรานเข้ามา<sup>17</sup> ทั้งยังเห็นได้จากข้อเท็จจริงข้างต้นที่กล่าวแล้วว่า พระเจ้าทรงธรรม กษัตริย์แห่งกรุงศรีอยุธยา โปรดเกล้าฯ ให้ตั้งเมืองสมุทร-ปราการขึ้นที่บางปลากรด เพื่อทำหน้าที่เป็นเมืองด่านทางทะเลของกรุงศรีอยุธยาแทนเมืองพระประแดง (เก่า) ซึ่งอยู่ห่างจากทะเลมากขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากความเปลี่ยนแปลงทางภูมิศาสตร์

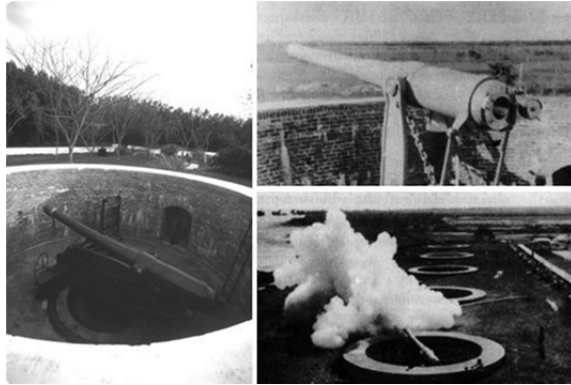
นอกจากทำหน้าที่เป็นเมืองด่านทางทะเลแล้ว เมืองสมุทรปราการยังเป็นเมืองท่าด้วย ดังที่ได้กล่าวข้างต้นแล้วว่าในสมัยพระเจ้าทรงธรรมได้มีชาวเนเธอร์แลนด์เข้ามาค้าขายได้ตั้งสถานีการค้าของเนเธอร์แลนด์ที่เรียกว่า “นิวอัมสเตอร์ดัม” ขึ้นในบริเวณบางปลากรด อย่างไรก็ตามบทบาทด้านนี้คงเป็นบทบาทรองและสภาพการค้าในบางปลากรดคงมีความคึกคักเพียงช่วงสั้นๆ เท่านั้น เนื่องจากหลังรัชกาลพระเจ้าทรงธรรมการค้าระหว่างเนเธอร์แลนด์กับสยามค่อยๆ ชบเซาลง เนื่องจากชาวเนเธอร์แลนด์ไม่พอใจที่ราชสำนักสยามทำการค้าต่างประเทศด้วยตนเองมากกว่าที่จะทำการค้าต่างประเทศผ่านพ่อค้าชาวเนเธอร์แลนด์ อีกทั้งในสมัยสมเด็จพระนารายณ์สยามดำเนินนโยบายกระชับความสัมพันธ์กับฝรั่งเศสจนมีเรื่องพิพาทกับเนเธอร์แลนด์ สุดท้ายเนเธอร์แลนด์จึงทอดทิ้งสถานีการค้านิวอัมสเตอร์ดัมปล่อยให้ร้าง ต่อมาสถานีการค้าแห่งนี้ได้พังทลายลงจากกระแสน้ำที่ไหลพัดเซาะตลิ่ง<sup>18</sup>

แม้ว่าการค้าในพื้นที่เมืองสมุทรปราการจะชบเซาลง แต่การเติบโตทางด้านของเมืองยังคงมีอยู่ต่อมาจนถึงสมัยอยุธยาตอนปลาย ดังเห็นได้จากตำนานเมืองสมุทรปราการที่เล่าว่า ในสมัยพระเจ้าอยู่หัวบรมโกศ (พ.ศ. 2275-2310) ชาวบ้านในบริเวณบางเจ้าพระยา (ปัจจุบันคือตำบลบางเมือง อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ) ชาวบ้านได้ร่วมกันสร้างวัดตะโกทองหรือวัดกลางขึ้นเพื่อเป็นที่พำนักของพระอาจารย์ชู พระภิกษุที่ชาวบ้านเลื่อมใสศรัทธา<sup>19</sup> อย่างไรก็ตามเมื่อกรุงศรีอยุธยาพ่ายแพ้แก่ทัพอังกฤษและล่มสลายลง ส่งผลกระทบให้เมืองสมุทรปราการกลายเป็นเมืองร้างดังที่กล่าวข้างต้นแล้ว เมื่อมีการรื้อฟื้นเมืองสมุทรปราการขึ้นมาใหม่ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น จะเห็นได้ว่าเมืองที่สร้างขึ้นใหม่ที่บริเวณบางเจ้าพระยา (ตำบลบางเมือง อำเภอเมือง) ยังคงมีบทบาทคล้ายกับที่เคยเป็นในสมัยอยุธยาคือ เป็น “เมืองป้อมปราการทางทะเล” ของเมืองหลวง ดังปรากฏว่าในสมัยรัชกาลที่ 2 ได้มีการสร้างสถานที่สำคัญขึ้นหลายแห่งในเมืองสมุทรปราการ โดยเฉพาะป้อมปราการ เช่น ป้อมประโคนชัย ป้อมปราการ ป้อมกายสิทธิ์ ป้อมนาคราช ป้อมผีเสื้อสมุทร ป้อมแฝงไฟฟ้า<sup>20</sup> เช่นเดียวกับที่พบว่าในสมัยรัชกาลที่ 3 (พ.ศ. 2367-2394) พระองค์โปรดเกล้าฯ ให้ซ่อมแซมป้อมของเดิมและสร้างป้อมใหม่ขึ้นในเมืองสมุทรปราการอีกหลายแห่ง ได้แก่ ป้อมปีกกา (สร้างต่อจากป้อมประโคนชัย) ป้อมตรีเพชร (ตั้งอยู่บริเวณบางนางเกรง) ป้อมมกกระพัน (ตั้งอยู่บริเวณบางปลากรด) ป้อมเสือซ่อนเล็บ (ตั้งอยู่ที่ตำบลมหาหงส์ ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของโรงเรียนนายเรือ) ตลอดจนโปรดเกล้าฯ ให้นำหินก้อนใหญ่ๆ มาถมปิดปากอ่าว



ที่ตำบลแหลมฟ้าผ่าไว้ 5 กอง ทำเป็นช่องๆ เรียกว่า“ร่องน้ำโคลนทวาร” สำหรับบังคับให้เรือขนาดใหญ่ต้องเดินเรือตามร่องน้ำที่สยามกำหนด<sup>21</sup>

ป้อมแผลงไฟฟ้า สร้างใน สมัยรัชกาลที่ 2 (ปัจจุบันถูกปรับปรุงเป็นสวนสาธารณะ) **ที่มา :** วลัยลักษณ์ ทรงศิริ, จากปากน้ำถึงสมุทรปราการ เมืองหน้าด่านชายทะเล [Online], accessed 17 November 2015. Available from <http://www.lek-prapai.org/watch.php?id=810>



### สมุทรปราการยุคแรกเริ่มสู่ความทันสมัย

ดวงจันทร์ อาภาวิชรุตม์ เจริญเมือง นักวิชาการผู้เชี่ยวชาญเรื่องเมือง ได้ชี้ว่า นับตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 เมืองในไทยได้ถูกกีดกันให้มี “ความทันสมัย” เพื่อให้ดูทัดเทียมกับประเทศตะวันตก โดยเมืองที่รับวิทยาการตะวันตกมากที่สุด และถูกปรับเปลี่ยนมากที่สุดคือกรุงเทพฯ<sup>22</sup> น่าสนใจที่ว่าในสมัยรัชกาลที่ 4 ถึงรัชกาลที่ 5 เริ่มมีการนำความ “ทันสมัย” ในรูปแบบของสถาปัตยกรรมแบบตะวันตกเข้ามายังเมืองสมุทรปราการด้วย ดังเห็นได้จากการที่รัชกาลที่ 4 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างพลับพลาที่ประทับ (ประกอบไปด้วยพระที่นั่งสมุททาภิมุข พระที่นั่งสุขไสยาสน์ ตำหนักนาฏนาริรมย์ เรือนสนมนิกร โรงสันถาคารสภา โรงเรียนสาธิต) ในแถบตอนเหนือของเมือง และประการการปากน้ำ ซึ่งโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) สั่งประการการเหล็กมาจากยุโรปแล้วนำมาติดตั้งที่ปากน้ำเมืองสมุทรปราการเพื่อคอยส่องไฟบอกทางให้เรือเข้าออก (แต่ประการการแห่งนี้สร้างเสร็จในสมัยรัชกาลที่ 5)<sup>23</sup> ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้ทรงสานต่อการนำความทันสมัยมาสู่เมืองสมุทรปราการ เห็นได้จากที่ทรงพระราชทานพระที่นั่งสมุททาภิมุขเป็นศาลากลางจังหวัดและที่ว่าการอำเภอเมือง ส่วนพระที่นั่งสุขไสยาสน์ทรงพระราชทานให้เป็นที่พักการไปรษณีย์ โทรเลข โทรศัพท์ แห่งแรกของเมืองสมุทรปราการ<sup>24</sup> โดยเป็นที่น่าสังเกตว่าแม้จะมีการนำความทันสมัยเข้ามาสู่เมืองสมุทรปราการ แต่ผู้นำสยามยังคงให้ความสำคัญแก่เมืองสมุทรปราการในฐานะเมืองหน้าด่านหรือเมืองป้อมปราการทางทะเลของสยาม ซึ่งเป็นบทบาทหน้าที่ของเมืองแห่งนี้มาตั้งแต่สมัยอยุธยาสืบเนื่องมาจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ ดังปรากฏว่ารัชกาลที่ 5 ทรงมีพระราชดำริให้สร้างป้อมชายทะเลเพิ่มขึ้นที่บริเวณแหลมฟ้าผ่า โดยให้

พระองค์เจ้าจจรจรัสวงศ์ (ต่อมาคือพระวรวงศ์เธอ กรมหมื่นปราบปรปักษ์) เป็นผู้ควบคุมการก่อสร้าง และให้พระยาชลยุทธโยธิน (อังเดร ดู เปรสซีส เดอ ริชเชอลิเยอ) นายทหารเรือชาวเดนมาร์กที่รับราชการกับสยามลงมือสร้างป้อม พร้อมทั้งสิ่งอาวุธยุทโธปกรณ์ เช่น ปืนใหญ่แบบใหม่จากอังกฤษมาประจำไว้ที่ป้อม โดยทรงพระราชทานนามป้อมแห่งใหม่นี้ว่า “ป้อมพระจุลจอมเกล้า” ซึ่งป้อมแห่งนี้ได้มีบทบาทสำคัญในเหตุการณ์ความขัดแย้งและการปะทะกันระหว่างทหารสยามกับเรือฝรั่งเศสเมื่อ พ.ศ. 2436 ที่เรียกกันว่า “วิกฤตการณ์ ร.ศ. 112”<sup>25</sup> หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือการเปลี่ยนสู่สมัยใหม่ของเมืองสมุทร-ปราการในสมัยรัชกาลที่ 4-รัชกาลที่ 5 เป็นการเปลี่ยนจาก “เมืองป้อมปราการ” สู่ “เมืองกิ่งสมัยใหม่” (เมืองที่มีสิ่งก่อสร้างสมัยใหม่บ่งชี้ว่าเริ่มเป็น “เมืองที่ทันสมัย” แต่ยังคงบทบาทหน้าที่เดิมที่เคยเป็นมาในอดีตและสิ่งก่อสร้างส่วนใหญ่ในเมือง เช่น ป้อม วัด ไม่ได้เปลี่ยนแปลงไป)

ข้อสังเกตประการต่อมาคือ นอกจากพระมหากษัตริย์สยามแล้ว ชาวตะวันตกก็มีบทบาทสำคัญในการนำความทันสมัยและสิ่งก่อสร้างแบบตะวันตกเข้ามาในเมืองสมุทรปราการ ดังพบว่าชาวยุโรป (โดยเฉพาะชาวอังกฤษ) มีความพยายามที่จะขออนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟในประเทศสยามเพื่อประโยชน์ทางการค้าของชาวยุโรป โดยเส้นทางสัมปทานทางรถไฟสายแรกที่รัฐบาลสยามอนุมัติสัมปทานแก่ชาวต่างประเทศ ได้แก่ สัมปทานทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ ระยะทาง 21 กิโลเมตร<sup>26</sup> ซึ่งนายอัลเฟรด จอน ลอฟต์ส หรือพระนิเทศชลธิ์ และนายองเดร เปสซี เดอ ริชเชอลิว หรือพระชลยุทธโยธิน ชาวเดนมาร์ก เป็นผู้ดำเนินการ โดยลงมือสร้างทางรถไฟใน พ.ศ. 2434 เริ่มเปิดเดินรถใน พ.ศ. 2436<sup>27</sup>

การเข้ามาของความทันสมัยในช่วงสมัยรัชกาลที่ 4-รัชกาลที่ 5 ส่งผลต่อการตั้งถิ่นฐานของผู้คนภายในเมืองสมุทรปราการอยู่พอสมควร โดยข้อมูลจากบันทึกของสังฆราชปาลเลอกัวซ์ บาทหลวงชาวฝรั่งเศสที่พำนักอยู่ในสยามช่วงสมัยรัชกาลที่ 3 ถึงต้นสมัยรัชกาลที่ 4 ระบุว่า ในเมืองสมุทรปราการ (หรือเมืองปากกลัดหรือเมืองปากน้ำ) มีราษฎรอาศัยอยู่ประมาณ 6,000-7,000 คน<sup>28</sup> สำหรับจำนวนประชากรของเมืองสมุทรปราการในสมัยรัชกาลที่ 5 ด้วยข้อจำกัดของการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนประชากรในท้องถิ่นต่างๆ ของสยาม จึงไม่ทราบแน่ชัดว่าจำนวนประชากรในเมืองสมุทรปราการมีเท่าไร อย่างไรก็ตามข้อมูลจากหนังสือราชกิจจานุเบกษาสมัยรัชกาลที่ 5 ชี้ให้เห็นว่ามีเรือสินค้าของชาวต่างชาติ (โดยเฉพาะเรือของชาวยุโรป) บรรทุกลูกเรือทั้งชาวตะวันตก ชาวจีน ชาวแขก เดินทางผ่านเมืองสมุทรปราการอยู่เป็นประจำ<sup>29</sup> ดังนั้นเมืองสมุทรปราการจึงเป็นเมืองที่ครึกครื้นไปด้วยผู้คนชาวต่างชาติ ไกล่เคียงกับกรุงเทพฯ

นอกจากนี้ยังมีหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่าในช่วงปลายสมัยรัชกาลที่ 5 ได้เกิดย่านการค้าขึ้นภายในเมืองสมุทรปราการ ดังที่บันทึกความทรงจำของ

พระครูสุนทรสมุทร (จ้อย สุวณฺณสโร) อดีตเจ้าอาวาสวัดกลางใต้กล่าวว่า ในปี 2451 พวกพ่อค้าหลายสิบคนพากันมาขอตั้งแผงออกร้านขายของตามถนนใหญ่กลางวัด โดยทางวัดได้จัดการปลูกโรงเรือนไม้ไผ่มาจาก เป็นตลาดชั่วคราวให้พวกพ่อค้าเหล่านั้น ต่อมาภายหลังได้มีผู้มีทรัพย์สินหลายคนร่วมกันออกทุนทรัพย์ให้วัดจัดการปลูกสร้างห้องแถว 2 แถวชั้นที่บริเวณทิศตะวันตกเฉียงใต้ของวัดเพื่อเป็นที่ตั้งของตลาดถาวร<sup>30</sup>

## ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงสู่สมัยใหม่ของเมืองสมุทรปราการ

ดวงจันทร์ อภาวิชรุตร์ เจริญเมือง อธิบายเรื่องการพัฒนาสู่ความเป็นเมือง (urbanization) ของไทยว่า พัฒนาการความเป็นเมืองในสังคมไทยนับตั้งแต่อดีตจะเกิดขึ้นเมื่อมีปัจจัย 2 ประการรองรับได้แก่

1) เมืองนั้นต้องมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่มีการแบ่งหน้าที่ของคนในสังคม โดยคนที่อยู่ในเมืองไม่จำเป็นต้องทำการผลิตภาคเกษตรโดยตรง และ มีระบบการเมืองที่ควบคุมให้คนในสังคมทำหน้าที่ที่ถูกกำหนดให้เพื่อให้สังคมดำเนินไปได้

2) ภูมิศาสตร์ที่ตั้งของเมืองต้องสนับสนุนให้เศรษฐกิจของเมืองเติบโตขึ้น และมีศักยภาพในการติดต่อกับรัฐภายนอกอื่นๆ ได้ดี โดยที่การเลือกทำเลที่ตั้งของเมืองในสังคมไทยตั้งแต่สมัยอยุธยาจนถึงสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เกือบทั้งหมดขึ้นอยู่กับวิถีคิดของผู้นำสยามหรือไม่กี่ผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นเจ้าเมืองของเมืองนั้นๆ<sup>31</sup>

ในกรณีของเมืองสมุทรปราการพบว่าวิวัฒนาการของเมืองเกิดขึ้นจากพระราชดำริของพระมหากษัตริย์ ดังข้อเท็จจริงที่ได้กล่าวตอนต้นแล้วว่า การตั้งเมืองสมุทรปราการที่บริเวณบางปลาจอก หรือการย้ายที่ตั้งเมืองจากบางปลาจอกมาที่บริเวณบางเจ้าพระยาแล้วแต่เกิดขึ้นจากพระราชดำริของพระมหากษัตริย์ อีกทั้งยังปรากฏว่าในช่วงสมัยรัชกาลที่ 3 ถึงสมัยรัชกาลที่ 4 (พ.ศ. 2367-2411) ได้มีการขยายตัวเมืองสมุทรปราการให้กว้างขึ้นจากรัชกาลที่ 2 พระบรมชนกนาถของทั้ง 2 พระองค์โปรดเกล้าฯ ให้สร้างไว้ อีกทั้งการเปลี่ยนเมืองสมุทรปราการจาก “เมืองป้อมปราการ” สู่ “เมืองกิ่งสมัยใหม่” ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 4-สมัยรัชกาลที่ 5 ก็เกิดขึ้นจากพระมหากษัตริย์ ดังข้อเท็จจริงที่ได้กล่าวแล้วว่ารัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 ทรงเป็นผู้นำความทันสมัยเข้ามาสู่เมือง (หรืออย่างน้อยที่สุดก็ทรงอนุญาตให้ชาวตะวันตกนำความทันสมัยเข้ามาในเมืองสมุทรปราการ) โดยสาเหตุที่รัชกาลที่ 4-5 ทรงนำความทันสมัยมาสู่เมืองสมุทรปราการน่าจะเกิดจากแรงผลักดันของชาติตะวันตก ดังที่ดวงจันทร์ อภาวิชรุตร์ เจริญเมือง ได้อธิบายถึงสาเหตุที่กรุงเทพฯ เมืองหลวงของสยามพัฒนาสู่ความเป็นเมืองในสมัยรัชกาลที่ 4-สมัยรัชกาลที่ 5 ว่าเกิดจากแรงผลักดันจากชาติตะวันตก ทำ

ให้สยามต้องพัฒนาตนเองให้มี “ความทันสมัย” เพื่อป้องกันไม่ให้ชาติตะวันตก อ้างว่าสยามเป็นพวกป่าเถื่อน ไม่ศิวิไลซ์ แล้วยึดครองสยามเป็นอาณานิคม<sup>33</sup>

คำอธิบายของดวงจันทร์สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับกรณีการเปลี่ยนแปลงเมืองสมุทรปราการสู่ “เมืองกึ่งสมัยใหม่” ได้เช่นเดียวกันว่า การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดขึ้นจากการที่สยามต้องการให้ชาวตะวันตกเห็นถึงความทันสมัยของเมืองสมุทรปราการ (แม้จะยังไม่ทันสมัยมากก็ตาม) ซึ่งเป็นเมืองแรกที่เรือของชาวตะวันตกที่เดินทางมาสยามต้องผ่าน โดยมีข้อเท็จจริงทางประวัติศาสตร์สนับสนุนความเป็นไปได้ของการตีความที่ผู้เขียนต่อยอดจากคำอธิบายของดวงจันทร์นั่นคือ ข้อเท็จจริงที่ว่ารัชกาลที่ 4 ทรงนำเสนอตัวตนของพระองค์ในฐานะจักรพรรดิราชสมัยใหม่ โดยการนำเสนอส่วนหนึ่งทรงทำผ่านการจัดการภูมิทัศน์ทางกายภาพเมืองและสถาปัตยกรรมของสยามให้ดูทันสมัยเป็นระเบียบ<sup>34</sup> รวมทั้งข้อเท็จจริงที่ว่ารัชกาลที่ 5 และชนชั้นนำสยามสมัยพระองค์พยายามสร้างและแสดงถึงตัวตนในฐานะผู้มี “ความศิวิไลซ์” และเป็นผู้นำพาสยามสู่ความเจริญก้าวหน้าแบบตะวันตก<sup>35</sup>

นอกจากพระราชดำริของพระมหากษัตริย์และแรงผลักดันของชาติตะวันตกที่ทำให้ชนชั้นนำสยามสร้างสิ่งก่อสร้างสมัยใหม่ขึ้นในเมืองสมุทรปราการแล้ว ปัจจัยอีกประการหนึ่งที่ทำให้เมืองสมุทรปราการมีวิวัฒนาการสู่ “เมืองกึ่งสมัยใหม่” ได้แก่ ชาวตะวันตก ดังที่กล่าวข้างต้นแล้วว่านายอัลเฟรด จอน ลอฟต์ส และนายองเดร เปสซี เดอ ริชเชอลิว มีบทบาทสำคัญในการสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ โดยเหตุปัจจัยของการสร้างทางรถไฟสายนี้มีที่มาจากผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของชาวตะวันตกและของรัฐบาลสยาม ดังเห็นได้จากการที่รัฐบาลสยามอนุมัติสัมปทานรถไฟสายนี้ เนื่องจากเห็นว่าบริษัทของชาวเดนมาร์กทั้ง 2 คนมีวัตถุประสงค์เพื่อทำธุรกิจค้าขายกับสยาม และทางรถไฟสายนี้เอื้อประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้รัฐบาลสยาม เนื่องจากช่วยให้การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่มาจากเรือเดินสมุทรเข้ามายังกรุงเทพฯ ได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น<sup>36</sup>

ข้อคิดที่ผู้เขียนได้จากการศึกษาวิวัฒนาการของเมืองสมุทรปราการที่นำเสนอในบทความนี้ และขอตั้งเป็นข้อสังเกตให้ผู้อ่านได้คิดต่อนั่นคือ วิวัฒนาการสู่ความเป็นสมัยใหม่ของเมืองๆ หนึ่งเกิดขึ้นจากปัจจัยหลายอย่างรวมกัน การทำความเข้าใจวิวัฒนาการของเมืองควรพิจารณาจากปัจจัยที่รอบด้าน ไม่จำกัดอยู่แต่การอธิบายตามทฤษฎีที่ให้ความสำคัญที่ปัจจัยด้านพื้นฐานทางเศรษฐกิจ (ระบบการแบ่งหน้าที่ของคนในสังคม) และภูมิศาสตร์ที่ตั้งของเมือง

## เชิงอรรถ

<sup>1</sup> อังรี ปิแรน, *ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจและสังคมยุโรปสมัยกลาง*, แปลโดย ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และ คณะ, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), 44-48.

<sup>2</sup> คำอธิบาย “กระบวนการเป็นเมือง” ในที่นี้ นำมาจาก ดารณี บัญชรเทวกุล, *กระบวนการเป็นเมืองกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในประเทศกำลังพัฒนา*, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), 37.

<sup>3</sup> ดู James Donald, “Metropolis : The City as Text,” in *Social and Cultural Forms of Modernity*, ed. Robert Bococock and Kenneth Thompson (Cambridge : Polity Press, 1992), 417-470.

<sup>4</sup> ดู ดวงจันทร์ อาภาวิชุฒิเมธี เจริญเมือง, *เมืองในสังคมไทย : กำเนิด พัฒนาการ และแนวโน้ม* (เชียงใหม่ : สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542).

<sup>5</sup> ดู กนก วงษ์ตระหง่าน, “การเกิดและการขยายเมืองกรุงเทพ : การศึกษาทางการเปลี่ยนแปลง,” *วารสารธรรมศาสตร์* 11, 1 (มีนาคม 2525) : 47-61 ; 230 ปี ศรีรัตนโกสินทร์ มรดกความทรงจำของกรุงเทพมหานคร (กรุงเทพฯ : โครงการวิจัย 100 เอกสารสำคัญเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ไทย, 2556).

<sup>6</sup> กวี วรกวิน, *แอตลาสประเทศไทยกายภาพรายจังหวัด* (กรุงเทพฯ : บริษัทพัฒนาคุณภาพวิชาการ (พว.), 2546), 128.

<sup>7</sup> สุจิตต์ วงษ์เทศ, *แม่น้ำเจ้าพระยา : มารดาแห่งสยามประเทศ* (กรุงเทพฯ : มติชน, 2542), 35-38.

<sup>8</sup> ศรีศักร วัลลิโภดม, *ทัศนชนนกรัตน์ ภูมิศาสตร์-ภูมิลักษณะตั้งบ้านแปงเมือง* (กรุงเทพฯ : เมืองโบราณ, 2543), 37-42.

<sup>9</sup> สังข์ พัดโนทัย, *ตำนานเมืองสมุทรปราการและพระประแดง* (พระนคร : โรงพิมพ์เสถียรภาพ, 2499). พิมพ์ในงานศพนายเพิ่ม ศรีสนั่น 25 มีนาคม 2499), 1-3 ; *วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดสมุทรปราการ* (กรุงเทพฯ : คณะกรรมการฝ่ายประมวลเอกสารและจดหมายเหตุ ในคณะกรรมการอำนวยการจัดงานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 5 ธันวาคม 2542, 2542), 23.

<sup>10</sup> สังข์ พัดโนทัย, *ตำนานเมืองสมุทรปราการและพระประแดง*, 2-4 ; *วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดสมุทรปราการ*, 25-26 ; เฉลิม สุขเกษม, *สมุทรปราการ* (กรุงเทพฯ : สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2515), 4-8.

<sup>11</sup> สรุปรจาก สังข์ พัดโนทัย, *ตำนานเมืองสมุทรปราการและพระประแดง*, 7-9 ; *วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดสมุทรปราการ*, 26-27 ; เฉลิม สุขเกษม, *สมุทรปราการ*, 8-12.

<sup>12</sup> เฉลิม สุขเกษม, *สมุทรปราการ*, 16 ; *นานาสาระประวัติศาสตร์จากเอกสารต่างประเทศ เล่ม 2* (กรุงเทพฯ : สำนักวรรณกรรมและประวัติศาสตร์ กรมศิลปากร, 2556), 285.

<sup>13</sup> สรุปรจาก เฉลิม สุขเกษม, *สมุทรปราการ*, 16-17 ; ถนอมจิตต์ รื่นเรือง, “พัฒนาการการท่องเที่ยวในจังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2489-2549” (สารนิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2550), ก ; ผุสดี ทิพทัส และ สุวัฒนา ธาดานิติ, *การศึกษาชุมชนมอญในพื้นที่อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ*, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532), 3-3.

<sup>14</sup> เรียบเรียงจาก ดวงจันทร์ อาภาวิชุฒิเมธี เจริญเมือง, *เมืองในสังคมไทย : กำเนิด พัฒนาการ และแนวโน้ม* (เชียงใหม่ : สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542), 93-113 ; ควอริช เวลส์, *การปกครองและการบริหารของไทยสมัยโบราณ*, แปลโดย กาญจณี ละอองศรี และ ยุพา ชุมจันทร์ (กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2527), 86-88.

<sup>15</sup> ควอริช เวลส์, *การปกครองและการบริหารของไทยสมัยโบราณ*, 86-88.

<sup>16</sup> *กฎหมายตราสามดวง เล่ม 1*, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ : องค์การค้าของคุรุสภา, 2537), 325.

<sup>17</sup> เฉลิม สุขเกษม, *สมุทรปราการ*, 1.

<sup>18</sup> *วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดสมุทรปราการ*, 27-28.

<sup>19</sup> สังข์ พัดโนทัย, *ตำนานเมืองสมุทรปราการและพระประแดง*, 12-13.

<sup>20</sup> *วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดสมุทรปราการ*, 20-26.

<sup>21</sup> สรุปรจาก *วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดสมุทรปราการ* (กรุงเทพฯ : คณะกรรมการฝ่ายประมวลเอกสารและจดหมายเหตุ ในคณะกรรมการอำนวยการจัดงานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 5 ธันวาคม 2542, 2542), 53 ; เฉลิม สุขเกษม, *สมุทรปราการ* (กรุงเทพฯ : สมาคมสังคมนาตร์แห่งประเทศไทย, 2515), 24-26.

<sup>22</sup> ดวงจันทร์ อาภาวัชรุณี เจริญเมือง, *เมืองในสังคมไทย : กำเนิด พัฒนาการ และแนวโน้ม* (เชียงใหม่ : สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542), 125-126 ; ดูรายละเอียดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ และวิถีชีวิตของคน ใน 230 ปี *ศรีรัตนโกสินทร์ มรดกความทรงจำของกรุงเทพมหานคร* (กรุงเทพฯ : โครงการวิจัย 100 เอกสารสำคัญเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ไทย, 2556), 257-264 ; จิรวัดน์ แสงทอง, “ชีวิตประจำวันของชาวสยามในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2426-2475” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546), 21-35, 54-112.

<sup>23</sup> เรื่องตำนานสถานที่และวัตถุต่างๆ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสร้างนับเป็นประชุมพงศาวดารภาคที่ 25 (กรุงเทพฯ : วัตรราชประดิษฐสถิตมหาสีมาราม, 2557. พิมพ์เป็นที่ระลึกในโอกาสวาระครบ 150 ปี แห่งการสถาปนาวัตรราชประดิษฐสถิตมหาสีมาราม 26 พฤศจิกายน 2557), 75.

<sup>24</sup> *วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดสมุทรปราการ*, 63-64 ; หนังสือ “ตำนานเมืองสมุทรปราการและพระประแดง” ของสังข์ พิธโนทัย ระบุว่าที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขแห่งแรกของสมุทรปราการถูกก่อสร้างไปหมดแล้ว.

<sup>25</sup> เรียบเรียงจาก เฉลิม สุขเกษม, *สมุทรปราการ*, 26-27 ; วุฒิชัย มูลศิลป์, *วิกฤตการณ์ ร.ศ. 112 ป้อมพระจุลจอมเกล้ากับการรักษาเอกราชของชาติ* (นนทบุรี : ต้นฉบับ, 2557), 51-152.

<sup>26</sup> ข้อมูลจากเอกสารจดหมายเหตุแห่งชาติแสดงให้เห็นว่า เส้นทางรถไฟสายนี้ถ้าเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ จะเริ่มต้นที่สถานีบางกอก (หัวลำโพง) ไปสถานีศาลาแดง วังต่อมาที่สถานีคลองเตย, สถานีบ้านกล้วย, สถานีพระโขนง, สถานีบางจาก, สถานีบางนา, สถานีสำโรง, สถานีจระเข้, สถานีบางนางเกรง, สถานีมหาดง แล้วมาสิ้นสุดที่สถานีปากน้ำ ดู “เรื่องถวายกำหนดเวลาเดินรถไฟสาย

ปากน้ำ,” 2459, เอกสารรัชกาลที่ 7 กระทรวงต่างประเทศ, กต. 5.3/10, สำนักจดหมายเหตุแห่งชาติ.

<sup>27</sup> เกื้อกูล ยืนยงอนันต์, *การพัฒนาคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว* (กรุงเทพฯ : หน่วยศึกษานิตเทศก์ กรมการฝึกหัดครู, 2520), 62-73.

<sup>28</sup> มงเซญอร์ ปาลเลกัวซ์, *เล่าเรื่องกรุงสยาม*, แปลโดยสันต์ ท. โกมลบุตร, พิมพ์ครั้งที่ 4 (นนทบุรี : ศรีปัญญา, 2552), 66.

<sup>29</sup> *ราชกิจจานุเบกษา รัชกาลที่ 5 เล่มที่ 1* (กรุงเทพฯ : ต้นฉบับ, 2540), 49-50, 107-108, 124-125, 156-157, 168-169, 212-213, 271-272.

<sup>30</sup> *ตำนานวัดกลาง จังหวัดสมุทรปราการ ตามจดหมายเหตุความทรงจำของท่านพระครูสุนทรสมุทร (จ้อย สุวณฺณสโร)* (พระนคร : ม.ป.ท., 2462. พิมพ์แจกในงานศพท่านพระครูสุนทรสมุทร (จ้อย สุวณฺณสโร) 27 เมษายน 2462), 41-42.

<sup>31</sup> ดวงจันทร์ อาภาวัชรุณี เจริญเมือง, *เมืองในสังคมไทย : กำเนิด พัฒนาการ และแนวโน้ม* (เชียงใหม่ : สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542), 152-169.

<sup>32</sup> *วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญา จังหวัดสมุทรปราการ*, 35-36.

<sup>33</sup> ดวงจันทร์ อาภาวัชรุณี เจริญเมือง, *เมืองในสังคมไทย : กำเนิด พัฒนาการ และแนวโน้ม*, 125-126, 170.

<sup>34</sup> ดู วาสุณี โอสธารมย์, “ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 กับจักรพรรดิราชสมัยใหม่,” ใน *พระเจ้ากรุงสยามกับเซอร์จอห์น เบาว์ริง, ชาลส์วาทีย์ เกษตรศิริ และ กัญญา ศรีอุดม, บรรณาธิการ* (กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2548), 326-349.

<sup>35</sup> Thongchai Winichakul, “The Other Within : Travel and Ethno-Spatial Differentiation of Siamese Subjects 1885-1910,” in *Civility and Savagery: Social Identity in Tai States*, ed. Andrew Turton (London : Curzon Press, 2000), 38-62.

<sup>36</sup> เกื้อกูล ยืนยงอนันต์, *การพัฒนาคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว* (กรุงเทพฯ : หน่วยศึกษานิตเทศก์ กรมการฝึกหัดครู, 2520), 71.

## บรรณานุกรม

### เอกสารชั้นต้น

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. เอกสารรัชกาลที่ 7  
กระทรวงต่างประเทศ. กต. 5.3/10.  
“เรื่องถวายกำหนดเวลาเดินรถไฟสาย  
ปากน้ำ.” 2459.

### หนังสือ

### ภาษาไทย

กฎหมายตราสามดวง เล่ม 1. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ :  
องค์การคำของคุรุสภา, 2537.

กวี วรกวิน. แอตลาสประเทศไทยกายภาพรายจังหวัด.  
กรุงเทพฯ : บริษัทพัฒนาคุณภาพวิชาการ  
(พว.), 2546.

เกื้อกูล ยืนยงอนันต์. การพัฒนาการคมนาคมทางบกใน  
รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า  
เจ้าอยู่หัว. กรุงเทพฯ : หน่วยศึกษานิเทศก์  
กรมการฝึกหัดครู, 2520.

จิรวัดน์ แสงทอง. “ชีวิตประจำวันของชาวสยามใน  
กรุงเทพฯ พ.ศ. 2426-2475.” วิทยานิพนธ์  
อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา  
ประวัติศาสตร์ ภาควิชาประวัติศาสตร์  
คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,  
2546.

เฉลิม สุขเกษม. สมุทรปราการ. กรุงเทพฯ : สมาคม  
สังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2515.

ดวงจันทร์ อาภาวิชชุรัตน์ เจริญเมือง. เมืองในสังคมไทย :  
กำเนิด พัฒนาการ และแนวโน้ม. เชียงใหม่ :  
สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่,  
2542.

ดารณี ปัญชรเทวกุล. กระบวนการเป็นเมืองกับการ  
เปลี่ยนแปลงทางสังคมในประเทศกำลัง  
พัฒนา. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์  
แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

ตำนานวัดกลาง จังหวัดสมุทรปราการ ตามจดหมายเหตุ  
ความทรงจำของท่านพระครูสุนทรสมุทร  
(จ้อย สุวณฺณสโร) . พระนคร : ม.ป.ท.,  
2462. (พิมพ์แจกในงานศพท่านพระครู  
สุนทรสมุทร (จ้อย สุวณฺณสโร) 27 เมษายน  
2462).

ถนอมจิตต์ รื่นเรือง. “พัฒนาการการท่องเที่ยวในจังหวัด  
สมุทรปราการ พ.ศ. 2489-2549.”

สารนิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชา  
ประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย  
ศรีนครินทรวิโรฒ, 2550.

นานาสาระประวัติศาสตร์จากเอกสารต่างประเทศ เล่ม 2.  
กรุงเทพฯ : สำนักวรรณกรรมและ  
ประวัติศาสตร์ กรมศิลปากร, 2556.

पालเลกวิซ์, มงเซญอร์. เล่าเรื่องกรุงสยาม. แปลโดย  
สันต์ ท. โกมลบุตร. พิมพ์ครั้งที่ 4 (นนทบุรี :  
ศรีปัญญา, 2552.

ปิยนาถ บุณนาท. ประวัติศาสตร์ไทยสมัยใหม่ (ตั้งแต่การ  
ทำสนธิสัญญาบาวริงถึง “เหตุการณ์ 14  
ตุลาคม” 2516). กรุงเทพฯ : โครงการ  
เผยแพร่ผลงานวิชาการ คณะอักษรศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.

ผุสดี ทิพทัส และ สุวิวัฒนา ธาดานิติ. การศึกษาชุมชน  
มอญในพื้นที่อำเภอพระประแดง จังหวัด  
สมุทรปราการ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ :  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย, 2532 .

ภารดี มหาขันธ์. รัตนโกสินทร์ยุคปรับปรุงประเทศ  
(พ.ศ. 2394-2475). ชลบุรี : ภาควิชา  
ประวัติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ บางแสน,  
2524.

ราชกิจจานุเบกษา รัชกาลที่ 5 เล่มที่ 1. กรุงเทพฯ :  
ต้นฉบับ, 2540.

เรื่องตำนานสถานที่และวัตถุต่างๆ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระ  
จอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงสร้างนับเป็น  
ประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 25. กรุงเทพฯ :  
วัดราชประดิษฐสถิตมหาสีมาราม .2557 ,  
(พิมพ์เป็นที่ระลึกในโอกาสสวรรคต ปี 150  
แห่งการสถาปนาวัดราชประดิษฐสถิตมหา-  
สีมาราม 2557 พฤศจิกายน 26).

วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณะและ  
ภูมิปัญญา จังหวัดสมุทรปราการ. กรุงเทพฯ :  
คณะกรรมการฝ่ายประมวลเอกสารและ  
จดหมายเหตุในคณะกรรมการอำนวยการ  
จัดงานเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระ  
พระเจ้าอยู่หัวเนื่องในโอกาสพระราชพิธี  
มหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ  
5 ธันวาคม 2542, 2542.

- วารุณี โอสถารมย์. “ประชุมประกาศรัชกาลที่ 4 กับ จักรพรรดิราชสมัยใหม่.” ใน *พระเจ้ากรุงสยามกับเซอร์จอห์น เบาว์ริง*. 328-366. ขาววิทย์ เกษตรศิริ และ กัญฐิกา ศรีอุดม, บรรณาธิการ. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2548.
- วิลเลฆา ถาวรสาร. *ชนชั้นนำไทยกับการรับวัฒนธรรมตะวันตก*. กรุงเทพฯ : เมืองโบราณ, 2545.
- วุฒิชัย มูลศิลป์. *วิกฤตการณ์ ร.ศ. 112 ป้อมพระจุลจอมเกล้ากับการรักษาเอกราชของชาติ*. นนทบุรี : ต้นฉบับ, 2557.
- เวลส์, ควอริช. *การปกครองและการบริหารของไทยสมัยโบราณ*. แปลโดย กาญจณี ละอองศรี และ ยุพา ชุมจันทร์. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2527.
- ศรีศักร วัลลิโภดม. *ทัศนะนอกรีต ภูมิศาสตร์-ภูมิลักษณะ ตั้งบ้านแปงเมือง*. กรุงเทพฯ : เมืองโบราณ, 2543.
- \_\_\_\_\_. *สยามประเทศ ภูมิหลังของประเทศไทย ตั้งแต่ยุคดึกดำบรรพ์จนถึงสมัยกรุงศรีอยุธยา ราชอาณาจักรสยาม*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : มติชน, 2539.
- 230 ปีศรีรัตนโกสินทร์ *มรดกความทรงจำของกรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ : โครงการวิจัย 100 เอกสารสำคัญเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ไทย, 2556.
- สังข์ พิธโนทัย. *ตำนานเมืองสมุทรปราการและพระประแดง*. พระนคร : โรงพิมพ์เสถียรภาพ, 2499. (พิมพ์ในงานศพนายเพิ่ม ศรีสนั่น 25 มีนาคม 2499).
- สุจิตต์ วงษ์เทศ. *แม่น้ำเจ้าพระยา : มารดาแห่งสยามประเทศ*. กรุงเทพฯ : มติชน, 2542.

*Social Identity in Tai States*, 38-62. Edited by Andrew Turton. London : Curzon Press, 2000.

## สื่ออิเล็กทรอนิกส์

วลัยลักษณ์ ทรงศิริ. *จากปากน้ำถึงสมุทรปราการ เมืองหน้าด่านชายทะเล* [Online]. Accessed 17 November 2015. Available from <http://www.lek-prapai.org/watch.php?id=810>

## ภาษาต่างประเทศ

- Donald, James. “Metropolis : The City as Text.” in *Social and Cultural Forms of Modernity*, 417-470. Edited by Robert Bococock and Kenneth Thompson. Cambridge : Polity Press, 1992.
- Winichakul, Thongchai. “The Other Within : Travel and Ethno-Spatial Differentiation of Siamese Subjects 1885-1910.” in *Civility and Savagery* :