

ภูมิทัศน์ประวัติศาสตร์
เพื่อการพัฒนาถนนอิสราภาพ ย่านฝั่งธนบุรี
Developing Itsaraphap Road
as a Historical Landscape in Thonburi

พงษ์พันธ์ นารีน้อย / Phongphan Nareenol¹
จริยาภรณ์ เจริญชีพ / Jariyaporn Charoensheep¹
จิรภัทร คำสำอาง / Jirapat Dumsumoang¹
กัญญาณัฐ เสียงใหญ่ / Kanyanat Seangyal²
ประพันธ์ สหพัฒนา / Prapan Sahapatthana³

Received: Jun. 19, 2025 Revised: Aug. 18, 2025 Accepted: Nov. 10, 2025

บทคัดย่อ

บทความวิชาการนี้สำรวจประวัติศาสตร์ของถนนอิสราภาพ ย่านฝั่งธนบุรี ในฐานะเป็นถนนประวัติศาสตร์ จากที่แต่เดิมถนนที่เป็นดินและได้รับการพัฒนา มาเป็นถนนลาดยางในปัจจุบัน โดยมีจุดเริ่มต้นสำคัญ คือ โครงการตัดและขยายถนน 11 สายในจังหวัดธนบุรีและจังหวัดพระนครของกระทรวงมหาดไทย

¹สาขาวิชาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

¹Department of Social Sciences for Development, Faculty of Humanities and Social Sciences, Bansomdejchaopraya Rajabhat University.

²สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา

²Department of Public Administration, Faculty of Humanities and Social Sciences, Bansomdejchaopraya Rajabhat University.

³สาขาวิชาสังคมศึกษา คณะครุศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

³Department of Social Studies, Faculty of Education, Thonburi Rajabhat University.

และกระทรวงโยธาธิการเมื่อ พ.ศ. 2472 ควบคู่กับการก่อสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ หรือสะพานพระพุทธยอดฟ้า เนื่องในโอกาสฉลองครบรอบ 150 ปีของการสถาปนาราชวงศ์จักรีและพระนคร

ตั้งแต่ พ.ศ. 2472 เป็นต้นมา ถนนอิสรภาพเป็นพื้นที่ที่เต็มไปด้วยความหลากหลายของกลุ่มผู้คนที่เข้ามาตั้งถิ่นฐาน เช่น ชาวไทย ชาวจีนฮกเกี้ยน ชาวมุสลิม ชาวคริสต์ ชาวมอญ และชาวซิกข์ ต่างพลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันเข้าตั้งรกรากเป็นชุมชนดำเนินวิถีชีวิตจนเกิดความผสมผสานความหลากหลายของเชื้อชาติและศาสนา ในปัจจุบันพื้นที่นี้ได้รับการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน อาทิ เครือข่ายรถไฟฟ้่า MRT และ BTS ซึ่งกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งและศูนย์กลางมรดกทางวัฒนธรรมในย่านนี้ จากการสำรวจภูมิทัศน์ประวัติศาสตร์เพื่อการพัฒนาถนนอิสรภาพ ย่านฝั่งธนบุรี คณะผู้เขียนพบว่า ถนนอิสรภาพมีฐานะเป็นภูมิทัศน์ประวัติศาสตร์ที่มีชีวิต 5 ประการ ได้แก่ (1) แหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์ชุมชน (2) ความปลอดภัยเพื่อสภาพลักษณะ (3) แหล่งภูมิปัญญาด้านอาหาร (4) ระบบรถไฟฟ้ายกระดับเพื่อการท่องเที่ยว และ (5) กลยุทธ์ฟื้นฟูถนนอิสรภาพ องค์ประกอบเหล่านี้ร่วมกันทำหน้าที่ชี้้นำการอนุรักษ์ถนนอิสรภาพอย่างยั่งยืนในฐานะภูมิทัศน์ประวัติศาสตร์ที่มีชีวิตที่เชื่อมโยงอดีตกับปัจจุบัน

คำสำคัญ : ภูมิทัศน์ทางประวัติศาสตร์ ถนนอิสรภาพ ธนบุรี

Abstract

This article examines the history and development of Itsaraphap Road in Thonburi as a historical landscape. Originally a dirt track, the road has undergone significant development and is now a paved thoroughfare. A key starting point in this transformation was the project to construct and expand eleven roads in Thonburi and Phra Nakhon provinces, initiated by the Ministry of Interior and the Ministry of Public Works in 1929.

This project coincided with the construction of the Phra Phuttha Yodfa Bridge (also known as the Memorial Bridge), built to commemorate the 150th anniversary of the establishment of the Chakri Dynasty and the founding of Bangkok.

Since 1929, Itsaraphap Road has been a space characterized by the diversity of communities that have settled in the area. These include Thai, Hokkien Chinese, Muslim, Christian, Mon, and Sikh communities, who have successively established themselves and lived together, creating a rich blend of ethnic and religious diversity. In recent decades, the area has experienced transport-oriented development with the introduction of mass rapid transit systems (e.g., BTS and MRT), which have strengthened its role as a transport hub and cultural-heritage area. In developing the concept of Itsaraphap Road as a historical landscape, In developing the concept of identified five defining aspects: (1) a site of community-based historical tourism, (2) the role of safety and public order in shaping local identity and civic image, (3) a source of traditional food knowledge, (4) an elevated rail system that supports tourism, and (5) a strategic model for urban revitalization. Together, these elements contribute to guiding the sustainable conservation of Itsaraphap Road as a living historical landscape that bridges the past and the present.

Keywords : Historical landscape, Itsaraphap Road, Thonburi

บทนำ

การพัฒนาเพื่อความทันสมัยแบบตะวันตกของไทย โดยเฉพาะการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคต่าง ๆ รวมถึงถนนเริ่มขึ้นใน

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2347-2411) พระองค์ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค, พ.ศ. 2351-2425) สมุหพระกลาโหมในขณะนั้น (ในเวลาต่อมาได้รับการสถาปนาเป็นสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์) เป็นแม่กองก่อสร้างถนนเจริญกรุง ขึ้นระหว่าง พ.ศ. 2404-2407 เป็นถนนถมดินอัดและปูพื้นผิวถนนด้วยอิฐ นับเป็นนวัตกรรมที่ทันสมัยที่สุดบนถนนสายแรกย่านฝั่งพระนครที่สร้างขึ้นตามแบบตะวันตกคู่ขนานกับการสัญจรในแม่น้ำลำคลองและเป็นสิ่งกระตุ้นการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมือง ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2396-2453) สยามเกิดความเปลี่ยนแปลงจากการปฏิรูปในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะการปฏิรูปการคมนาคมทางบก ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนที่สำคัญหลายแห่ง เช่น ถนนหน้าพระลาน และถนนราชดำเนิน ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2424 - 2468) ทรงสืบสานพระราชดำริของพระราชบิดาโดยการสร้างโครงสร้างพื้นฐานในรูปแบบการสร้างสะพานชุดเจริญในย่านฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนครเนื่องในวโรกาสเฉลิมพระชนมพรรษา (ทิพากรวงศ์, เจ้าพระยา, 2507, น.6)

รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2436-2484) ทรงโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงโยธาธิการจัดทำโครงการตัดและขยายถนน 11 สายในจังหวัดธนบุรีและจังหวัดพระนคร เพื่อรองรับและเชื่อมโยงการก่อสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าใน พ.ศ. 2472 (สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, ม.ป.ป.) ซึ่งนำไปสู่การสร้างถนนสายที่ 3 คือ ถนนอิสราภายา จังหวัดธนบุรี ที่มีลักษณะคล้ายกับถนนเจริญกรุง เป็นถนนดินที่ได้รับการพัฒนาเป็นถนนแบบตะวันตกในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การสร้างถนนอิสราภายาดำเนินการต่อเนื่องมาถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว อานันทมหิตล (พ.ศ. 2478-2489) จนแล้วเสร็จและการเปิดให้สัญจรครั้งแรกเมื่อวันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2482 ก่อให้เกิดการเข้ามาของประชาชนเพิ่มขึ้นเพื่อตั้งรกราก และกลายเป็นแหล่งชุมชนที่มีวัฒนธรรม การค้าขาย ที่ตั้งบ้านเรือน

และศาสนสถานของชาวไทย ชาวจีนฮกเกี้ยน ชาวมุสลิม ชาวคริสต์ ชาวมอญ และชาวซิกข์

ประวัติศาสตร์ของพื้นที่ได้สะท้อนการรับรู้ถึงความเชื่อมโยงกับพัฒนาการการเปลี่ยนแปลงจนได้หล่อหลอมความเป็นเอกลักษณ์ในแต่ละชุมชนที่มีคุณค่าและจัดเป็นแหล่งประวัติศาสตร์ย่านถนนอิสรภาพที่จะต้องมีภาพลักษณ์ก่อให้เกิดความยั่งยืน บทความวิชาการเรื่อง ภูมิทัศน์ประวัติศาสตร์ เพื่อการพัฒนาถนนอิสรภาพย่านฝั่งธนบุรี ได้กล่าวถึงตั้งแต่ พ.ศ. 2472 ซึ่งเป็นปีที่มีการตั้งโครงการฯ จนถึง พ.ศ. 2569 เป็นปีที่ครบรอบ 97 ปี ของการก่อตั้ง คณะผู้เขียนจึงได้นำเสนอภาพรวมของถนนประวัติศาสตร์ พัฒนาการ ตลอดจนองค์ความรู้เกี่ยวกับถนนอิสรภาพในฐานะภูมิทัศน์ประวัติศาสตร์ที่มีชีวิต โดยศึกษาจากเอกสารหลักฐานชั้นต้น (Primary Sources) ได้แก่ เอกสารพระราชกฤษฎีกา เอกสารข้อมูลในรูปแบบไมโครฟิล์ม สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ เอกสารหลักฐานชั้นรอง (Secondary Sources) ได้แก่ หนังสือวิทยานิพนธ์ บทความ งานวิจัยที่เขียน เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ แล้วนำเสนอโดยการพรรณนาวิเคราะห์ (Analytical Description) โดยเฉพาะเรื่องเล่า (Narration) เป็นการบันทึกที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ เรื่องจริง เรื่องแต่งที่อยู่ในรูปแบบการเขียน คำพูด ภาพนิ่ง และภาพเคลื่อนไหว ในรูปแบบบูรณาการและนามธรรม (Abbott, p.13)

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับภูมิทัศน์ประวัติศาสตร์
2. เพื่อศึกษาการพัฒนาถนนอิสรภาพ ย่านฝั่งธนบุรี
3. เพื่อศึกษาผลของภูมิทัศน์เพื่อการพัฒนาถนนอิสรภาพในฐานะแหล่งเรียนรู้ประวัติศาสตร์

นิยามศัพท์

1. ภูมิทัศน์ประวัติศาสตร์ (Historical Landscape) หมายถึง การแสดง ร่องรอยของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากกิจกรรมของมนุษย์ในพื้นที่อดีตและ ปัจจุบัน
2. ถนนอิสรภาพ (Itsaraphap Road) หมายถึง ถนนสายที่สาม ในโครงการตัดและขยายถนน 11 สาย ในจังหวัดธนบุรีและจังหวัดพระนคร เพื่อรองรับการก่อสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ พ.ศ. 2472
3. ย่านฝั่งธนบุรี (Thonburi Side) หมายถึง บริเวณพื้นที่ในกรุงเทพมหานครที่อยู่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ถือเป็นหนึ่งในย่านสำคัญของ กรุงเทพมหานคร

แนวคิดที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดเรื่องเล่า (Narration) ก่อนที่มนุษย์คิดค้นตัวอักษรหรือ ตัวหนังสือขึ้นมาเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการติดต่อสื่อสารและการบันทึกข้อมูล ทางประวัติศาสตร์ มนุษย์ใช้การเล่าเรื่องเป็นช่องทางในการสื่อสารเพื่อถ่ายทอด ความรู้ ความคิด อารมณ์ ความรู้สึก รวมถึงประสบการณ์ที่พบเจอจากคนผู้หนึ่ง ไปสู่อีกผู้หนึ่งจนเมื่อมนุษย์มีการพัฒนาภาษาเขียนขึ้นเป็นของตนเอง เรื่องเล่า จากภาพต่าง ๆ เหล่านี้ก็ได้ถูกบันทึกลงในสื่อต่าง ๆ จากความหมาย เรื่องเล่าจาก ภาพมาจากคำกริยาภาษาละติน narrare “บอก” ซึ่งได้มาจากคำคุณศัพท์ gnarus รู้ หรือมีทักษะ คำคุณศัพท์ “เรื่องเล่าจากภาพ” ซึ่งมาก่อนคำนามในอดีต หมายถึง มีลักษณะเฉพาะหรือเกี่ยวข้องกับเรื่องราวหรือการเล่าเรื่อง เห็นได้ว่า เรื่องเล่าจากภาพหรือนิทาน คือ บันทึกเหตุการณ์หรือประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกัน เช่น บันทึกความทรงจำ ชีวิตประวัติ รายงานข่าว สารคดี บันทึกการเดินทางหรือ เรื่องเป็นเรื่องราวจากภาพสามารถนำเสนอได้ผ่านลำดับของคำที่เขียนหรือพูด ผ่านภาพนิ่งหรือภาพเคลื่อนไหว หรือผ่านการผสมผสานของสิ่งเหล่านี้

การเล่าเรื่องมี 2 แนวคิด โดยนรินทร์ สังข์รักษา (2552) ได้อธิบาย ว่าการเล่าเรื่องหรือเรื่องเล่าจากภาพเร้าพลัง (Storytelling) จากประสบการณ์ ชีวิตในการเรียนรู้ ส่วนนภาภรณ์ หะวานนท์ (2555) ได้อธิบายว่า การศึกษา

แบบเรื่องเล่าจากภาพแนว (Narrative Approach) การเล่าเรื่องในแนวคิดนี้เป็นแนวคิดหลังยุคความทันสมัยที่นิยมวิจัยแบบการเล่าเรื่อง (Narrative Research) ส่วนความสำคัญของการเล่าเรื่องเป็นการการเล่าเรื่องทำหน้าที่ถ่ายทอดจินตนาการและความสนุกเพลิดเพลิน ซึ่งมีส่วนช่วยในการผ่อนคลายความตึงเครียดให้แก่ผู้คนในสังคม โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ข้อมูลข่าวสารแฝงคติสอนใจที่สามารถใช้เป็นแนวทางในการดำเนินชีวิตเพื่อสร้างความเข้าใจที่ตีร่วมกัน สำหรับองค์ประกอบการเล่าเรื่องประกอบด้วย โครงเรื่อง (Plot) แก่นเรื่อง (Theme) ความขัดแย้ง (Conflict) ตัวละคร (Character) ฉาก (Setting) บทสนทนา (Dialogue) มุมมอง (Point of view) และสัญลักษณ์พิเศษ (Special symbol) องค์ประกอบการเล่าเรื่อง เห็นได้ว่า การเล่าเรื่องทำหน้าที่ถ่ายทอดจินตนาการ ค้นหา เปิดเผย รวมถึง นำเสนอเหตุการณ์ เรื่องเล่าจากภาพต่าง ๆ มักแฝงคติสอนใจที่สามารถใช้เป็นแนวทางในการดำเนินชีวิตได้ตลอดจนเป็นกระบวนการทัศนในการเล่าเรื่องที่มีส่วนการประกอบสร้างในการเล่าเรื่องแบบสมมุติ (Fiction) และแบบสารัตถคติ (Non-fiction) โดยมีหลักการและแนวทางการเขียนเรื่องเล่าเป็นทั้งศาสตร์และศิลป์ มีการฝึกฝนจนเกิดประสบการณ์ของแต่ละบุคคล

2. แนวคิดประวัติศาสตร์ (History) มีความหมาย 2 ความหมาย คือ ความหมายแรก ประวัติศาสตร์ คือ “สิ่งที่เกิดขึ้นในอดีต” ทั้งเหตุการณ์ ปรากฏการณ์ รวมถึงความรู้สึคนึกคิดของผู้คนในอดีต และความหมายที่สองคือ “ข้อเท็จจริงจากอดีต” หรือ “ความรู้เกี่ยวกับอดีต” ซึ่งเราสามารถเข้าถึงข้อมูลความรู้ได้จากหลักฐานร่องรอยในอดีตทางวัตถุ การบันทึก ข้อเขียนต่าง ๆ วิศรุต พึ่งสุนทร (2556) ซึ่งความหมายทั้งสองนี้ มีเกี่ยวข้องกับสิ่งที่เกิดขึ้นในอดีตและสิ่งที่เกิดขึ้นในอดีตเป็นหลักสำคัญในการศึกษาประวัติศาสตร์ โดยอาศัยวิธีการเข้าถึงความรู้ผ่านการศึกษาลักษณะร่องรอยที่หลงเหลือมาจนถึงปัจจุบัน เลโอโพลด์ ฟอน รังเค (Leopold von Ranke) นักประวัติศาสตร์ชาวเยอรมัน โดยรังเคพยายามศึกษาประวัติศาสตร์ผ่านเอกสารต่าง ๆ จำนวนมาก เช่น บันทึกชีวิตประจำวัน จดหมายส่วนตัวและทางการ เอกสารทางราชการต่าง ๆ

เป็นต้น และนำหลักฐานต่าง ๆ มาวิพากษ์เพื่อหาความเป็นไปของอดีต เพื่อเชื่อมโยงกับปัจจุบัน (พงษ์พันธ์ นารีน้อย, 2559, น.2)

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาดังกล่าวเรื่องราวต่าง ๆ ที่ถูกศึกษาจะเป็นเรื่องราวของการทำสงคราม การทูต ประวัติศาสตร์มหาบุรุษ เป็นต้น มากกว่าจะเป็นเรื่องราวทางสังคมซึ่งจะเกิดขึ้นในภายหลัง ในสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 ความรู้เรื่องประวัติศาสตร์มีการขยายตัวมากขึ้นเนื่องจากการเกี่ยวข้องกับชาวตะวันตก ทำให้เกิดมีการค้นคว้าหาหลักฐานทางโบราณคดี พร้อมทั้งมีการศึกษาหลักฐานทางเอกสาร ภาษา จารึก ทำให้มีการเขียนประวัติศาสตร์กันขึ้น เมื่อหลักฐานประวัติศาสตร์สังคมเป็นสิ่งที่ค้นในสังคมยุคหนึ่งสมัยหนึ่งสร้างขึ้น เพื่ออธิบายความเป็นมาและชีวิตการอยู่ร่วมกันทางสังคม จัดได้ว่าเป็นประวัติศาสตร์ที่มีชีวิต (Living history) เนื่องจากการปรุงเพิ่มเติมเนื้อหาข้อมูลไปตามสังคมในแต่ละเวลาและสถานที่ ทำให้เรื่องราวมีความสืบเนื่องและหลากหลายอยู่ตลอดเวลา

3. แนวคิดเกี่ยวกับสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Infrastructure) การพัฒนาผังเมืองให้เป็นเมืองที่เดินทางโดยใช้รถยนต์เป็นพื้นฐานจึงต้องมีการสร้างถนนถือว่าเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Infrastructure) ถนนหรือทางเดินนั้นเกิดจากการเดินไปล่าสัตว์หรือการย้ายของคนในอดีตกว่า 3,000 ปี ก่อนคริสต์ศักราช มนุษย์ได้ประดิษฐ์คิดค้นล้อเลื่อนมาใช้งาน Wright, Paul. H. (1996, p.5) ถนน (Road) จึงเป็นทางสัญจรทางบกระหว่างสถานที่สองแห่งที่ได้รับการปูพื้นผิวหรือได้รับการปรับปรุงเพื่อให้การเดินทางทางเท้าหรือยานพาหนะต่าง ๆ ได้แก่ ม้า เกวียน จักรยาน และยานยนต์ประเภทต่าง ๆ ถนน ประกอบด้วยหนึ่งหรือสองช่องทาง ได้แก่ ทิศเดียวกันกับทิศสวนทางกันโดยแต่ละฝั่งมีช่องจราจรตั้งแต่หนึ่งช่องขึ้นไป และบางครั้งอาจมีทางเท้า ถนนที่สร้างขึ้นมีรูปแบบต่าง ๆ เพื่อส่วนรวมเรียกว่าถนนสาธารณะหรือทางหลวง ถือได้ว่าเป็นงานก่อสร้างทางที่มีการขยายการบูรณะหรือการบำรุงรักษาทางหรือถนน ซึ่งจัดไว้เพื่อประโยชน์ในการจราจรสาธารณะทางบกในระดับพื้นดิน จากแนวคิดข้างต้นเห็นได้ว่า แนวคิดประวัติศาสตร์ถนนจึงมีความสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจ สังคม

วัฒนธรรม และวิถีชีวิตความเป็นอยู่ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงสภาพทั่วไปในพื้นที่ย่านฝั่งพระนครกับฝั่งธนบุรี

4. แนวคิดการสร้างสรรค์สถานที่ (Placemaking) มีหลักการสำคัญด้วยนวัตกรรมการออกแบบพื้นที่สาธารณะที่มีชีวิตชีวาและยั่งยืน ด้วยวิธีการใช้ศาสตร์และศิลป์ของการออกแบบพื้นที่สาธารณะอย่างเป็นระบบ เพื่อสร้างความเชื่อมโยงระหว่างความสร้างสรรค์และวิถีชีวิตของผู้คน โดยแนวคิดนี้ยังเป็นเป้าหมายเพื่อสร้างพื้นที่ให้สามารถดึงดูดผู้คนให้มาใช้งาน และกระตุ้นให้เกิดปฏิสัมพันธ์ทางสังคม โดยพื้นที่ที่ดีจะต้องสามารถตอบโจทย์ความต้องการของผู้คนทุกมิติ ซึ่งชุมชนได้ใช้พื้นที่สาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อสร้างชุมชนที่มีชีวิตชีวาและน่าอยู่ มีสิ่งอำนวยความสะดวก และสามารถการฟื้นฟูด้วยความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ ผ่านกิจกรรมรูปแบบต่าง ๆ โดยการออกแบบพื้นที่ให้มีกิจกรรมที่หลากหลาย ดึงดูดให้ผู้คนมาใช้ประโยชน์ร่วมกัน เช่น การจัดกิจกรรมศิลปะ การแสดง ตลาดนัด การเปลี่ยนพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้งานให้กลายเป็นแหล่งพักผ่อนหย่อนใจ หรือพื้นที่ทำกิจกรรมของชุมชน ตลอดจนการนำงานศิลปะการออกแบบ หรือประเพณีท้องถิ่นมาประยุกต์ใช้เพื่อยกระดับคุณค่าและความน่าสนใจของพื้นที่ย่านฝั่งธนบุรี นอกจากนี้ การออกแบบยังคำนึงถึงความต่อเนื่องของพื้นที่ การเข้าถึง และความปลอดภัย เพื่อให้ทุกคนสามารถใช้งานพื้นที่ร่วมกันได้เป็นอย่างดี ซึ่งประโยชน์แนวคิดการสร้างสรรค์สถานที่เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนย่านฝั่งธนบุรี เนื่องจากการสร้างพื้นที่สาธารณะที่ดี จะช่วยเพิ่มปฏิสัมพันธ์ทางสังคม กระตุ้นเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และเกิดความภาคภูมิใจร่วมกัน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญของการพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน

สภาพทั่วไปของเมืองธนบุรีในสมัยรัตนโกสินทร์

เมื่อสถาปนากรุงรัตนโกสินทร์ใน พ.ศ. 2325 พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช (พ.ศ. 2280-2352) โปรดเกล้าฯ ย้ายศูนย์กลางของพระนครจากฝั่งตะวันตกไปยังฝั่งตะวันออก สถานที่สำคัญ และวังสมัยธนบุรีได้กลายเป็นย่านที่ประทับของพระเจ้าลูกเธอและพระเจ้าหลานเธอ

ในพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดจุฬาโลกมหาราช โดยมีการปรับปรุงพื้นที่ ยุทศาสตร์สำคัญของเมืองให้เป็นวังของเจ้านาย เช่น พระราชวังเดิมกลายเป็นที่ประทับของพระเจ้าหลานเธอเพื่อรักษาพระนครฝั่งตะวันตกเฉียงใต้ พระราชานิเวศน์เดิมของรัชกาลที่ 1 บริเวณปากคลองมอญ พระราชทานให้เป็นที่ประทับของสมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอเจ้าฟ้ากรมหลวงอิศรสุนทร (ต่อมาคือพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย รัชกาลที่ 2 (พ.ศ. 2311-2367) และมีการสร้างวังใหม่พระราชทานให้แก่เจ้านาย ได้แก่ วังสวนมังคุด เป็นพระนิเวศน์เดิมของสมเด็จพระพี่นางพระองค์ใหญ่ (เจ้าฟ้ากรมพระยาเทพสุดาวดี) อยู่ระหว่างวัดระฆังและพระราชวังบวรสถานพิมุข (วังหลัง) และวังบ้านปูน อยู่ระหว่างวัดระฆังกับวังสวนมังคุดพระราชทานแก่พระองค์เจ้าขุนเณร (ทวิเดช ทองอ่อน, 2538, น.85)

แม้ว่าจะมีการย้ายศูนย์กลางของพระนครไปแล้ว แต่การขยายตัวของชุมชนเมืองฝั่งตะวันตกก็ยังคงเกิดขึ้นตามการเข้ามาประทับหรือเข้าอยู่อาศัยบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกและบริเวณเส้นทางคลองสมเด็จพระเจ้าพระยาคลองบางกอกใหญ่ และคลองมอญ เช่น กลุ่มขุนนางสกุลขุนนาคจะอยู่บริเวณตอนใต้ของพระราชวังเดิม ตั้งแต่ปากคลองบางกอกใหญ่ไปจนถึงวัดกัลยาณมิตร มีการสร้างวัดประจำตัวและมีชุมชนเมืองอยู่ท่ามกลางจวนเหล่านี้ด้วย ในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นช่วงที่ดินเริ่มมีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากการตัดถนนและคูคลองใหม่เพิ่มขึ้นทั้งฝั่งพระนครและธนบุรี นับเป็นการขยายเส้นทางการค้าขายทั้งทางบกและทางน้ำ มีการตั้งถิ่นฐาน การจับจองที่สวนที่นาเพื่อเกษตรกรรม มีการจับจองที่ดินเป็นของส่วนบุคคลเพื่ออยู่อาศัยและทำการค้าขายอย่างต่อเนื่อง และการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเพื่อความสะดวกในด้านการเดินทางขนส่งจมนำไปสู่ออกกรรมสิทธิ์โฉนดที่ดินประกอบกับเป็นการเก็บภาษีที่ดินและผลผลิตรายได้ของรัฐ จึงเห็นได้ว่ายุคการปฏิรูปประเทศในรัชกาลที่ 5 จนถึงรัชกาลที่ 7 ฝั่งธนบุรีมีความเจริญควบคู่กับฝั่งพระนครเรื่อยมาไม่ว่าจะเป็นสะพานพระราม 6 เป็นสะพานซึ่งถูกออกแบบให้มีทางรถยนต์ขนานคู่ไปกับทางรถไฟ สถานที่ราชการ โรงเรียนแพทย์ และโรงพยาบาล

โดยเฉพาะการสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์เชื่อมพื้นที่ฝั่งธนบุรีกับฝั่งพระนคร เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคม ขนถ่ายสินค้าประเภทผลไม้ในสวน จนกระทั่งธนบุรีกลายเป็นจังหวัดหนึ่งติดพระนครในรัชกาลที่ 6 และกลายเป็นเขตหนึ่งในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน

ความสัมพันธ์ระหว่างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์และถนนอิสรภาพ

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 ถือได้ว่าเป็นยุคการสืบทอดการพัฒนาบ้านเมืองโดยเฉพาะในเรื่องของการขยายเส้นทางคมนาคมทางบก จุดเริ่มต้นของถนนอิสรภาพย่านฝั่งธนบุรี เกิดจากพระราชดำริให้สร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ในวาระครบรอบ 150 ปี (พ.ศ. 2475) แห่งการสถาปนาพระนครและพระบรมราชจักรีวงศ์ จึงมีหนังสือราชกิจจานุเบกษา เพื่อให้ประชาชนทั่วไปทราบการประกาศเกี่ยวกับการสร้างปฐมบรมราชานุสรณ์ พร้อมทั้งมีพระบรมราชโองการแต่งตั้งคณะกรรมการสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ พ.ศ. 2470 ประกอบด้วย สมเด็จพระราชปิตุลา บรมพงศาภิมุข เจ้าฟ้าภาณุรังษีสว่างวงศ์ กรมพระยาภาณุพันธุวงศ์วรเดช สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระจันทบุรีนฤนาถ และเจ้าพระยามหิธร (ละออ ไกรฤกษ์) ขณะเดียวกันรัชกาลที่ 7 ทรงเห็นชอบและมีพระบรมราชวินิจฉัยควรสร้างปฐมราชานุสรณ์ใกล้กับสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจึงนำไปสู่การก่อสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ หรือที่นิยมเรียกกันว่า สะพานพระพุทธยอดฟ้า การออกแบบปฐมราชานุสรณ์และการสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ ทีมงานหลักประกอบด้วย สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ ทรงอำนวยการแผนกศิลปากรออกแบบที่ประดิษฐานปฐมราชานุสรณ์ ศาสตราจารย์คอร์ราโด เฟอร์โรจี (Prof. Corrado Feroci) หรือ อาจารย์คีลป์ พิระศรี นักประติมากรชาวอิตาลีเป็นผู้ปั้นและหล่อด้วยทองสำริด ควบคุมการหล่อพระบรมรูปพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ในครั้งนี้ ลักษณะของปฐมราชานุสรณ์นี้มีความสูงตั้งแต่ฐานตลอดยอด 4.60

เมตร (ต่อมาได้เสริมแทนสูงขึ้นไปอีกประมาณ 1 เมตร) ฐานกว้าง 2.30 เมตร มีฐานหินอ่อนเป็นที่รองรับพระบรมรูปหล่ออีกชั้นหนึ่ง พระบรมรูปฯ พระพักตร์ มาทางถนนตรีเพชร ส่วนแผนผังการก่อสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์เริ่มจาก ฝั่งพระนครที่ปลายถนนตรีเพชรไปยังฝั่งธนบุรีที่วัดประยูรวงศาวาส ลักษณะของ สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์คล้ายลูกศรชี้ถึงตราพระราชลัญจกรประจำ พระองค์ในรัชกาลที่ 7 (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2525)



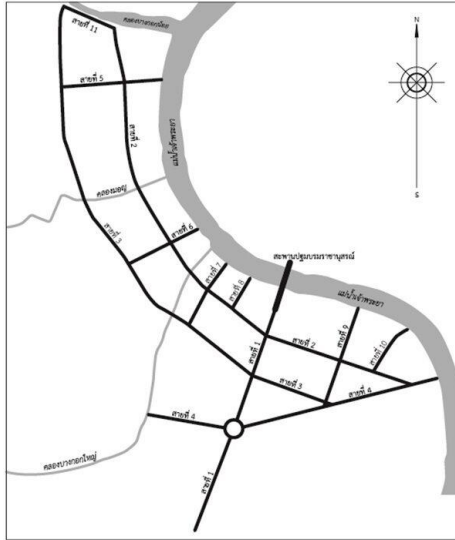
ภาพที่ 1 สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์
(ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ม.ป.ป.)

ทีมการก่อสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ ประกอบด้วย พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงอำนวยการสร้างสะพาน ด้วยวิธีการประกวดราคาจากบริษัทของประเทศอังกฤษ บริษัทเมสส์ ดอร์แมนลอง จำกัด (Messrs Dorman Long & Co.Ltd, Middlesbrough, England) เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างสะพานแห่งนี้ ด้วยงบประมาณจากพระราชทรัพย์ ส่วนพระองค์ของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว งบประมาณแผ่นดิน และเงินบริจาคของประชาชน รวมทั้งสิ้น 4,000,000 บาท โดยทรงเสด็จ พระราชดำเนินทรงวางศิลาฤกษ์สร้างปฐมบรมราชานุสรณ์ เมื่อวันที่ 9 มกราคม

พ.ศ. 2472 เมื่อการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี พระบรมราชินี รัชกาลที่ 7 เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ เมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ. 2475 การเชื่อมโยงฝั่งพระนครและธนบุรีส่งผลให้ประชาชนสามารถสัญจรระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี จนนำไปสู่การเชื่อมโยงไปยังถนนอิสรภาพ สะพานเจริญพาศน์ และสะพานคลองมอญอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ โบราณสถานในเขตกรุงเทพมหานครที่ขึ้นทะเบียนโดยกรมศิลปากร (กองโบราณคดี, ออนไลน์)

พัฒนาการการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่และเส้นทางถนนอิสรภาพ

นโยบายการสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ยังเกี่ยวข้องกับการตัดถนนที่เชื่อมโยงการคมนาคมในพื้นที่ต่าง ๆ ของจังหวัดธนบุรี โดยการตัดถนนจังหวัดธนบุรีให้ขนานกับแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นเส้นทางสัญจรหลักของไทยตามโครงการตัดและขยายถนน 11 สายในจังหวัดธนบุรีและจังหวัดพระนครของกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงโยธาธิการ โดยกระทรวงมหาดไทยได้มีพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น เพื่อสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ และการสร้างคมนาคมเชื่อมจังหวัดพระนครและธนบุรี ในวันที่ 22 กันยายน 2472 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 46 หน้า 135 ได้ระบุการตัดถนนในฝั่งธนบุรี 11 สาย และ 1 ใน 11 สายของฝั่งจังหวัดธนบุรีคือ ถนนอิสรภาพ นับเป็นสายที่ 3 ที่มีความยาวระยะ 4,747 เมตร หรือ 4.18 กิโลเมตร (กองนโยบายและแผนงาน, 2551)



ภาพที่ 2 แผนที่ถนนตามพระราชดำริ 11 สาย
(ที่มา : ปริญา ตรีน้อยใส และจตุพร จันทรเทศ, 2565)

การตัดถนนในจังหวัดธนบุรีต้องตัดผ่านพื้นที่ที่เดิมเป็นพื้นที่ทำเกษตรกรรมคร้วเรือนและการทำสวนผลไม้เป็นส่วนใหญ่และมีถนนที่เกิดโดยธรรมชาติ ในภาพที่ 2 เป็นแผนที่ของการตัดถนน 11 สายในย่านฝั่งธนบุรีตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ประกอบด้วย ถนนประชาธิปไตย ถนนอรุณอมรินทร์ ถนนอิสราฟาย ถนนลาดหญ้า ถนนพรานนก ถนนวังเดิม ถนนโพธิ์สามต้น ถนนกุฎีจีน ถนนท่าดินแดง ถนนเชียงใหม่ และถนนรถไฟ ตามลำดับ นอกจากนี้แล้วได้มีการสร้างขยายและการปรับเปลี่ยนเส้นทางพร้อมการตั้งชื่อตามแต่ละสถานการณ์ทางประวัติศาสตร์อยู่หลายครั้ง และชุมชนมีการโยกย้ายที่อยู่อาศัยเป็นระยะ ๆ เนื่องจาก ด้วยวิสัยทัศน์ในรัชกาลที่ 7 ตลอดจนคณะกรรมการโครงการฯ ภายใต้ที่ประชุมอภิรัฐมนตรีขณะนั้นที่มี ส่วนชี้นำให้เกิดความเจริญมาสู่ฝั่งธนบุรี

จุดเริ่มต้นของถนนอิสราฟาย คือ (ทิศใต้) จากโครงการฯ ในระยะแรกอยู่ที่ถนนประชาธิปไตย (บริเวณสามแยกบ้านแขก) ไปสิ้นสุดที่สะพานเจริญพาศน์

ต่อมามีการเชื่อมถนนอิสรภาพเป็นระยะ ๆ ไปจนถึงสถานีรถไฟธนบุรีใกล้กับ วัดสุทธาวาส (ทิศเหนือ) ในส่วนทิศใต้ของถนนอิสรภาพนั้นทางราชการได้มีการปรับปรุงและขยายถนนให้มีการเชื่อมต่อกันหลายสายมากขึ้น เริ่มที่ถนนประชาธิปไตยบริเวณสามแยกบ้านแขกได้มีการตัดและขยายถนนอิสรภาพลงไปตามทิศใต้ตามถนนที่เกิดโดยธรรมชาติและที่อยู่อาศัยให้เป็นถนนลาดยางเพื่อเชื่อมกับถนนท่าดินแดงและถนนลาดหญ้าจนเป็นสามเหลี่ยมลาดหญ้าปัจจุบันเมื่อถนนดังกล่าวเชื่อมกันแล้ว ถนนอิสรภาพจึงมีจุดเริ่มต้นใหม่ที่สามเหลี่ยมลาดหญ้าไปตามเส้นทางถนนอิสรภาพ ซอย 1

นับได้ว่า ถนนอิสรภาพเชื่อมกับพื้นที่สามเหลี่ยมลาดหญ้ากลายเป็นเส้นทางตรงไปในทางเดียวกันจากทิศใต้ขึ้นทิศเหนือผ่านสามแยกบ้านแขกเมื่อพัฒนาถนนใหม่แล้วกลายเป็นสี่แยกบ้านแขกมาถึงสะพานเจริญพาศน์อย่างไรก็ตามถนนอิสรภาพมีการเชื่อมเป็นระยะ ๆ ไปทางทิศเหนือจากสะพานเจริญพาศน์ไปจนถึงสถานีรถไฟธนบุรีใกล้กับวัดสุทธาวาส ซึ่งขนานกับวัดอมรินทรารามวรวิหาร และคลองบางกอกน้อย โดยมีถนนสายต่าง ๆ ตัดเข้ามาเชื่อมโยงกับถนนอิสรภาพ เช่น ถนนโพธิ์สามต้น (ตัดที่ปากซอยอิสรภาพ 27) ถนนวังเดิม (ตัดที่สี่แยกถนนพรานนก) มีแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองคูเมืองขนานกับถนนอิสรภาพแล้วลัดเลาะไปตามคลองต่าง ๆ เช่น คลองสมเด็จพระเจ้าพระยา คลองบางกอกใหญ่ คลองมอญ และคลองบางกอกน้อยเดิมเป็นพื้นที่การตั้งถิ่นฐานของชุมชนชาวไทย ชาวจีนฮกเกี้ยน และชาวมุสลิมเป็นส่วนใหญ่ (พิมพ์ประไพ พิศาลบุตร, 2544, น.114) โดยเฉพาะบริเวณย่านคลองบางกอกใหญ่มีการประกอบอาชีพเกษตรกรรม การทำสวนผลไม้ เช่น ลิ้นจี่ และมังคุด เป็นต้น (สุจิตต์ วงษ์เทศ, 2545)

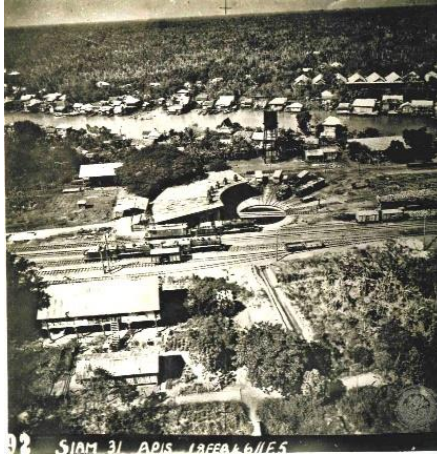


ภาพที่ 3 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว
เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดสะพานเจริญพาศน์
(ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ม.ป.ป.)

ภายหลังการปฏิวัติสยาม พ.ศ. 2475 และการสละราชสมบัติของ
รัชกาลที่ 7 ใน พ.ศ. 2477 สภาผู้แทนราษฎร และรัฐบาลในขณะนั้นมีมติ
เห็นชอบให้อัญเชิญรัชกาลที่ 8 ขึ้นครองราชย์สืบราชสันตติวงศ์ เมื่อวันที่ 7
มีนาคม พ.ศ. 2477 แต่ในขณะนั้นพระองค์มีพระชนมายุ 9 พรรษา จึงมีการตั้ง
คณะผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ ได้แก่ พระวรวงศ์เธอ กรมหมื่นอนุวัตรจาตุรนต์
พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าอาทิตย์ทิพอาภาและเจ้าพระยายมราช (ปั้น สุขุม)
รัฐบาลยังดำเนินโครงการตัดและขยายถนน 11 สายในจังหวัดธนบุรี พร้อมกับ
สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาดำรงราชานุภาพทรงเป็นผู้ปรับชื่อ
ถนนต่าง ๆ จากที่มีความเชื่อมโยงกันมาเป็นชื่อถนนอิสรภาพ เพื่อเทิดพระเกียรติ
สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ในฐานะผู้ทรงกอบกู้อิสรภาพของชาติไทยและ
ทรงสถาปนากรุงธนบุรีเป็นราชธานี และการเปิดถนนอิสรภาพให้สัญจรเมื่อวันที่
6 มกราคม พ.ศ. 2482 เมื่อมีการสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์และการตัด
ขยายถนนอิสรภาพตามโครงการฯ เสร็จเรียบร้อยใน พ.ศ. 2482 ทำให้ถนน
อิสรภาพเปลี่ยนแปลงสภาพถนนที่เกิดโดยธรรมชาติขนานกับพื้นที่ทำเกษตรกรรม
คร่ำเรื้อนและการทำสวนผลไม้ตามคลองต่าง ๆ ได้มีผู้คนต่างผลิตเปลี่ยนหมุนเวียน

กันเข้าตั้งรกรากปลูกบ้านริมถนนอิสรภาพเพิ่มขึ้น เช่น บ้านไม้ทรงไทยของ พลเรือตรีเจริญ นายเรือ (หลวงประจัญประจามิตร) (พ.ศ. 2460) (เจริญ นายเรือ, 2526) ห้องแถวเรือนไม้เชิงสะพานเจริญพาศน์ ตึกเวชชนนท์ (พ.ศ. 2492) และตึกอัมพร ตั้งตรงจิตร (พ.ศ. 2500) เป็นต้น

ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2482-2488) ถนนอิสรภาพเป็นจุดที่อยู่ใกล้ยุทธศาสตร์ของการทำสงครามและทำให้ถนนอิสรภาพเป็นเพียงถนนลาดยางรถวิ่งสวนไปมาได้แค่สองเลนและชำรุดเป็นระยะ ๆ ซึ่งเป็นผลกระทบจากสงคราม ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลงใน พ.ศ. 2488 การปรับปรุงถนนอิสรภาพมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น เนื่องจากหน่วยงานราชการมีการปรับปรุงถนนอิสรภาพ โดยมีการขยายถนนขนาดเป็น 4 ช่องทางจราจร ไม่มีเกาะกลาง เขตถนนกว้าง 21-23.50 เมตร ระยะทางยาวประมาณ 4.18 กิโลเมตร ข้ามผ่านคลองสมเด็จพระเจ้าพระยา คลองบางกอกใหญ่ คลองมอญและคลองบางกอกน้อย ตลอดจนการจัดระเบียบเส้นทางถนน ซื่อซอย เป็นระบบมากขึ้นเพื่อสะดวกต่อการสัญจรทางบก จุดสุดท้ายของถนนอิสรภาพ คือ อาคารสถานีรถไฟธนบุรีนับเป็นพื้นที่ทางประวัติศาสตร์สุดท้ายของถนนอิสรภาพ ได้มีการสร้างไว้ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เป็นอาคารคอนกรีตชั้นเดียวหลังคาทรงจั่ว มีหลังคาคลุมชานชาลาสร้างด้วยไม้ทั้งหลังตั้งอยู่ด้านทิศใต้ริมทางรถไฟ ต่อมาสงครามโลกครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2482-2488) กองทัพอากาศได้ตั้งกองบัญชาการขึ้นที่สถานีรถไฟนี้ อย่างไรก็ตามได้มีการก่อสร้างสถานีรถไฟขึ้นมาใหม่โดยริ้ออาคารสถานีเดิมออกไปพร้อมกับปรับปรุงและขยายสถานีเดิม โดยสร้างเป็นอาคารอิฐสีแดง มีหอนาฬิกา และตั้งชื่อสถานีนี้ใหม่ว่า สถานีธนบุรี เปิดใช้งานอาคารหลังใหม่เมื่อ พ.ศ.2493



ภาพที่ 4 สถานีธนบุรี

(ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ, ม.ป.ป.)

สังเคราะห์องค์ความรู้ภูมิทัศน์ทางประวัติศาสตร์ของถนนอิสรภาพ

การอนุรักษ์ถนนอิสรภาพและชุมชนวัฒนธรรมอย่างยั่งยืนในฐานะ
ภูมิทัศน์ประวัติศาสตร์ที่มีชีวิตที่ เชื่อมโยงอดีตกับปัจจุบัน สามารถสังเคราะห์
องค์ความรู้ออกมาได้ 5 ข้อ ดังนี้



ภาพที่ 5 องค์ความรู้ที่ได้สังเคราะห์จากการศึกษา

(ที่มา : พงษ์พันธ์ นารีน้อย, 2568)

1. แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ชุมชน เป็นการท่องเที่ยวทางเลือกที่บริหารจัดการโดยชุมชน เพื่อให้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวอยู่กับคนในชุมชน เช่น ชุมชนแขวงหิรัญรูจีเป็นพื้นที่ส่งเสริมการเรียนรู้เชิงประวัติศาสตร์และเชิงศาสนาที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และยังคงอยู่ในปัจจุบัน อีกทั้งยังเป็นแหล่งที่มีผู้คนมาจากหลากหลายเชื้อชาติจนเกิดการตั้งรกรากและสืบสานวัฒนธรรมและภูมิปัญญา จึงมักให้ความสำคัญกับหลักฐานต่าง ๆ เหล่านั้นในฐานะเป็นภาพแทนประวัติศาสตร์ของชุมชน การศึกษาประวัติศาสตร์ชุมชนจึงไม่อาจละเลยมุมมองเกี่ยวกับ “คน” ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่สะท้อนให้เห็นพลวัตและกระบวนการเปลี่ยนแปลงจากภายในชุมชนโดยยังมีรูปแบบงานประเพณีสิ่งที่มีความเชื่อถือและยึดเป็นแนวปฏิบัติสืบต่อกันมา เช่น งานสงกรานต์มอญ ชุมชนวัดประดิษฐาราม พิธีบวงสรวงหลวงพ่อบุสธน์น้อย วัดอัมรินทร์ราชมารวิหาร นอกจากนี้แล้วยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางโบราณสถานและสถาปัตยกรรมเพื่อชื่นชมและเพลิดเพลินในสถานที่ท่องเที่ยวได้ความรู้มีความเข้าใจเชิงประวัติศาสตร์ เช่น มัสยิดนูรุลมุบีน กุโบร์ พระพุทธไสยาสน์ วัดประดิษฐาราม บ้านพระยาประสงค์สรรพการ สุสานปลายนา กุฎิเจริณพาศน์ วัดราชสิทธิารามราชวรวิหาร วัดใหม่พิเรนทร์ บ้านพลเรือตรีเจริณ นายเรือ (หลวงประจัญประจามิตร) วัดชินวรสารามารวิหาร พิพิธภัณฑท์กองทัพเรือ ตลาดพรานก พิพิธภัณฑท์โรงพยาบาล ศิริราชและสถานีรถไฟธนบุรี ซึ่งจะเห็นได้ว่าพื้นที่ของย่านถนนอิสราภาพมีต้นทุนทางประวัติศาสตร์ที่หลากหลายและมีศักยภาพในการพัฒนาทางเศรษฐกิจต่อไปได้ นอกจากนี้แล้วถนนอิสราภาพยังเป็นจุดเชื่อมโยงกับถนนอื่น ๆ ใกล้เคียงที่มีแหล่งท่องเที่ยวศิลปวัฒนธรรมและประเพณีท้องถิ่น เช่น ถนนอรุณอมรินทร์ ประกอบด้วยพระราชวังกรุงธนบุรี หรือ พระราชวังเดิม เป็นพระราชวังหลวงในสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช โบสถ์ซางตาครูส (Santa Cruz Church) เป็นโบสถ์คริสต์นิกายโรมันคาทอลิก, มัสยิดต้นสนเป็นมัสยิดที่มีมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา พระปรารค์ของวัดอรุณราชวรารามราชวรมหาวิหาร, รูปเหมือนเจ้าประคุณสมเด็จพระพุฒาจารย์แสดงพระธรรมเทศนาหล่อสำริด (Bronze) ริมแม่น้ำเจ้าพระยาหน้าวัดระฆังโฆสิตารามวรมหาวิหาร, ถนนจรัญสนิทวงศ์ ประกอบด้วย

งานประจำปีนมัสการปิดทองแห่ผ้าไตรถวายหลวพ้อเกษรของวัดท่าพระ, ถนนลาดหญ้า ประกอบด้วย งานเทิดพระเกียรติสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เพื่อเทิดพระเกียรติและแสดงความจงรักภักดีผู้กอบกู้เอกราช และสร้างความเป็นปึกแผ่นให้แก่ประเทศไทย เป็นต้น

2. ความปลอดภัยเพื่อภาพลักษณ์ องค์การด้านการท่องเที่ยวระดับโลก ระบุถึงความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวที่ต้องพิจารณาจากความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้น ได้จากการกระทำของมนุษย์ ในอดีตฝั่งธนบุรีก็เปรียบเสมือนเขตต่างจังหวัด หรือชนบท แม้ว่าจะเป็นเขตที่มีพื้นที่ติดกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นศูนย์กลางของการปกครองประเทศ อย่างไรก็ตามเมื่อมีการเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานคร และฝั่งธนบุรีด้วยการสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ พ.ศ. 2475 และการสร้าง ถนน 11 สาย ซึ่งถนนอิสรภาพเป็นหนึ่งในนั้น ความเจริญและความเปลี่ยนแปลง จึงเริ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งในแง่มุมของการพัฒนาและปัญหา ในย่านถนนอิสรภาพเองก็พบปัญหาที่ต้องแก้ไขด้วยเช่นกัน อาทิ การลักขโมย การล้วงกระเป๋าดังนั้น การปรับปรุงภาพลักษณ์และการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจไทย ในพื้นที่ก็เป็นส่วนสำคัญของการพัฒนาที่ยั่งยืน อาทิ การรับฟังความคิดเห็นและให้ความช่วยเหลือชุมชน ยึดประชาชนเป็นหลักและใกล้ชิดกับประชาชน การเป็นที่พึ่งและเป็นมิตรกับประชาชน การประสานงานร่วมกับชุมชน การจัดการผู้กระทำความผิดกฎหมายและไม่เคารพสิทธิของผู้อื่น นำไปสู่การให้บริการและมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ซึ่งมีความสำคัญเป็นอย่างมาก นำไปสู่การสร้างความน่าเชื่อถือ แสดงให้เห็นถึงการประสบความสำเร็จในการดำเนินงานหรือหากภาพลักษณ์ออกมาในทางไม่ดี องค์การต้องเร่งสร้างภาพลักษณ์ขึ้นมาให้ดีขึ้น เปรียบเสมือนพื้นฐานความคิดที่บุคคลมีต่อองค์การ เช่น สถานีตำรวจนครบาลคลองสาน สถานีตำรวจนครบาลบุปผาราม สถานีตำรวจนครบาลบางยี่เรือ สถานีตำรวจนครบาลบางกอกใหญ่ และสถานีตำรวจนครบาลบางกอกน้อย เป็นต้น

3. แหล่งภูมิปัญญาด้านอาหาร ย่านถนนอิสรภาพจัดเป็นถนนอาหารนานาชาติที่มีความผสมผสานความหลากหลายของเชื้อชาติและศาสนาของ ผู้คนในย่านถนนอิสรภาพได้ก่อให้เกิดวัฒนธรรมอาหาร สามารถเป็นได้ทั้ง

แหล่งท่องเที่ยว แหล่งผลิตอาหาร การสร้างเทศกาลอาหาร ร้านอาหารและการเรียนรู้ประสบการณ์ทางด้านอาหารและ เครื่องดื่มผสมผสานการเชื่อมโยงวัฒนธรรมกับประวัติศาสตร์เชิงเศรษฐกิจจากความหลากหลายทางชาติพันธุ์และศาสนาแฝงอยู่ในแต่ละชุมชน เช่น ศาสนาอิสลามที่ชุมชนมัสดิบบ้านสมเด็จคือ อาหารฮาลาล ที่ไม่มีสิ่งต้องห้ามเจอบน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเนื้อสัตว์นั้นจะต้องเป็นเนื้อฮาลาล และไม่เจอบนสิ่งฮะรอม (Haram) หรือสิ่งต้องห้ามบริโภค เช่น เหล้า หรือไขมันหมู อาหารมุสลิม ได้แก่ ข้าวหมกไก่ ซุปเนื้อวัว ส่วนขนมหวาน ได้แก่ โรตีสายแย้ โรตีมะตาบะ หรือกลุ่มศาสนาพุทธของชาวมอญที่ชุมชนวัดประดิษฐาราม (วัดมอญ) คือ อาหารมอญ ได้แก่ ข้าวแช่มอญหรือข้าวสงกรานต์ที่คนมอญเรียกว่า เป็งด้างก์ มักจะมีให้กินกันเฉพาะช่วงเทศกาลสงกรานต์หรืองานประจำปี ในสองพื้นที่นี้อยู่ในเขตธนบุรี และชุมชนตรอกข้าวเม่า เขตบางกอกน้อย คือ การตำข้าวเม่า ซึ่งต้องอาศัยน้ำคลองเป็นหลักในการแช่ข้าวล้างข้าว ซึ่งในปัจจุบันกำลังสูญหายเนื่องจากมลพิษทางสิ่งแวดล้อม เหลือเพียงขนมไทยบ้านข้าวเม่าที่ยังคงยึดอาชีพนี้ต่อไปเพื่ออนุรักษ์อาหารประจำชุมชนภายใต้พิพิธภัณฑท์ท้องถิ่นชุมชนตรอกข้าวเม่าที่นำข้าวของเครื่องใช้ หลักฐานทางอาชีพ วิถีชีวิตในอดีตมาจัดแสดงถ่ายทอดเป็นเรื่องราว นอกจากนี้แล้วถนนอิสราภาพังเป็นจุดเชื่อมโยงกับถนนอื่น ๆ ใกล้เคียงที่มีตลาดคนเดินและแหล่งอาหาร เช่น ตลาดพลูและตลาดท่าดินแดงแหล่งอาหารไทยจีน ถนนลาดหญ้าแหล่งอาหารอีสานและอาหารอินเดีย ตลาดวังหลัง ตลาดอินตี่ดาวคะนอง และตลาดเฟิร์สวันแหล่งของกิน ของซื้อป เสื้อผ้า กระเป๋า รองเท้า ตลาดช่างชุ่ยแหล่งแสดงงานศิลปะ วินเทจ ของสะสม ร้านอาหาร และมุมถ่ายรูป เป็นต้น

4. ระบบรถไฟฟ้ายกระดับเพื่อการท่องเที่ยว กิจการรถไฟมีความสำคัญต่อย่านอิสราภาพมากในปัจจุบัน ตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 กิจการรถไฟได้ขยายตัวมาถึงสถานีรถไฟธนบุรีตั้งอยู่บนถนนรถไฟ แขวงศิริราช เขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร ในอดีตพื้นที่นี้เป็นที่ตั้งบ้านเรือนของชาวมุสลิมต่อมาจึงมีความสำคัญในฐานะเป็นสถานี

ต้นทางของรถไฟสายใต้และสายตะวันตก เปิดเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2446 ต่อมา พ.ศ. 2472 มีการสร้างสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์พร้อมกับตัดถนน 11 สายในฝั่งธนบุรี ทำให้การสัญจรทางบกของฝั่งธนบุรีจึงเป็นที่นิยมมากขึ้น ทางน้ำก็ค่อย ๆ ลดบทบาทลง ปัจจุบันถนนดังกล่าวมีความต่อเนื่องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนหรือ หรือรถไฟฟ้าบีทีเอส (Bangkok Mass Transit System : BTS) เป็นรถไฟฟ้าสายแรกของประเทศไทย ดำเนินการบริหารงานโดยบริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 มี 2 เส้นทาง รวมทั้งสิ้น 23 สถานี ได้รับชื่อพระราชทานว่า รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา คือ สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช สายสีลม และฝั่งธนบุรี ระยะทาง 9 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีวงเวียนใหญ่ ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นที่บริเวณถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินกับถนนประชาธิปไตย เชื่อมต่อมายังถนนอโศกภาพ นอกจากนี้ใน พ.ศ. 2562 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินในเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล โดยเป็นสถานีแรกและสถานีเดียวของสายเฉลิมรัชมงคล ที่มีโครงสร้างใต้ดินที่ตั้งอยู่ที่ฝั่งธนบุรี คือ สถานีอโศกภาพ สถานีตั้งอยู่ในแนวตัดขวางใต้ถนนอโศกภาพ ซอย 23 และ 34 เขตบางกอกใหญ่ กรุงเทพมหานคร นอกจากนี้แล้ว การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยยังมีโครงการพัฒนาจุดเชื่อมโยงการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบริเวณโรงพยาบาลศิริราช 2 สถานี คือ สถานีศิริราช รถไฟฟ้าสายสีส้มของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และสถานีธนบุรี-ศิริราช รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อนของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท) ระบบรถไฟฟ้าที่สร้างขึ้นมาเป็นการยกระดับถนนอโศกภาพเพื่อการท่องเที่ยวประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพด้วยออกแบบการอนุรักษ์สิ่งเดิมให้คงอยู่ ทั้งด้านประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม วัฒนธรรม วิถีชีวิตและสิ่งแวดล้อม โดยไม่ทำลายรากฐาน เอกลักษณ์ และความเป็นตัวตนของพื้นที่ภายในและนอก และยังเป็น การเชื่อมต่อทุกพื้นที่ในเมืองเข้าด้วยกัน เชื่อมต่อพื้นที่ต่าง ๆ ด้วยการสร้างเส้นทาง

คมนาคมที่หลากหลาย เช่น โครงข่ายทางเดินเท้า เส้นทางจักรยาน รถโดยสารประจำทาง และเรือโดยสาร

5. กลยุทธ์ฟื้นฟูถนนอิสรภาพ ถนนอิสรภาพหรือย่านถนนอิสรภาพ ต้องมีการกำหนดบทบาทแต่ละพื้นที่ที่มีความชัดเจน จากทั้งภาคประชาชนและภาครัฐ โดยการศึกษาจากลักษณะทางกายภาพและการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในชุมชนแขวงต่าง ๆ ในเขตคลองสาน เขตธนบุรี เขตบางกอกใหญ่ เขตบางกอกน้อย บทบาทที่เด่นชัดของพื้นที่ควรกำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์ของเขตแบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่ ระดับย่านและระดับชุมชน สำหรับบทบาทระดับย่านนั้นต้องระบุพื้นที่ที่อยู่อาศัยผสมผสาน พาณิชยกรรม พื้นที่ใจกลางเมือง พื้นที่สงวนรักษาการเกษตรหรือแหล่งทางธรรมชาติหรือย่านอนุรักษ์สถาปัตยกรรม ส่วนบทบาทระดับชุมชนต้องระบุส่วนประกอบชุมชนที่สำคัญ เช่น ตลาดสดและตลาดสินค้าการเกษตร ศูนย์การค้าหรือร้านค้า ศาสนสถาน สถาบันการศึกษา สถานบริการสาธารณสุข สำหรับถนนอิสรภาพเป็นพื้นที่ตั้งผู้อยู่อาศัยหลากหลายเชื้อชาติ มีค้าขายในตึกแถว มีพื้นที่พักผ่อนในสวนสาธารณะตามสถานที่ราชการ ร้าน 7-Eleven และสถาบันการศึกษาทั้งในระดับระดับประถมศึกษา ระดับมัธยมศึกษา และระดับอุดมศึกษา



ภาพที่ 6 ถนนอิสรภาพ ซอย 15 ในปัจจุบัน
ที่ตั้งมหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา
(ที่มา : จิรภัทร คำสำออง, 2567)

จากนั้นให้วิเคราะห์หาตำแหน่งของศูนย์กลาง ขอบเขต และระบบ การเข้าถึงซึ่งประมาณการจากระบบการสัญจรสี่เหลี่ยม ในการกำหนดบทบาทถนน ให้สอดคล้องกับบทบาทของย่านและชุมชนโดยใช้ 2 ปัจจัย ได้แก่ การเป็น เครื่องกระตุ้นให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจ และการสงวนรักษาสภาพ ความแท้จริงหรืออัตลักษณ์พื้นที่ ทั้งนี้ให้เลือกใช้บทบาทหน้าที่ของถนนดังที่ ได้กล่าวแล้วในการกำหนด รายละเอียด ประกอบกับการออกแบบปรับปรุงฟื้นฟู ตามกลยุทธ์การระดมสมองในการพัฒนาสถานที่ (Placemaking) เพื่อการปรับปรุง พื้นที่ถนนซึ่งเป็นความร่วมมือของนักผังเมือง นักออกแบบชุมชนเมืองหรือ สถาปนิกที่ต้องทำงานร่วมกับประชาชน ตามกระบวนการตามกลยุทธ์ดังกล่าว เทียบเคียงได้กับวงจรการปฏิบัติงานที่ใช้ในภาคการบริหารคุณภาพ ได้แก่ Plan, Do, Check และ Action ผลที่ได้จะเป็นภาพจำลองและความเหมาะสมกับพื้นที่ เช่น ย่านและชุมชนจะต้องกำหนดพื้นที่สำหรับการพัฒนาถนนสายหลัก (Main Street) ซึ่งต้องระบุรูปแบบของถนนและส่วนประกอบออกมาให้มีความเด่นชัด ย่านและชุมชนจะต้องกำหนดพื้นที่สาธารณะ (Public Spaces) ไม่น้อยกว่า 1 แห่ง เช่น สนามกีฬาากลางของมหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา สวนสาธารณะนันทอุทยาน (พระราชวัง) ในบริเวณใจกลางเมืองพร้อมกับการกำหนดรูปแบบถนนที่มีบทบาทเหมาะสมกับพื้นที่นั้น ๆ เช่น ถนนที่เป็น Transit Mall หรือ Festival Street ที่เข้าถึงได้ด้วยการสัญจรสี่เขี้ยว เช่น กิจกรรมร้านสวัสดิการกองทัพเรือ ตลาดนัดในมหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จ เจ้าพระยา งานวัดประจำปีของวัดใหม่พิเรนทร์ และวัดอมรินทรารามวรวิหาร นอกจากนี้แล้ว ย่านและชุมชนจะต้องกำหนดพื้นที่ที่มีความยืดหยุ่นในการใช้ ประโยชน์เพื่อกิจกรรม นันทนาการและกิจกรรมสาธารณะประเภทต่าง ๆ ประกอบกับการกำหนดรายละเอียดการปรับปรุงฟื้นฟูถนนและส่วนประกอบ ตามผลการระดมสมองในการพัฒนาสถานที่ ได้แก่ การปรับปรุงฟื้นฟูกายภาพ ถนน การปรับปรุงภูมิทัศน์ถนน การปรับปรุงพื้นที่พหุกิจกรรมการใช้ประโยชน์ ด้านหน้าอาคาร การจัดการกิจกรรมด้านเศรษฐกิจ วัฒนธรรม และนันทนาการ

บทสรุป

จากการสำรวจภูมิทัศน์ทางประวัติศาสตร์ถนนอิสรภาพ มีเรื่องเล่าที่ดำเนินอยู่บนเส้นทางที่เชื่อมโยงกับสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ ซึ่งเป็นแลนด์มาร์ค (Landmark) ที่เชื่อมระหว่างย่านฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนครของกรุงเทพมหานคร ถนนอิสรภาพมีความสำคัญในฐานะเป็นถนนประวัติศาสตร์ที่ครบรอบ 97 ปี (พ.ศ. 2569) ที่มีความเป็นมาจากโครงการตัดและขยายถนน 11 สายในจังหวัดธนบุรีและจังหวัดพระนครของกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงโยธาธิการเมื่อ พ.ศ. 2472 จากพัฒนาการการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่และเส้นทางถนนอิสรภาพเดิมบางส่วนเป็นพื้นที่ทำเกษตรกรรมครัวเรือนและการทำสวนผลไม้ บางส่วนเป็นที่ตั้งบ้านเรือนขุนนาง วัด และบ้านกลุ่มชาวไทยเชื้อสายจีนฮกเกี้ยน ชาวมุสลิม ชาวคริสต์ ชาวมอญ และชาวซิกข์เป็นส่วนใหญ่ ถนนอิสรภาพจึงมีแหล่งเรียนรู้ทางประวัติศาสตร์ที่เป็นผลมาจากผู้คนต่างผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันเข้าตั้งรกรากดำเนินวิถีชีวิตจนเกิดความผสมผสานความหลากหลายของเชื้อชาติและศาสนาจนเป็นชุมชนที่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ชุมชน ความปลอดภัยเพื่อสภาพลักษณะที่ยั่งยืน แหล่งภูมิปัญญาด้านอาหารนานาชาติ ระบบรถไฟฟ้าที่สร้างขึ้นมาเป็นการยกระดับถนนอิสรภาพเพื่อการท่องเที่ยว และการหาจุดร่วมของภาคประชาชนและภาครัฐเพื่อสร้างกลยุทธ์ฟื้นฟูถนนอิสรภาพอย่างยั่งยืนในฐานะภูมิทัศน์ประวัติศาสตร์ที่มีชีวิตและการปรับปรุงภูมิทัศน์ถนนอิสรภาพ

เอกสารอ้างอิง

- กองจดหมายเหตุแห่งชาติ. (2525). *จดหมายเหตุการอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์*. กรมศิลปากร.
- กองนโยบายและแผนงาน. (2551). *รายงานการศึกษาเรื่องโครงข่ายถนนและทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานคร*. สำนักผังเมือง.
- จิรภัทร คำสำออง. (2567). *ถนนอิสราฟ 15 ในปัจจุบัน ที่ตั้งมหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา* [รูปภาพ]. มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ สาขาวิชาสังคมศาสตร์ เพื่อการพัฒนา.
- เจริญ นายเรือ. (2526). *อนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ พลเรือตรี เจริญนายเรือ*. ม.ป.พ.
- ทวีเดช ทองอ่อน. (2538). การศึกษาคุณค่าสภาพแวดล้อมเมืองและชุมชนกรุงธนบุรีเพื่อการอนุรักษ์. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย].
- ทิพากรวงศ์, เจ้าพระยา. (2507). พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 4. การพิมพ์เกื้อกูล.
- นภาพรณ หะวานนท์. (2552). วิธีการศึกษาเรื่องเล่า : จุดเปลี่ยนของการวิจัยทางด้านสังคมศาสตร์. *ว.สังคมผู้นำโขง*. 5(2).
- นรินทร์ สังข์รัชช. (2561). เรื่องเล่า: วิถีวิทยาแนวใหม่ในการแสวงหาความรู้เพื่อการวิจัยทางสังคม. *ว.ศิลปการศึกษาศาสตร์วิจัย*. 10(2), 1-18.
- ปริญญา ตรีน้อยใส และจตุพร จันทร์เทศ. (2565). *แผนที่ถนนตามพระราชดำริ 11 สาย ถนนแห่งกรุงธนบุรี : นามถนนตามพระราชดำริ 11 สายในฝั่งธนบุรี* [รูปภาพ]. สืบค้น 15 สิงหาคม 2568. จาก https://www.silpa-mag.com/history/article_85394
- พงษ์พันธ์ นารีน้อย. (2559). *ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจเพื่อการพัฒนาชุมชน*. สหธรรมิก.

- _____. (2568). *องค์ความรู้ที่ได้สังเคราะห์จากการศึกษา* [รูปภาพ]. มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ สาขาวิชาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา.
- พิมพ์ประไพ พิศาลบุตร. (2544). *สำเภาสยาม ตำนานแจ็กบางกอก*. นามมีบุ๊คส์.
- วิศรุต พึ่งสุนทร. (2556). *ประวัติศาสตร์นิพนธ์ตะวันตกก่อนคริสต์ศตวรรษที่ 20*. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สุจิตต์ วงษ์เทศ. (2545). *กรุงธนบุรีศรีมหาสมุทร. ใน เวียงวังฝั่งธนฯ ชุมชนชาวสยาม*. มติชน.
- สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (ม.ป.ป.). พระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการจัดซื้อที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์ อย่างอื่น เพื่อสร้างปฐมบรมราชานุสรณ์ พ.ศ. 2472. สืบค้น 16 กุมภาพันธ์ 2568. จาก <https://dl.parliament.go.th/>
- หอจดหมายเหตุแห่งชาติ. (ม.ป.ป.). *สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์* [ภาพถ่าย]. กลุ่ม/ชุดเอกสาร: กจ (1) มท 1/2 หอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
- _____. (ม.ป.ป.). *พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดสะพานเจริญพาศน์* [ภาพถ่าย]. กลุ่ม/ชุดเอกสาร: ภ003 กจช. (อ) 11-14. หอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
- _____. (ม.ป.ป.). *สถานีธนบุรี* [ภาพถ่าย]. กลุ่ม/ชุดเอกสาร: ภ.HW 2/91. หอจดหมายเหตุแห่งชาติ.
- Abbott, H. (2008). *The Cambridge Introduction to Narrative*. University Press.
- Wright, P. H. (1996). *Highway Engineering*. (6th ed). John Wiley and Sons, Inc.