

สภาพการพัฒนาเมือง วิถีชีวิต และการเดินทาง ของเมืองเชียงใหม่ในยุคอดีต (พ.ศ.1839-2499)

การชี้แจงสภาพการพัฒนาเมือง วิถีชีวิต และการเดินทางของเมืองเชียงใหม่ในยุคอดีต จะแบ่งการศึกษาเป็น 2 ช่วง คือ ยุคดั้งเดิม (พ.ศ.1839-2397) และยุคเปลี่ยนแปลง (พ.ศ.2398-2499)

3.1 เชียงใหม่ยุคดั้งเดิม (พ.ศ.1839-2397)

3.1.1 ภาพรวมของการพัฒนาเมือง

เมืองเชียงใหม่ในยุคนี้เป็นศูนย์กลางของอาณาจักรล้านนามีชื่อเดิมว่า "นพบุรีศรีนครพิงค์" ซึ่งพญามังรายเป็นผู้ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ.1839 จากการรวบรวมหัวเมืองใหญ่น้อยบนลุ่มน้ำกกและลุ่มน้ำปิงเข้าด้วยกัน โดยเชิญพญาเจ้าเมืองแห่งพะเยาและพ่อขุนรามคำแหงแห่งสุโขทัยมาร่วมกันวางผังเมือง หลังจากนั้นพญามังรายได้เป็นกษัตริย์พระองค์แรกที่ปกครองเมืองเชียงใหม่และพัฒนากำแพงเมืองล้อมรอบ

เชียงใหม่และล้านนาเจริญรุ่งเรืองกว่า 260 ปีนับจากก่อตั้ง ภายใต้ระบบการปกครองแบบสมบูรณาสิทธิราชที่มอบอำนาจมหาศาลแก่ผู้เป็นประมุข ซึ่งมีปัญหาด้านการแบ่งปันผลประโยชน์ให้แก่ฝ่ายต่างๆ ทำให้มีการแย่งชิงตำแหน่งและมีความขัดแย้งภายในราชวงศ์ อันเป็นผลให้เมืองเริ่มอ่อนแอในช่วงเวลาต่อมา ประกอบกับปัญหาการรุกรานจากรัฐใกล้เคียง เช่น อยุธยา ไทยใหญ่ และพม่า ที่ช่วยโอกาสเข้ามาโจมตีโดยหวังจะยึดเชียงใหม่เป็นเมืองขึ้น จนกระทั่งเชียงใหม่เสียแก่พม่าในที่สุดเมื่อปี พ.ศ.2101

พม่าปกครองเชียงใหม่มา 200 ปี จนกระทั่งปี พ.ศ.2314 พระยาเจ้าบ้านซึ่งเป็นขุนนางเชียงใหม่และพระยาภาณุวงศ์เจ้าฟ้านครลำปาง ได้สวมกบฏต่อกรุงธนบุรีสมัยพระเจ้าตากสิน และนำกำลังขับไล่พม่าได้สำเร็จ ในปี 2317 เชียงใหม่และล้านนาจึงตกเป็นประเทศราชของอยุธยาตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา โดยมีพระยาเจ้าบ้านเป็นเจ้าเมืองเชียงใหม่ ต่อมาในปี 2318 พม่ายกทัพมาล้อมเชียงใหม่อีก และกองทัพไทยก็ได้ตีทัพแตกไป ซึ่งช่วงนี้เชียงใหม่อยู่ในสภาพเสื่อมโทรมที่สุด พลเมืองหนีไปอยู่ที่อื่นรวมทั้งพระยาเจ้าบ้านก็ทิ้งเมืองไปอยู่ลำปาง ทำให้เมืองเชียงใหม่ร้างไป 20 ปี (พ.ศ.2319-2339) ส่วนเมืองอื่นๆในล้านนาก็เสื่อมโทรมและถูกทอดทิ้งไปด้วยเช่นกัน

ในสมัยรัชกาลที่ 1 แห่งราชวงศ์จักรี ทรงแต่งตั้งพระยาภาณุวงศ์ เป็นเจ้าเมืองแทนหลังจากที่เชียงใหม่ร้างไป 20 ปี (พระยาภาณุวงศ์เป็นต้นตระกูลเจ้าเจ็ดตน ซึ่งเป็นกลุ่มอำนาจใหม่คล้ายราชวงศ์มังราย) พระยาภาณุวงศ์มีบทบาทในการฟื้นฟูเมืองเชียงใหม่และล้านนา โดยใช้วิธีเก็บผักใส่ซ้า เก็บข้าใส่เมือง คือรวบรวมไพร่พลจากการกวาดต้อนคนในเมืองต่างๆในราชอาณาจักรและเมืองใกล้เคียงให้เข้ามาอยู่ในเชียงใหม่รวมทั้งจัดส่งให้ส่วนกลางด้วย โดยจำแนกการตั้งถิ่นฐานบริเวณต่างๆ ของเมืองตามอาชีพและเชื้อชาติ จนสามารถฟื้นฟูเชียงใหม่ได้สำเร็จ เจ้าเมืององค์ต่อๆมาก็ได้พัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้เจริญเป็นศูนย์กลางของล้านนาอีกครั้ง บ้านเมืองมีความสุข

เศรษฐกิจดี อุดมสมบูรณ์ เนื่องจากพม่าร้างสงครามกับเชียงใหม่แต่ไปทำสงครามกับอังกฤษที่เข้ามาล่าอาณานิคมแทน และในที่สุดพม่าก็ตกเป็นเมืองขึ้นของอังกฤษ

ระบบเศรษฐกิจของเชียงใหม่ในยุคดั้งเดิมเป็นเศรษฐกิจแบบศักดินา เนื่องจากสังคมในเชียงใหม่ยุคนี้แบ่งเป็น 2 ชั้นคือ ชั้นปกครองและประชาชนซึ่งประกอบด้วยไพร่และทาส ตามกฎหมายมังรายศาสตร์ได้กำหนดให้แผ่นดินทั้งหมดเป็นของพระมหากษัตริย์ ประชาชนมีสิทธิ์ครอบครองแต่ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดินและทรัพยากรธรรมชาติ ไปร่และทาสจะถูกบังคับให้ทำงานรับใช้ชนชั้นปกครองโดยเฉพาะด้านการผลิต เนื่องจากพลังการผลิตในสังคมศักดินาอยู่ในระดับต่ำขาดวิทยาการก้าวหน้าต้องอาศัยแรงงานคนและสัตว์เป็นหลัก และด้วยเหตุที่สังคมศักดินาเป็นสังคมเกษตร การปลูกข้าวจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดของสังคมสมัยนี้ ดังนั้นจึงมีการต่อสู้ทำสงครามกันเสมอเพื่อแย่งชิงดินแดนและไพร่ทาสอันเป็นปัจจัยสำคัญในการผลิต ซึ่งเป็นวิธีการสำคัญของการดำรงอยู่และการพัฒนาของสังคมศักดินา



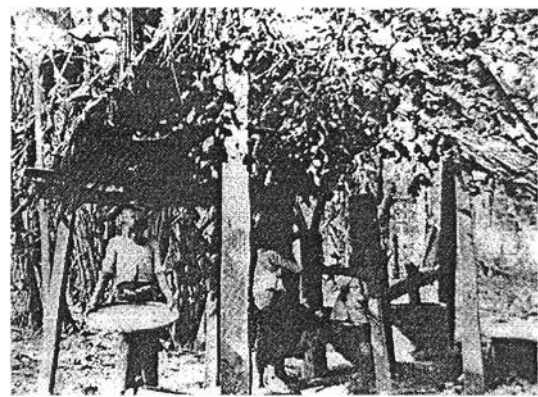
ที่มา : สวัสดิ์ อ่องสกุล (2539)



ที่มา : Siam Oriental Land of the Free , Presbyterian Church,USA.

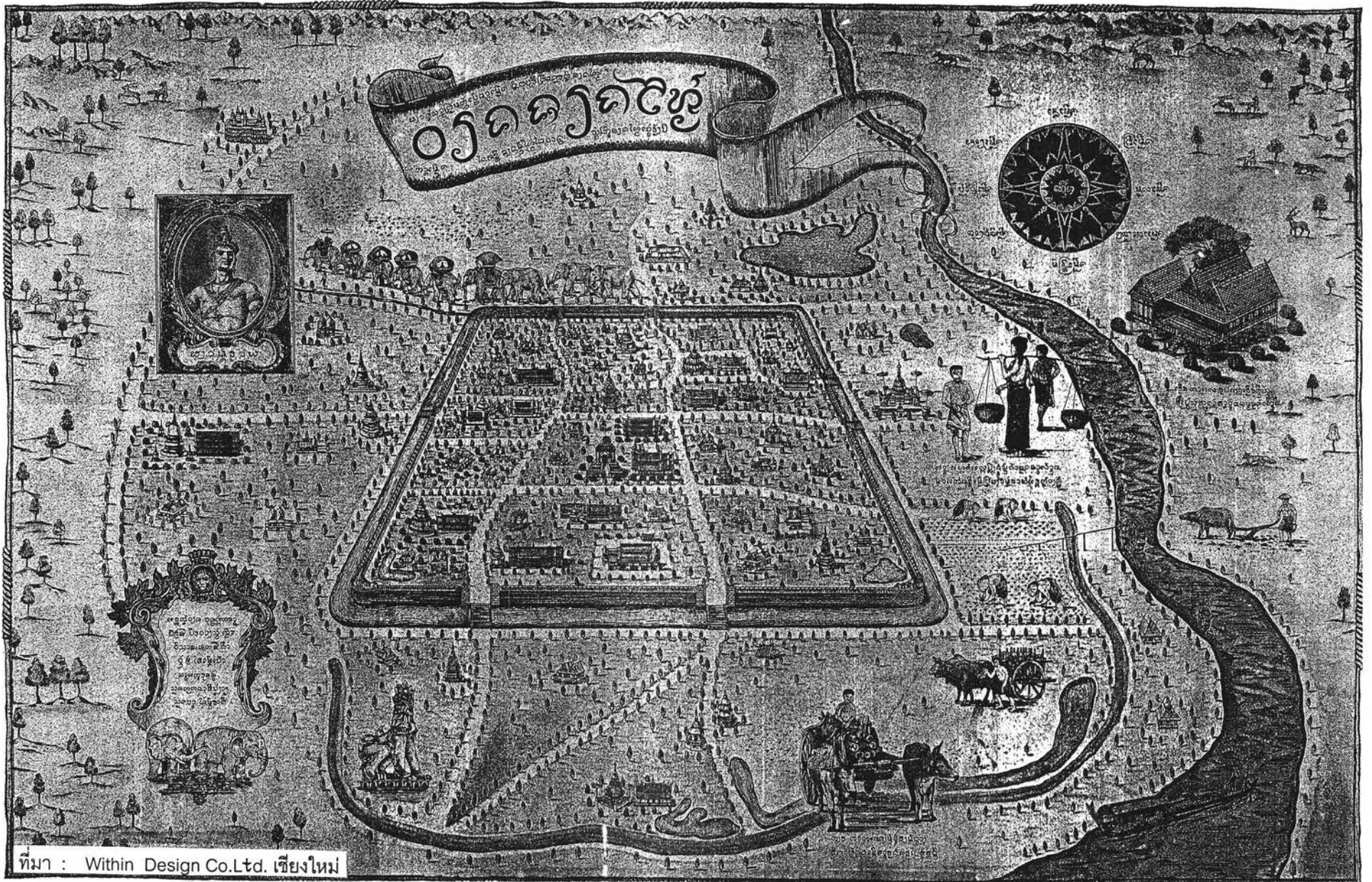


ที่มา : Siam Oriental Land of the Free , Presbyterian Church,USA.



ที่มา : สวัสดิ์ อ่องสกุล (2539)

ภาพที่ 3.1.1-1 วิถีชีวิตของคนในยุคดั้งเดิม

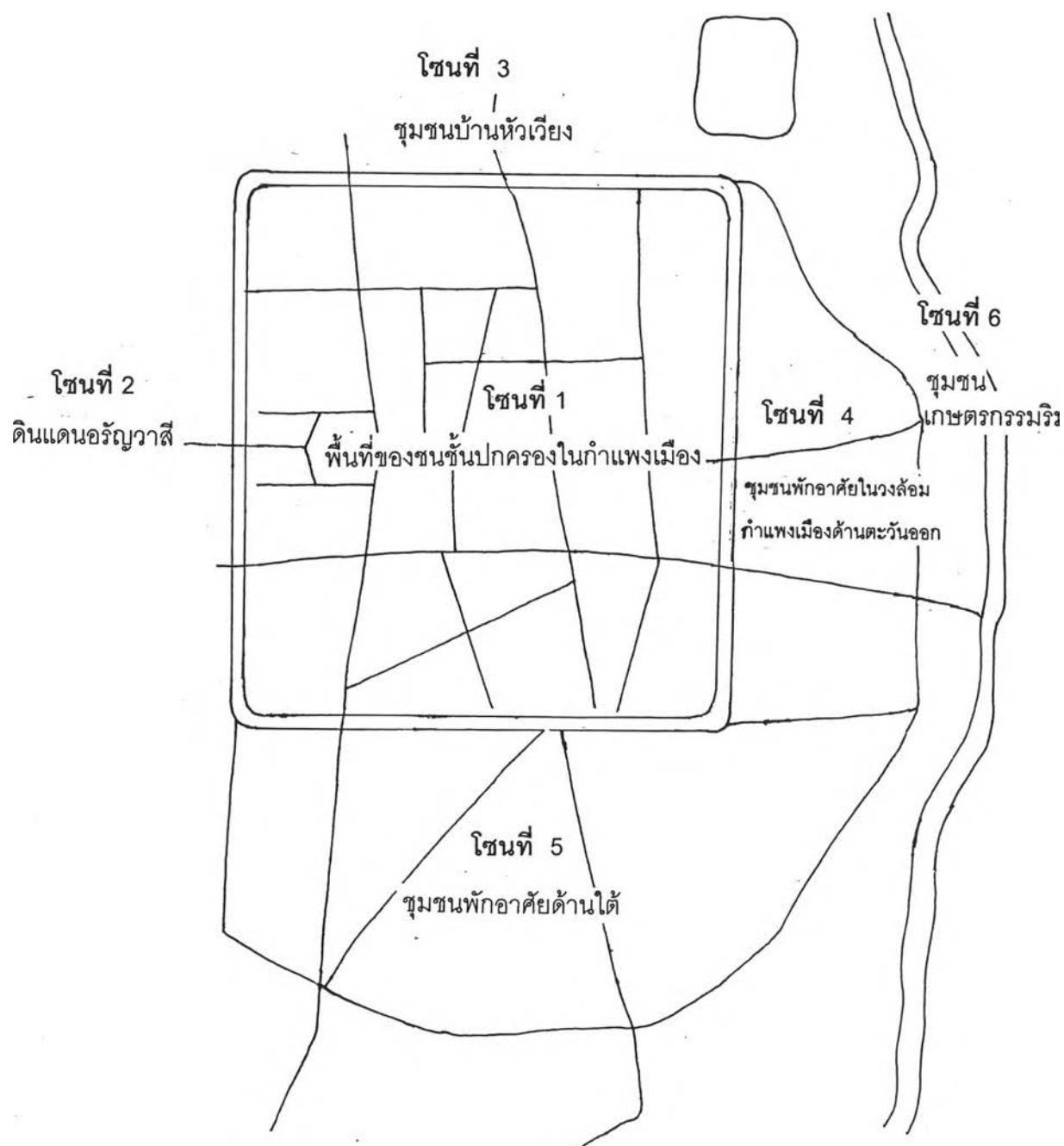


ที่มา : Within Design Co.Ltd. เชียงใหม่

ภาพที่ 3.1.1-2 ภาพจำลองเมืองเชียงใหม่ในคั้งเดิม

3.1.2 การชี้แจงสภาพการพัฒนาเมือง วิถีชีวิตและการเดินทาง ในแต่ละบริเวณของเมืองเชียงใหม่

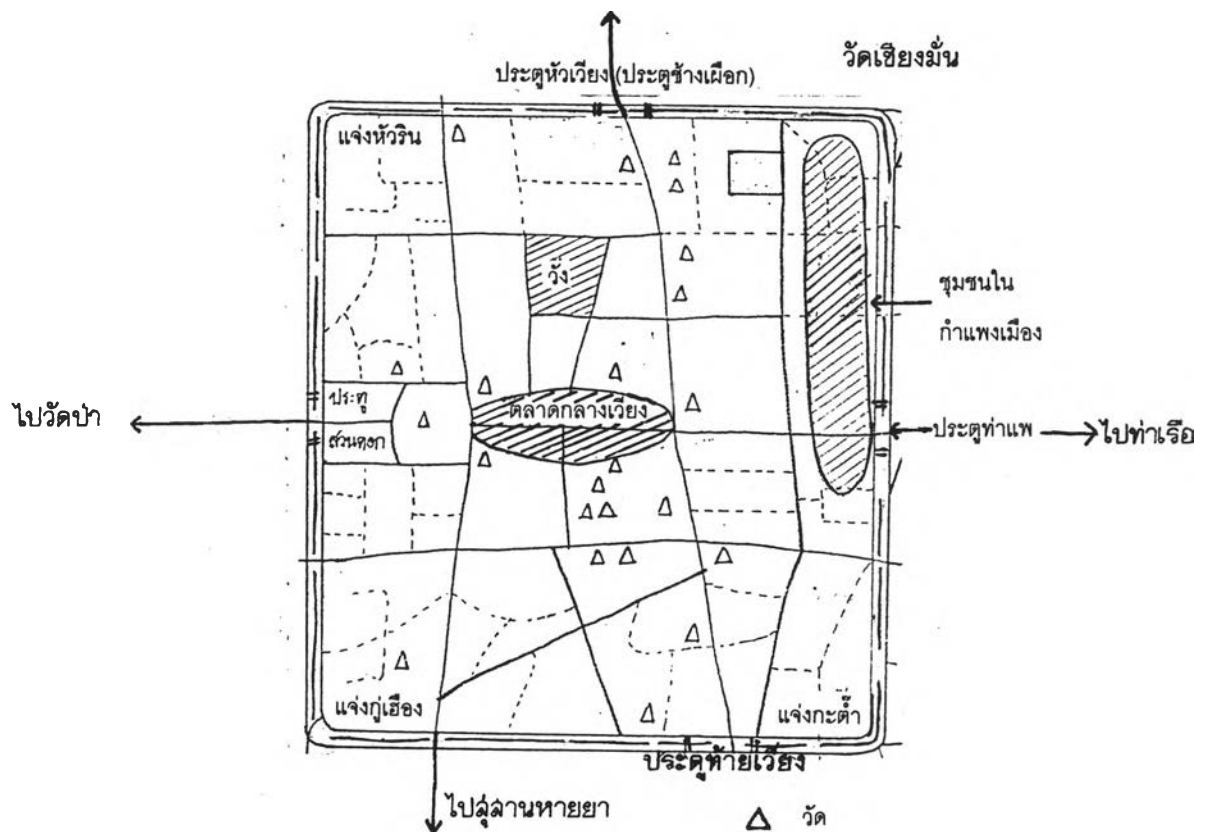
การศึกษาสภาพการพัฒนาเมือง วิถีชีวิตและการเดินทางของเชียงใหม่ในยุคดั้งเดิม จะศึกษาในแต่ละบริเวณของเมืองโดยแบ่งเมืองออกเป็น 6 ส่วน (ดังแผนที่ 3.1.2-1) โดยพิจารณาจากการใช้ที่ดินในยุคสมัยนี้เป็นหลักเกณฑ์สำคัญ ประเด็นที่ศึกษาในแต่ละส่วน ได้แก่ การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต โครงข่ายการสัญจร และลักษณะการเดินทาง



ภาพที่ 3.1.2-1 แสดงการแบ่งโซนพื้นที่ศึกษาเมืองเชียงใหม่ในยุคดั้งเดิม

ยุคดั้งเดิม	1. พื้นที่ของชนชั้นปกครองในกำแพงเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

พื้นที่ส่วนนี้เป็นพื้นที่เมืองเชียงใหม่ในยุคดั้งเดิม และมีบทบาทเป็นศูนย์กลางของอาณาจักรล้านนาซึ่งพญามังรายเป็นผู้สถาปนาขึ้น ลักษณะเมืองทางกายภาพมีโครงสร้างของกำแพงเมืองขนาด 900*1000 วา ล้อมรอบไว้เพื่อความปลอดภัย เนื่องจากเมืองในยุคนี้ยังอยู่ในภาวะของศึกสงคราม ตลอดแนวกำแพงเมืองมีคูน้ำล้อมรอบอีกชั้นหนึ่ง และระหว่างกึ่งกลางของกำแพงเมืองทั้ง 4 ด้าน มีการเจาะประตูเมืองไว้เพื่อควบคุมการเข้าออกของคนในเมือง คือ ประตูหัวเวียง ประตูท้ายเวียง ประตูท่าแพ และประตูสวนดอก ต่อมาภายหลังได้มีการเจาะประตูเมืองเพิ่มขึ้นอีกเพื่อความสะดวกในการใช้ประโยชน์ในแต่ละรัชกาล



ภาพที่ 3.1.2-2 การใช้ที่ดินและโครงข่ายสัญจรพื้นที่โซน 1

การใช้ที่ดินส่วนใหญ่จะเป็นการตั้งถิ่นฐานประเภทสถาบันของชนชั้นปกครองได้แก่วัง เวียง และที่อยู่อาศัยข้าราชการและไพร่ชั้นดีที่เป็นช่างฝีมือสาขาต่างๆ ซึ่งจะตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณทางเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือของกำแพงเมือง โดยวังจะใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ตอนบนของเมือง มีสนามกว้างด้านหน้าซึ่งเรียกว่า "ช่วงหลวง" ใช้สำหรับว่าราชการแผ่นดินหรือประกอบกิจกรรมของวัง

วัด เป็นสิ่งปลูกสร้างประเภทสถาบันอีกแห่งหนึ่งที่สำคัญมากในยุคนี้ วัดแห่งแรกคือวัดเชียงมั่น ซึ่งอยู่ทางตะวันออกเฉียงเหนือของเมือง เป็นวัดที่เปลี่ยนแปลงประโยชน์การใช้สอยมาจากที่ประทับชั่วคราวของพญามังราย เมื่อครั้งเริ่มสร้างเมือง หลังจากนั้นก็มีการสร้างวัดประจำรัชกาลและการสร้างวัดประจำชุมชนโดยชนชั้นปกครองมาตลอดยุค โดยเฉพาะในสมัยพญาเกือนาและพญาติโลกราช ที่พุทธศาสนาได้รับการอุปถัมภ์มาก เนื่องจากมีความเชื่อว่าการสร้างวัดจะเป็นการสร้างบารมีและอำนาจให้กับผู้สร้าง ทำให้ในพื้นที่กำแพงเมืองมีวัดกระจายอยู่ทั่วไปเมื่อหมดยุคนี้ นอกจากนี้ตำแหน่งของวัดยังเป็นจุดอ้างอิงถึงตำแหน่งของชุมชนด้วย เนื่องจากวัดเป็นศูนย์กลางของชุมชนในยุคนี้ ยกเว้นวัดป่าที่ไม่ได้เป็นศูนย์กลางชุมชน

บริเวณกลางเมืองเป็นที่ตั้งของ "ตลาดกลางเวียง" ที่มีเพียงแห่งเดียวในกำแพงเมือง ลักษณะเป็นลานโล่ง ตั้งแต่หน้าวัดพระสิงห์ถึงสี่แยกกลางเวียงในปัจจุบัน ซึ่งเรียกตลาดกลางเวียงนี้ว่าลิเซียงพระ และติดตลาดเฉพาะตอนเช้าเท่านั้น ตลาดเป็นสถานที่จัดให้มีขึ้นพร้อมกับการสร้างเมือง เพื่อผลประโยชน์ทางการค้าของชนชั้นปกครอง คือการผูกขาดสินค้าที่นำบางชนิดที่พ่อค้าต่างเมืองนำมาขาย เก็บค่าธรรมเนียมและค่าคุ้มครอง ในความเป็นจริงตลาดไม่ได้มีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของคนในยุคนี้มากนัก เนื่องจากยุคนี้อยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบยังชีพที่มีระบบการผลิตเป็นเกษตรกรรม การพึ่งพาตลาดจะเกิดขึ้นเมื่อไม่สามารถผลิตเครื่องมือเครื่องใช้หรืออาหารบางอย่างได้เอง เช่น เกลือ ครั่ง จอบ ข้าว เครื่องปั้นดินเผา เป็นต้น ซึ่งสินค้าเหล่านี้จะมาจากเมืองอื่นๆ โดยพ่อค้าวัวต่างหรือกองคาราวานสินค้า นอกจากนี้อาจมาจากชุมชนเกษตรกรรมที่อยู่นอกกำแพงเมืองก็ได้



ที่มา : สรัสวดี อ๋องสกุล (2539)

ภาพที่ 3.1.2-3 ตลาดกลางเวียงในโซนที่ 1

พื้นที่ในกำแพงเมือง นอกจากจะมีวัง วัด ตลาด และที่อยู่อาศัยของไพร่ชั้นดีแล้ว พื้นที่นอกเหนือจากนี้จะเป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีสิ่งปลูกสร้าง ปกคลุมด้วยร่มเงาไม้ธรรมชาติตลอดเส้นทาง

ยุคดั้งเดิม	1. พื้นที่ของชนชั้นปกครองในกำแพงเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

โครงข่ายสัญจรในพื้นที่กำแพงเมืองเป็นโครงข่ายทางบก มีลักษณะเป็นตารางกริดที่เกิดจากการตัดกันของถนนในแนวเหนือ-ใต้และตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งถนนดังกล่าวจะลากเชื่อมกันระหว่างประตูเมืองทั้ง 4 ด้าน โดยผ่านและเชื่อมโยงองค์ประกอบต่างๆ ที่สำคัญของเมืองเข้าด้วยกัน ได้แก่ วัง เวียง วัด ตลาด บ้านเรือน และลากต่อเนื่องออกจากประตูเมืองเพื่อติดต่อกับชุมชนภายนอกกำแพง โดยผ่านประตูเมืองซึ่งเป็นเสมือนจุดเชื่อมต่อระหว่างกิจกรรมภายนอกและภายใน เป็นจุดรวมกิจกรรม และจุดควบคุมความปลอดภัย

ประตูทางเหนือจะเชื่อมระหว่างชุมชนในเมืองและนอกเมือง เพราะเป็นทิศของการตั้งถิ่นฐานตามความเชื่อพุทธศาสนานิกายลัทธิเถรวาท และเป็นทางไปสู่เมืองฝาง ประตูทางใต้เป็นเส้นทางออกของศพบไปสู่สถานหายยา ประตูทางตะวันออกเป็นทางไปสู่หน้าเมืองริมน้ำปิง ที่มีกิจกรรมการค้าและท่าเรือท่าแพ โดยเมื่อข้ามฝั่งไปแล้วจะเป็นทางไปสู่เชียงราย ประตูทางตะวันตกเป็นทางไปสู่วัดป่าและวัดพระธาตุดอยสุเทพ

โครงข่ายทางในเมืองส่งผลให้แบ่งพื้นที่เมืองออกเป็นตารางและ Block ขนาดใหญ่ สอดคล้องกับการใช้ที่ดินของวังและอาคารประเภทสถาบันต้องการใช้พื้นที่จำนวนมาก ต่อมาภายหลังเมื่อมีการเจาะประตูเมืองเพิ่มขึ้นจึงมีการลากเส้นทางให้เชื่อมถึงกัน ในขณะเดียวกันจะทำให้พื้นที่ถูกแบ่งให้เล็กลงด้วย

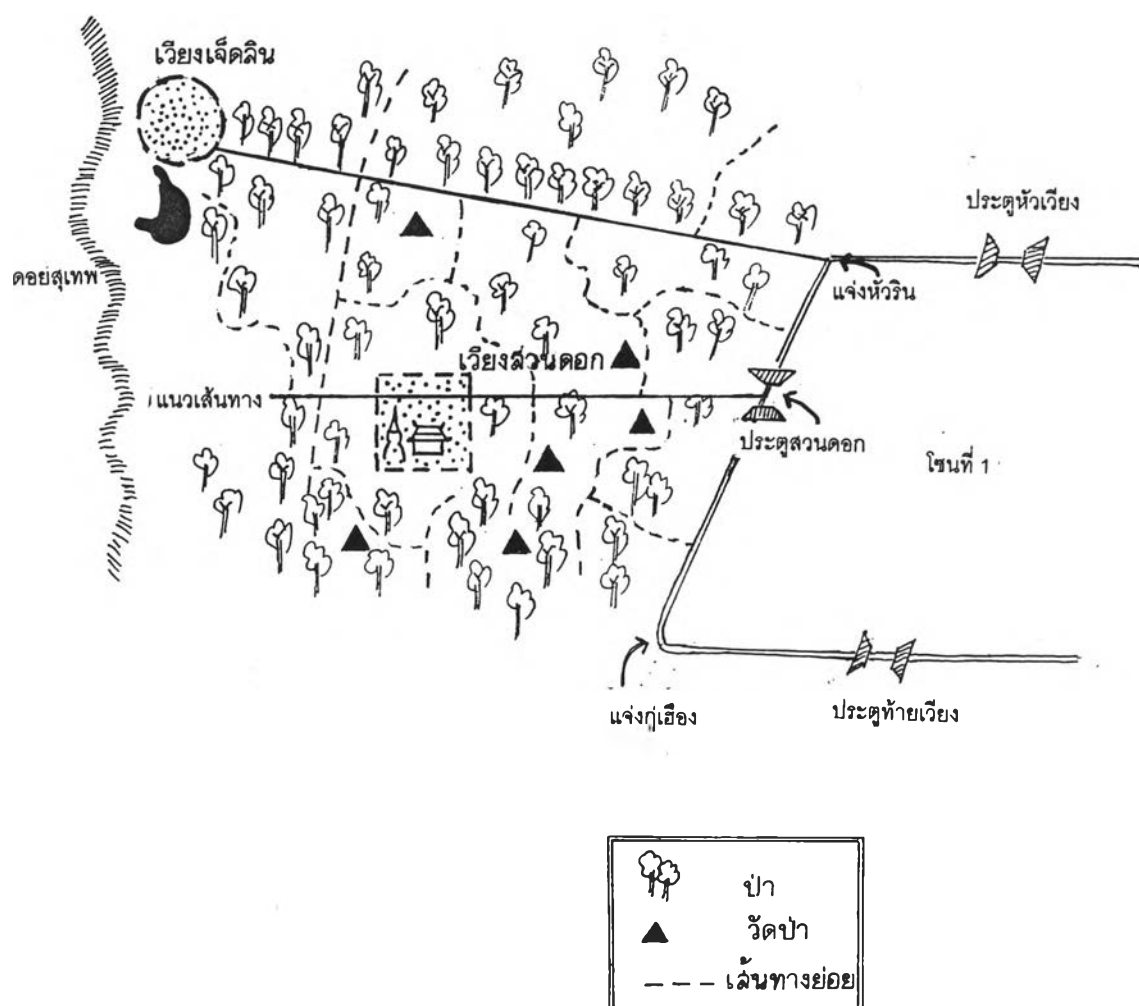
โครงข่ายทางน้ำไม่ปรากฏในพื้นที่นี้ มีเพียงคูเมืองที่ใช้กักเก็บน้ำเพื่ออุปโภค-บริโภค และใช้ในการระบายน้ำของเมือง ไม่สามารถใช้สัญจรได้เนื่องจากมีท่อกันน้ำเป็นระยะๆ เพื่อรักษาระดับน้ำ

ยุคดั้งเดิม	1. พื้นที่ประเภทสถาบันในกำแพงเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

ลักษณะการเดินทางในพื้นที่กำแพงเมืองส่วนใหญ่เป็นการเดินทางภายใน เนื่องจากการดำรงชีวิตในยุคนี้มีระบบการผลิตแบบพึ่งตนเอง ชีวิตในแต่ละวันจึงจบภายในพื้นที่กำแพงเมือง การเดินทางเข้ามาในพื้นที่มีบ้างจากการที่พ่อค้าต่างเมืองและชุมชนเกษตรกรรมรอบนอก นำสินค้าเข้ามาแลกเปลี่ยนที่ตลาดกลางเวียงในตอนเช้า โดยส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตรกรรมที่ไม่สามารถผลิตเองได้ในพื้นที่กำแพงเมือง เนื่องจากไม่มีพื้นที่เกษตรกรรม และสินค้าที่ไม่มีในเมือง เช่น ครั่ง เกลือ น้ำผึ้ง เป็นต้น ซึ่งพ่อค้าต่างเมืองจะนำเข้ามาขาย สถานที่ที่มีทำให้เกิดการเดินทาง ได้แก่ วัง และบ้านของชนชั้นปกครอง ,ตลาดกลางเวียง ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อซื้อหา และเพื่อนำสินค้าเข้ามาค้าขาย , วัด ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อประกอบกิจทางศาสนา และเพื่อเรียนศิลปวิทยาการ

ยุคดั้งเดิม	2. ดินแดนแห่งอรัญวาสี	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

พื้นที่ส่วนนี้อยู่นอกกำแพงเมืองทางตะวันตก เป็นดินแดนอรัญวาสีมีวัดป่าแทรกอยู่ตามพื้นที่ป่าเชิงดอยสุเทพ เนื่องจากในสมัยพญาเกือนาได้รับอิทธิพลความเชื่อทางพุทธศาสนานิกายลังกาวงศ์จากสุโขทัย ที่มีคติความเชื่อแบ่งวัดเป็น 2 ประเภท คือ ความวาสี เป็นวัดบ้านที่อยู่ในชุมชน มีบทบาทด้านการประกอบพิธีกรรมให้คำสั่งสอนทางศาสนาและศิลปวิทยาการแก่ชุมชน และฝ่ายอรัญวาสีซึ่งเป็นวัดป่าเป็นดินแดนที่พระเจริญวิปัสสนาและศึกษาพระธรรมวินัยอย่างสงบ ซึ่งพญาเกือนาได้อุทิศพื้นที่เวียงสวนดอกที่สร้างในสมัยพระองค์ให้เป็นเวียงทางศาสนา และต่อมาได้สร้างพระธาตุดอยสุเทพขึ้นเพื่อใช้บรรจุพระบรมสารีริกธาตุที่นำมาจากสุโขทัย ดังนั้นการใช้ที่ดินของเมืองทางด้านนี้จึงเป็นไปเพื่อการปลีกวิเวกของสงฆ์ ไม่มีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเลย พื้นที่เชิงดอยทางตะวันตกเฉียงเหนือเป็นที่ตั้งของเวียงเจ็ดลิน ซึ่งเป็นที่ประทับของพระมหากษัตริย์ แต่จะเปลี่ยนบทบาทเป็นเวียงบริวารทำหน้าที่เสมือนเมืองหน้าด่านที่จะสกัดทัพของศัตรูได้ในยามศึกสงคราม



ภาพที่ 3.1.2-4 แสดงการใช้ที่ดินและโครงข่ายการสัญจรในโซนที่ 2

ยุคดั้งเดิม	2. ดินแดนแห่งอรัญวาสี	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

โครงข่ายการสัญจรเป็นโครงข่ายทางบกที่มีแนวทางเชื่อมกับโครงข่ายในเมือง และเนื่องจากพื้นที่ทางตะวันตกของเมืองเป็นพื้นที่ป่าและดินแดนแห่งศาสนา ไม่มีการตั้งถิ่นฐานของชุมชน ดังนั้นโครงข่ายการสัญจรที่ปรากฏในพื้นที่นี้จึงเป็นเส้นทางขนาดเล็กที่ลัดเลาะไปตามสภาพธรรมชาติของป่าเขา เพื่อนำทางเข้าสู่วัดต่างๆ

ยุคดั้งเดิม	2. ดินแดนแห่งอรัญวาสี	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

พื้นที่ส่วนนี้ของเมืองแทบจะไม่มีการเดินทางเกิดขึ้น เนื่องจากไม่มีการตั้งถิ่นฐานของชุมชน มีเพียงวัดป่าเท่านั้นซึ่งมิได้ทำให้เกิดการเดินทางมากนัก โดยเป็นการเดินทางเข้ามาเพื่อศึกษาพระธรรมวินัยและเจริญวิปัสณาของสงฆ์ ในบางครั้งจะมีการเดินทางเข้ามาของชนชั้นปกครองเพื่อปฏิบัติธรรมบ้าง ส่วนเวียงเจ็ดรินเป็นที่ประทับของพระมหากษัตริย์ซึ่งมิได้มีบทบาทในการดึงดูดการเดินทางมากนัก

ยุคดั้งเดิม	3. ชุมชนบ้านหัวเวียง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

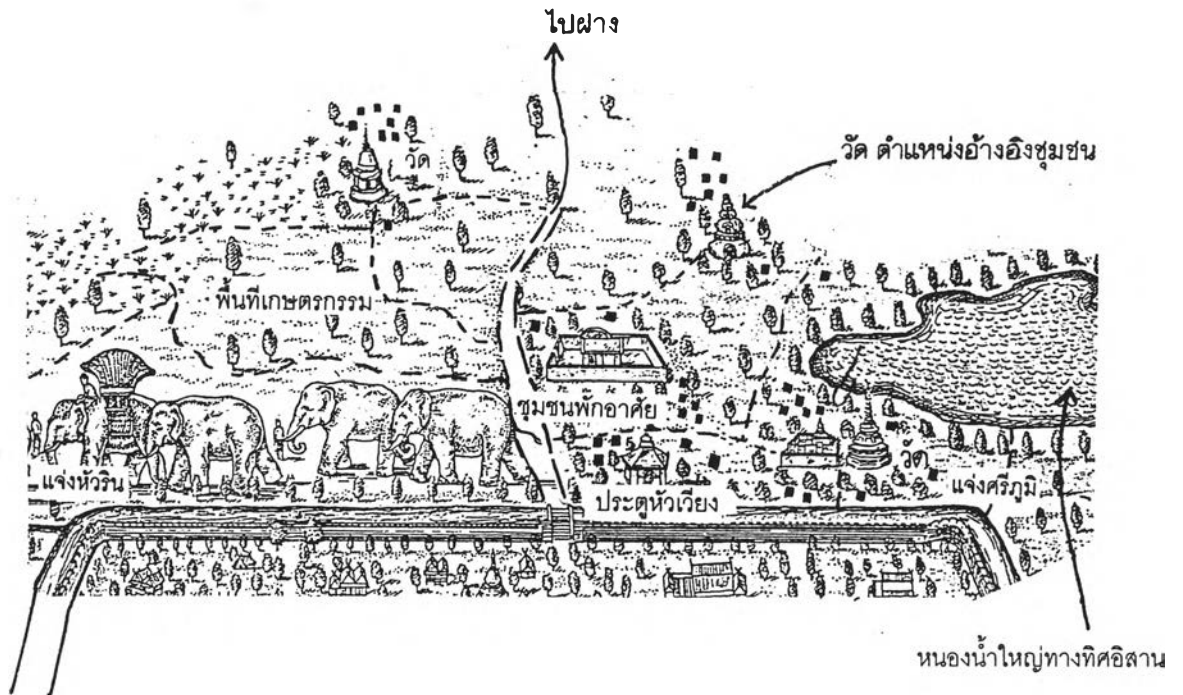


พื้นที่ส่วนนี้อยู่นอกกำแพงเมืองด้านเหนือ เป็นที่ตั้งถิ่นฐานของชุมชนพักอาศัยของไพร่ทั่วไป คือเป็นไพร่ที่มีอาชีพเกษตรกรรม ไม่ได้มีฝีมือช่างหรือด้านการปกครอง การใช้ที่ดินในส่วนนี้จึงมีชุมชนพักอาศัยที่กระจายตัวเบาบางสลับกับพื้นที่เกษตรกรรม โดยมีลำน้ำธรรมชาติที่ไหลมาจากต้นน้ำบนดอยทางตะวันตก และหนองน้ำใหญ่ทางตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการประกอบกิจกรรมในพื้นที่ การขยายตัวของชุมชนเกิดตามวัดที่สร้างขึ้นใหม่ และบริเวณอนุสาวรีย์ช้างเผือก ที่พญากีณาให้สร้าง เป็นการตอบแทนที่ช้างอ้ายออบกับยี่พระแบกพระองค์หนีทัพจากสุโขทัย

ยุคดั้งเดิม	3. ชุมชนบ้านหัวเวียง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

โครงข่ายสัญจรด้านนี้เป็นทางบกเช่นกัน มีทางหลักที่ลากออกจากกำแพงเมืองทางประตูหัวเวียง และนำการสัญจรสู่เมืองฝาง ส่วนโครงข่ายย่อยๆที่เกิดขึ้นมีลักษณะไม่มีระเบียบเคร่งครัดเหมือนในเมือง เนื่องจากพื้นที่ทางด้านเหนือของกำแพงเมืองเป็นทิศของการตั้งถิ่นฐานของไพร่ ดังนั้นระบบโครงข่ายจึงมีเส้นสายอิสระลัดเลาะ

ตามแนวธรรมชาติ นำการสัญจรสู่บ้านเรือนและพื้นที่เกษตรกรรม และแบ่งพื้นที่เมืองออกเป็น Block เล็กๆ มากขึ้น แนวทางของโครงข่ายไม่มีหลักเกณฑ์ชัดเจน จะใช้แนวทางตามภูมิประเทศที่เกิดจากการเดินซ้ำๆ กันของคนและสัตว์พาหนะ นอกจากนี้อาจจะมาใช้โครงข่ายทางน้ำทางตะวันออกของเมือง ในกรณีที่ต้องเดินทางไกล โดยจะมาใช้ล่องน้ำปิงทางตะวันออกแทนการเดินทางบก



ภาพที่ 3.1.2-5 แสดงการใช้ที่ดินและโครงข่ายการสัญจรในโซนที่ 3

ยุคดั้งเดิม	3. ชุมชนบ้านหัวเวียง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง



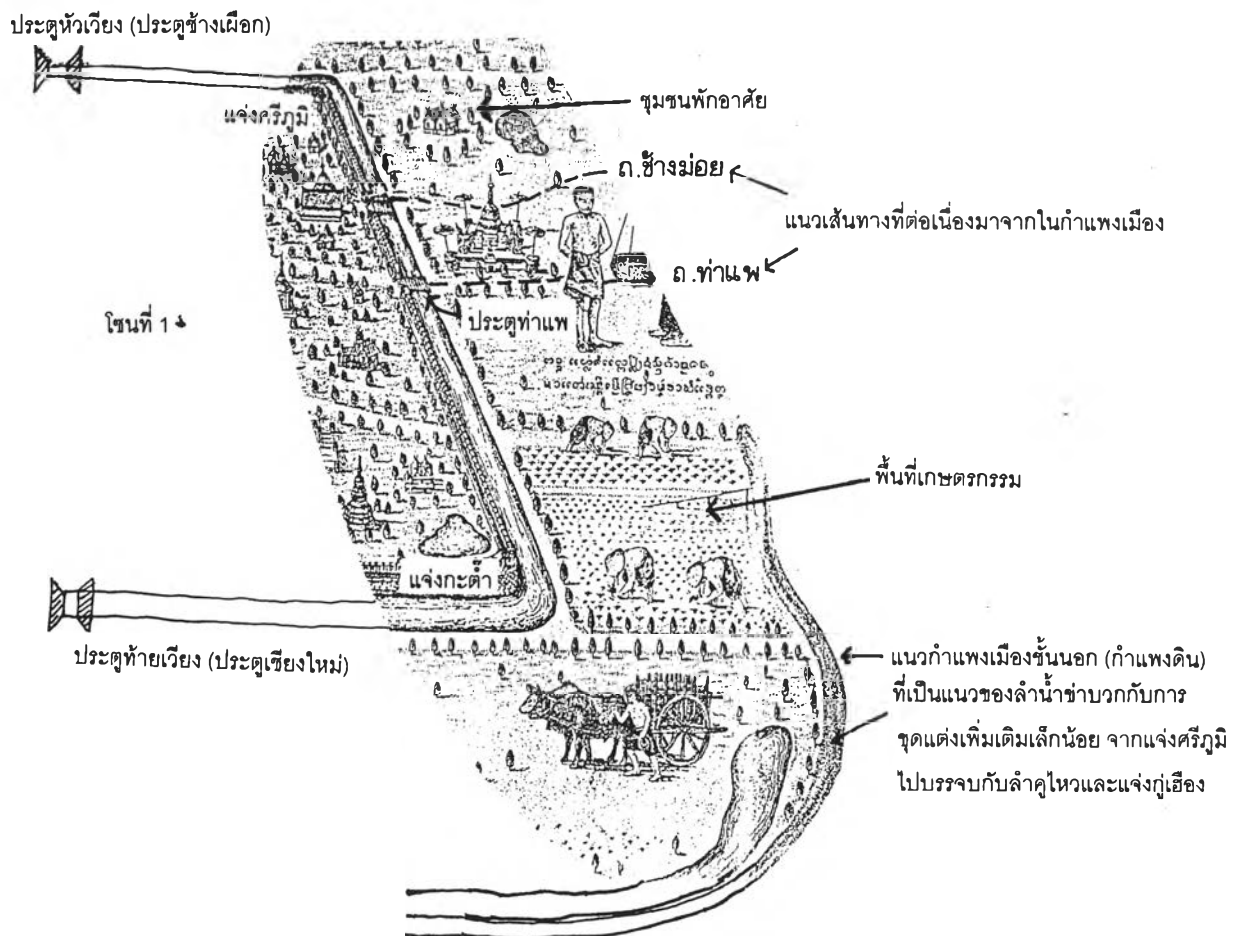
เกษตรกรรมและ วัด

การเดินทางที่เกิดในพื้นที่นี้ ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางภายในพื้นที่ เนื่องจากการดำรงชีวิตจบในพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีการเดินทางผ่านเข้าและผ่านออกของกองคาราวานสินค้าและพ่อค้าวัวต่าง ที่จะนำสินค้าออกไปแลกเปลี่ยนที่เมืองทางเหนือและนำเข้ามาแลกเปลี่ยนที่ตลาดกลางเวียง รวมทั้งใช้เป็นทางผ่านเข้าเมืองทางประตูหัวเวียงของชนชั้นปกครอง สถานที่ที่ทำให้เกิดการเดินทางในพื้นที่นี้ ได้แก่ ชุมชนพักอาศัย, พื้นที่

ยุคดั้งเดิม	4. ชุมชนพักอาศัยในวงล้อมกำแพงดินด้านตะวันออก	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

กำแพงดินเป็นกำแพงเมืองชั้นนอก ไม่มีหลักฐานเอกสารยืนยันแน่ชัดว่าสร้างขึ้นตั้งแต่สมัยใด มีลักษณะเป็นวงโค้งล้อมกำแพงเมืองชั้นในด้านตะวันออกและทางใต้ อาศัยลำน้ำชาซึ่งเป็นลำน้ำสาขาแม่น้ำปิงบวกกับการขุดแต่งเพิ่มเติมเล็กน้อย เริ่มจากแจ้งศรีภูมิเลียบลงไปบรรจบกับลำคูโหวและขุดแต่งเพิ่มเติมจนบรรจบแจ้งกุเอื้อง ทำหน้าที่ปิดล้อมพื้นที่ส่วนที่เป็นที่ตั้งถิ่นฐานของบ้านไพร่

ภายหลังที่เมืองเชียงใหม่สร้างไป 20 ปีจากการทำสงครามกับพม่าครั้งสุดท้าย พระยาภาววิไลได้ฟื้นฟูเมืองโดยใช้วิธีเก็บผักไช้เข้าเก็บเข้าใส่เมือง กวาดต้อนผู้คนมาอยู่ในเมืองมากขึ้น จนกระทั่งเมืองเริ่มเจริญขึ้นอีกครั้งหนึ่ง การขยายตัวของเมืองทำให้คนมาใช้พื้นที่นี้เพื่อการอยู่อาศัยมากขึ้นเนื่องจากมีความปลอดภัยจากข้าศึก ตำแหน่งที่ตั้งชุมชนอ้างอิงได้จากวัดที่เป็นศูนย์กลางชุมชนในพื้นที่นี้ เช่น วัดช้างเผือก วัดช้างเผือก



ภาพที่ 3.1.2-6 แสดงการใช้ที่ดินและโครงข่ายการสัญจรในโซนที่ 4

ยุคคงเดิม	4. ชุมชนพักอาศัยในวงล้อมกำแพงดินด้านตะวันออก	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงการสำรวจ
		ลักษณะการเดินทาง

โครงข่ายทางบกได้แก่แนวเส้นทางหลักที่ลากยาวต่อเนื่องออกมาจากกำแพงเมืองชั้นใน โดยผ่านทางประตูท่าแพชั้นในและมาเชื่อมกับประตูเมืองที่กำแพงชั้นนอก ซึ่งกำแพงเมืองชั้นนอกมีประตูเมืองอยู่ 3 ประตู คือ ประตูท่าแพชั้นนอก ซึ่งอยู่ทางตะวันออก ประตูหายยาและประตูช่อแก้วอยู่ทางใต้ บางตำราก็ว่า 4 ประตูคือเพิ่มประตูระแงงซึ่งอยู่ทางใต้ หรือ 5 ประตู คือเพิ่มประตูช้างม่อยทางตะวันออก แต่ยังไม่มีความชัดเจนที่จะเป็นข้อตกลงที่ถูกต้องชัดเจนว่าประตูชั้นนอกมีกี่ประตูและประตูอะไรบ้าง

นอกจากเส้นทางหลักที่ลากออกมาจากเมืองแล้ว ยังมีทางย่อยที่คดเคี้ยวไปตามลักษณะของกลุ่มบ้านที่ตั้งอยู่อิสระในพื้นที่ ไม่เป็นระเบียบ และยิ่งในปลายยุคจะมีการเพิ่มความถี่ลงไปในระบบมากขึ้น เนื่องจากมีการตั้งถิ่นฐานมากขึ้น ทำให้แบ่งพื้นที่เป็น Block เล็กๆ โดยแนวเส้นทางที่นำสู่ที่พักอาศัย

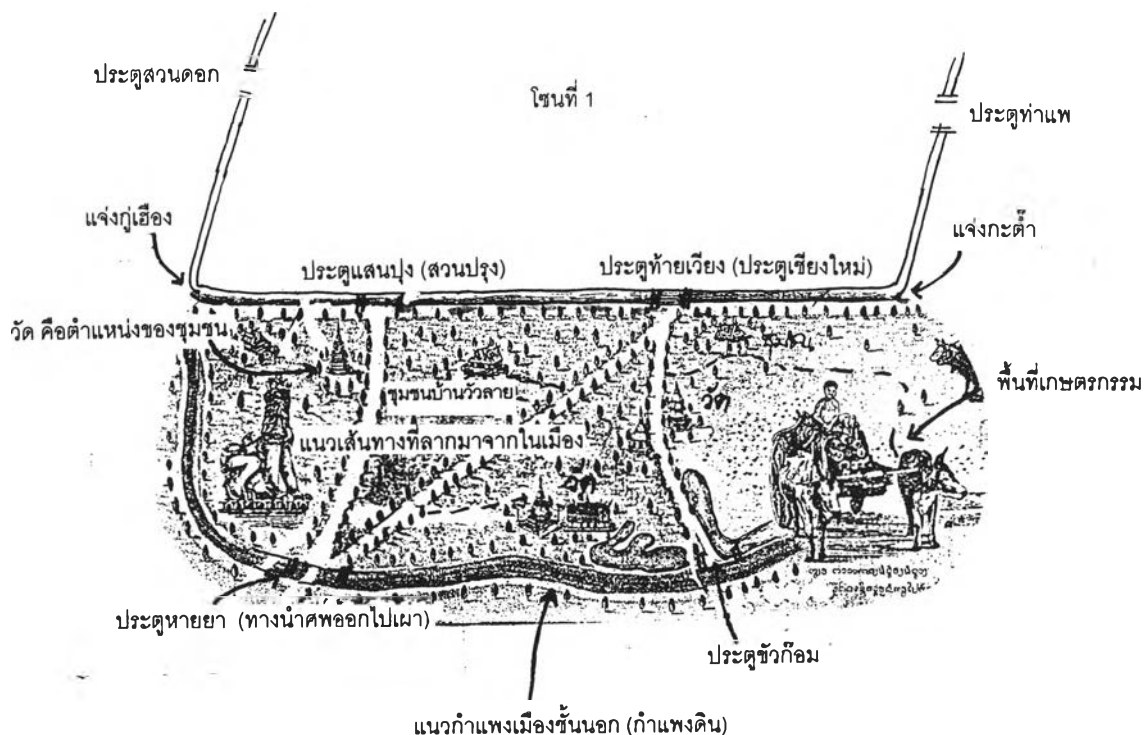
โครงข่ายการสัญจรทางน้ำ มีเพียงคูเมืองชั้นนอกที่เป็นแนวธรรมชาติของน้ำแม่ข่า ลำคูไหล และการขุดแต่งเพิ่มเติม แม้ว่าจะระดับน้ำจะไม่สม่ำเสมอตามสภาพพื้นที่ แต่มีความสำคัญด้านยุทธศาสตร์น้อยกว่าคูเมืองชั้นใน จึงสามารถใช้เรือขนาดเล็กสัญจรได้ (อิศรา ,2533)

ยุคดั้งเดิม	4. ชุมชนพักอาศัยในวงล้อมกำแพงดินด้านตะวันออก	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงการสำรวจ
		ลักษณะการเดินทาง

การเดินทางในพื้นที่นี้ ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางภายใน เนื่องจากมีการดำรงชีวิตให้จบภายในพื้นที่ได้ โดยไม่ต้องพึ่งพาส่วนอื่นของเมือง และอาจจะมีการเดินทางผ่านพื้นที่นี้ไปสู่พื้นที่ริมน้ำปิงบ้าง เพื่อแลกเปลี่ยนสินค้าหรือเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง สถานที่ที่ทำให้เกิดการเดินทางได้แก่ วัด บ้านเรือนในชุมชนพักอาศัย

ยุคดั้งเดิม	5. ชุมชนพักอาศัยทางใต้	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงการสำรวจ
		ลักษณะการเดินทาง

พื้นที่ส่วนนี้อยู่นอกกำแพงเมืองทางใต้ ถูกล้อมรอบด้วยกำแพงดินที่เป็นกำแพงเมืองชั้นนอก ซึ่งตามความเชื่อของพุทธศาสนานิกายลัทธิวัชรยาน ทิศใต้ไม่ใช่ทิศของการตั้งถิ่นฐานแต่เป็นทิศของความตาย ช่วงแรกของการพัฒนาเมืองจึงไม่มีการตั้งถิ่นฐานชุมชนบริเวณนี้ ต่อมาเมื่ออิทธิพลของพุทธศาสนานิกายนี้ลดความสำคัญลง เมืองขยายตัวเพิ่มขึ้น จึงมีการใช้พื้นที่ด้านใต้เพื่อเป็นที่อยู่อาศัยของไพร่ชั้นเลว ที่มีอาชีพเกษตรกรรม และเมื่อปลายยุคพื้นที่นี้เป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนที่ถูกกวาดต้อนมาจากเมืองอื่นโดยพระยาภาววิไล ได้แก่ ชุมชนบ้านวัวลาย ที่มีฝีมือในการทำเครื่องเงิน



ภาพที่ 3.1.2-7 แสดงการใช้ที่ดินและโครงข่ายการสัญจรในโซนที่ 5

ยุคดั้งเดิม	5. ชุมชนพักอาศัยทางใต้	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้ไม่ใช่ทิศของการตั้งถิ่นฐาน โครงข่ายสัญจรจึงแทบไม่มีปรากฏในช่วงแรก ต่อมาเมื่อมีการตั้งถิ่นฐานอันเนื่องมาจากการลดลงของอิทธิพลพุทธศาสนานิกายลังกาวงศ์แล้ว จึงมีโครงข่ายทางสายหลักที่ต่อเนื่องออกมาจากกำแพงเมืองไม่กี่สาย ซึ่งแบ่งพื้นที่เมืองด้านใต้ออกเป็น Block ขนาดใหญ่ ภายในเป็นเส้นทางที่เกิดขึ้นเองอิสระไม่มีระบบ แต่ใช้การได้ดีสำหรับชุมชนและการสัญจรในยุคนั้น

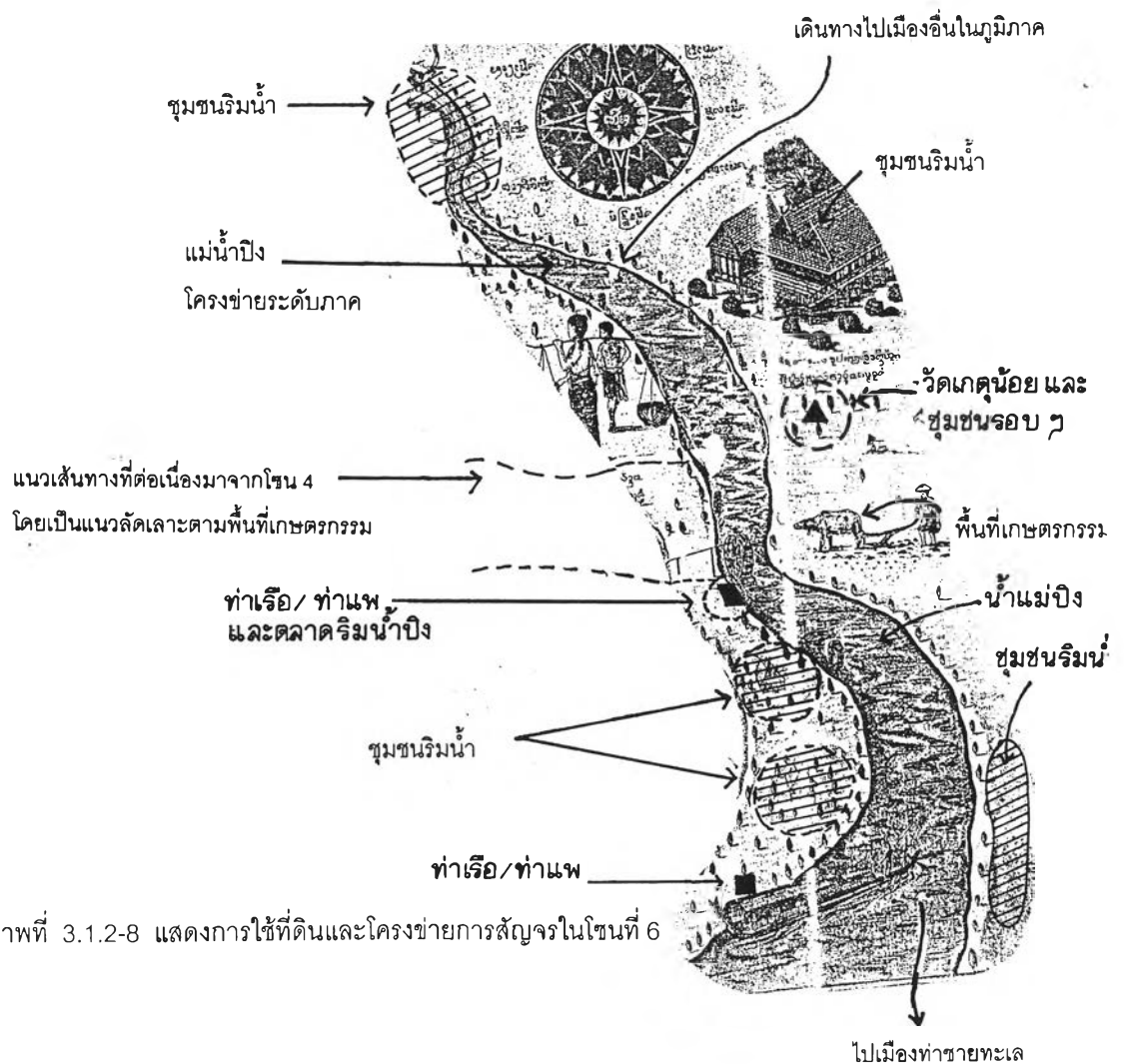
ยุคดั้งเดิม	5. ชุมชนพักอาศัยทางใต้	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

การเดินทางในพื้นที่นี้โดยส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางภายใน เนื่องจากเป็นชุมชนเกษตรกรรม ที่ผลิตเองใช้เอง เมื่อไม่มีสินค้าชนิดใดจึงจะเดินทางเข้าไปแลกเปลี่ยนกันในเมือง แต่เดิมทิศนี้เป็นทิศแห่งความตาย จึงมีการเดินทางออกจากเมืองผ่านพื้นที่นี้ทางประตูสวนปรุง เพื่อเอาศพไปเผาที่ป่าช้าหยาโดยผ่านประตูหยา ซึ่งเป็นประตูที่เจาะขึ้นภายหลัง บริเวณกำแพงเมืองชั้นนอก สถานที่ทำให้เกิดการเดินทางในพื้นที่นี้คือ บ้าน พื้นที่เกษตรกรรม และ วัด

ยุคดั้งเดิม	6. ชุมชนเกษตรกรรมริมน้ำ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

พื้นที่บริเวณนี้อยู่นอกกำแพงเมืองทางตะวันออก ตั้งแต่ส่วนที่อยู่นอกกำแพงดินไปจนถึงริมน้ำแม่ปิง ซึ่งเป็นการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเกษตรกรรมริมน้ำและชุมชนไพร่ ที่มีความสัมพันธ์กับกิจกรรมการเดินทางด้วยเรือแพ ได้แก่ชุมชนบ้านท่าแพ ชุมชนริมน้ำปิงของพวกลูกด่อ และที่พักชั่วคราวของพ่อค้าเรือ พื้นที่ริมน้ำปิงนอกจากจะเป็นที่ตั้งของชุมชนริมน้ำแล้ว ยังมีท่าเรือและท่าแพที่จะเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางทางน้ำ ในขณะที่เดียวกันก็ได้ใช้ประโยชน์ในการเป็นท่าสำหรับขนถ่ายสินค้าทางน้ำ เพื่อไปแลกเปลี่ยนกับต่างเมืองและแลกเปลี่ยนกันเองในเมือง ทำให้บริเวณริมน้ำปิงกลายเป็นตลาดอีกแห่งหนึ่งที่อยู่นอกเมือง โดยตลาดแห่งนี้จะมีทั้งสินค้าที่มาจากทางเรือแพ และจากพ่อค้าที่นำสินค้ามาที่กองคาราวานจากเมืองอื่นซึ่งจะมาตั้งกระโจมค้างคืนและขายสินค้าอยู่บริเวณนี้ด้วย จากนั้นจึงจะไปเมืองอื่นต่อไป

นอกจากนี้ยังพบว่ามีหลักฐานการเริ่มต้นข้ามฝั่งแม่น้ำปิงไปใช้พื้นที่ปลูกสร้างทางตะวันออกของแม่น้ำปิง จากตำแหน่งของวัดเกตุน้อย ซึ่งต่อมาได้พัฒนาขึ้นเป็นชุมชนใหญ่ในยุคเปลี่ยนแปลง (อิศรา 2353 ; น.158) และชุมชนเมืองล่าง เมืองสาทร เมืองกาย ที่อยู่ทางตะวันออกเฉียงใต้ของแม่น้ำปิง ก็มาจากการอพยพของชุมชนในสมัยพญากาวิละ ซึ่งเป็นชุมชนชนบทเกษตรกรรมเลี้ยงเมือง



ภาพที่ 3.1.2-8 แสดงการใช้ที่ดินและโครงข่ายการสัญจรในโซนที่ 6

ยุคดั้งเดิม	6. ชุมชนเกษตรกรรมริมน้ำ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่นี้ มีทั้งโครงข่ายทางบกและทางน้ำ ในส่วนที่เป็นโครงข่ายทางบกมีแนวเส้นทางหลักที่ลากออกมาจากกำแพงเมืองทั้งสองชั้นจนถึงริมแม่น้ำปิง โดยมีเส้นทางย่อยๆ ไม่เป็นระเบียบเส้นตรง แยกไปจากทางหลัก นำการสัญจรสู่พื้นที่พักอาศัยเบาบางภายในพื้นที่

ส่วนโครงข่ายทางน้ำได้แก่แม่น้ำปิง ซึ่งมีบทบาทมากในการเดินทางไกลระดับภาค แม่น้ำปิงจะนำการสัญจรสู่ชุมชนริมน้ำ และเมืองอื่นในภูมิภาคที่ไม่สะดวกในการเข้าถึงโดยทางบก ซึ่งเมืองต่างๆ ในยุคนี้มักจะตั้งถิ่นฐานบริเวณริมน้ำอยู่แล้ว ดังนั้นการเข้าถึงโดยทางเรือจึงสะดวกกว่า นอกจากนี้ยังนำการสัญจรสู่เมืองท่าชายทะเลที่อยู่ตอนล่างด้วย

ยุคดั้งเดิม	6. ชุมชนเกษตรกรรมริมน้ำ	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง



การเดินทางบริเวณนี้มีลักษณะเป็นการเดินทางเข้ามาเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากโครงข่ายทางบกเป็นทางน้ำ เพื่อแลกเปลี่ยนสินค้าของพ่อค้าต่างถิ่นบริเวณตลาดริมน้ำปิง และการเดินทางผ่านของกองคาราวานที่มาตั้งกระโจมขายของที่ริมน้ำจากนั้นจึงไปค้าขายเมืองอื่นต่อ สถานที่ที่ทำให้เกิดการเดินทาง นอกจากพื้นที่เกษตรกรรมแล้ว ยังมีท่าเรือ ท่าแพ ซึ่งทำให้เกิดการเดินทางเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้า และตลาดริมน้ำปิงที่ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อไปแลกเปลี่ยนสินค้า

3.1.3 รูปแบบการเดินทางของเมืองในยุคดั้งเดิม

- พิจารณาด้านระดับพื้นที่ แบ่งเป็น 4 ระดับคือ
 - : ระดับภาค ระดับเมือง ระดับย่าน ระดับละแวกบ้าน
- พิจารณาจากประเภทของสิ่งที่โดยสาร มี 2 ประเภท
 - : การเดินทางของคน และการเดินทางของสินค้า
- พิจารณาลักษณะของการประกอบการขนส่ง
 - : การเดินทางที่เป็นส่วนตัว และ การเดินทางที่ไม่ใช่ส่วนตัว
- พิจารณาด้านการใช้เครื่องยนต์
 - : รูปแบบที่ใช้เครื่องยนต์ (MT) และ รูปแบบไร้เครื่องยนต์ (NMT)

โดยเมื่อใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้น จะแบ่งรูปแบบการเดินทางได้ดังตารางที่ 3.1.3-1

ตารางที่ 3.1.3-1 จำนวนรูปแบบการเดินทางในอุคตั้งเดิม

การเดินทางระดับภาค				การเดินทางระดับเมือง								การเดินทางระดับย่าน / ชุมชน						การเดินทางระดับละแวกบ้าน							
การเดินทางของคน				การเดินทางของสินค้า				การเดินทางของคน				การเดินทางของสินค้า		การเดินทางของคน				การเดินทางของสินค้า		การเดินทางของคน				การเดินทางของสินค้า	
ส่วนตัว		ไม่ส่วนตัว						ไม่ส่วนตัว				ส่วนตัว		ไม่ส่วนตัว		การเดินทางของสินค้า		ส่วนตัว		ไม่ส่วนตัว					
MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT
	สัตว์พาหนะ				เกวียน เรือ กองคาราวาน		เดินเท้า สัตว์พาหนะ		เสลียง เดินเท้า		เกวียน สัตว์พาหนะ เดินเท้า		เดินเท้า		เดินเท้า สัตว์พาหนะ		เกวียน เดินเท้า สัตว์พาหนะ		เดินเท้า		เดินเท้า				เดินเท้า

3.1.4 การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

รูปแบบการเดินทางในยุคนี้ใช้การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ทั้งหมด โดยมีลักษณะที่เอื้อให้เกิดรูปแบบการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ 3 ประการคือ

1. ลักษณะการดำเนินชีวิตในระบบการผลิตแบบยังชีพ ที่มีระดับเทคโนโลยีในการผลิตต่ำ จะต้องพึ่งพาแรงงานคนและสัตว์เป็นปัจจัยสำคัญในการผลิต
2. การพัฒนาเมืองถูกจำกัดอยู่ภายในขอบเขตของกำแพงเมืองและบริเวณเกี่ยวเนื่องโดยรอบ ทำให้เนื้อเมืองขยายตัวได้น้อยและอยู่ในบริเวณที่จำกัด สถานที่ที่ทำให้เกิดการเดินทงมีไม่หลากหลาย และอยู่ในระยะสบายที่สามารถใช้การเดินเท้าได้ภายใต้ร่มเงาไม้ที่มีทั่วไปในเขตเมือง
3. สภาพสังคมเป็นแบบปิด ไม่มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อการเดินทางเข้ามาเผยแพร่ในเมือง

ลักษณะสำคัญทั้ง 3 ประการ ได้เป็นตัวสนับสนุนให้เมืองเชียงใหม่ในยุคนี้ เป็นเมืองที่อยู่ได้ด้วยตัวเอง มีการพึ่งพาสังคมภายนอกน้อยมาก ดังนั้นการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์จึงมีใช้อย่างเหมาะสมสอดคล้องกับความจำเป็นในยุคสมัย และอยู่ในสภาพแวดล้อมเมืองเช่นนี้ การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ในยุคนี้ ได้แก่ การเดินเท้า เสลียง สัตว์พาหนะ เกวียน และเรือ แพ เป็นต้นอิศรา กันตง (2533) ได้ศึกษาและอธิบายถึงลักษณะของรูปแบบการเดินทางแต่ละชนิดไว้ โดยจะยกมากล่าวโดยสังเขป ดังนี้

การเดินเท้า



การเดินเท้าของคน เป็นการเดินทางที่ใช้กันมากที่สุดทั้งภายในเมืองและนอกเมือง มีการเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ แต่มีข้อจำกัดคือช้าและได้ระยะทางน้อย จึงนิยมใช้สำหรับการเดินทางในระยะใกล้ภายในเมืองมากกว่า ซึ่งขอบเขตเมืองในยุคอดีตอยู่ในระยะสบาย ที่สามารถใช้การเดินเท้าได้ (อิศรา กันตง ได้นิยามระยะสบายไว้ว่า เป็นระยะที่แทนได้ด้วยระยะทางการเดินเท้าจากประตูสวนดอกถึงประตูท่าแพ

หรือระยะแนวเหนือใต้ จากประตูสวนดอกถึงประตูข้าวก้อม) ส่วนการเดินทางในระยะไกลเพื่อไปต่างเมือง ต้องมีการหยุดพักแรม และเดินต่อในวันใหม่ เส้นทางเดินเท้าจะเป็นแนวลาดเลาะไปตามภูมิประเทศโดยมีสภาพธรรมชาติเป็นที่หมายตา การเดินช้าๆ กันได้ทำให้เกิดเป็นทางที่มีความกว้างประมาณ 0.5 เมตร ซึ่งจะส่งผลให้เกิดเป็นโครงข่ายได้ต่อไปในอนาคต



การใช้เสลี่ยงหาม

การใช้เสลี่ยง เป็นการเดินทางที่ขนชั้นปกครองใช้เท่านั้น โดยมีทาสหรือไพร่เป็นผู้หาม มีการเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ แต่เหมาะกับการเดินทางในที่ราบมากกว่า มีข้อจำกัดคือช้าและได้ระยะทางน้อยเพราะใช้แรงคนแบก

การใช้สัตว์พาหนะ

การนำสัตว์พาหนะมาใช้ในการเดินทาง มีจุดประสงค์เพื่อแบกสัมภาระ ทำให้บรรทุกสัมภาระได้เยอะและเดินทางได้ระยะไกลกว่าใช้แรงมนุษย์ สัตว์พาหนะที่นำมาใช้ได้แก่



ที่มา : บุญเสริม สาดราภย์ (2532)

- ช้าง เป็นพาหนะที่ใช้ในชนชั้นปกครอง เพื่อการแบกสัมภาระในยามศึกสงครามสามารถเข้าถึงได้ทุกสภาพภูมิประเทศ ทุกฤดูกาล ได้ระยะทางไกล องค์ประกอบของเมืองที่เกิดขึ้น



ที่มา : สรัสวดี อ๋องสกุล (2539)

ตามมาจากการใช้ช้างคือ หุ่นช้างคลาน หนองน้ำ และโรงช้าง



ที่มา : บุญเสริม สาดราภย์ (2522)

- ม้า เป็นสัตว์ที่นิยมใช้ในชนชั้นปกครอง ใช้ประโยชน์เช่นเดียวกับช้าง แต่มีความเร็วสูงสุด มีข้อจำกัดคือใช้งานในฤดูฝนไม่ได้ การใช้ม้าเป็นพาหนะทำให้เกิดองค์ประกอบของเมืองตามมาคือ หุ่นม้าเลี้ยงสัตว์ และโรงม้า

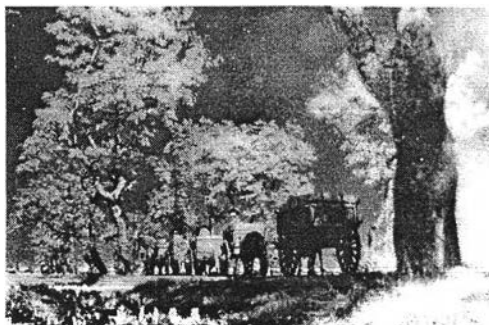
- วัว เป็นสัตว์ที่ไพร่นิยมใช้ นอกจากจะใช้เพื่อทำนาแล้วยังใช้บรรทุกสินค้าไปขายต่างเมือง เรียกว่า "วัวต่าง" วัวเหมาะกับสภาพภูมิประเทศแบบที่ดอน สามารถใช้ใช้ไปกับทางคดเคี้ยวและทางขรุขระ

- ควาย เป็นสัตว์พาหนะของไพร่ แต่ไม่เป็นที่นิยมเพราะเหมาะกับสภาพภูมิประเทศที่ลุ่มมากกว่า

- ล่อ เป็นสัตว์พาหนะของพ่อค้าฮ่อและไทยใหญ่ ที่ใช้บรรทุกสินค้าเป็นกองคาราวานติดต่อซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้านระหว่างล้านนากับยูนนาน พม่า หลวงพระบาง เป็นสัตว์ที่อดทนต่อความร้อนดี ไม่ค่อย ควบคุมง่าย อดทนต่อทุกสภาพอากาศ



ที่มา : สรัสวดี อ๋องสกุล



เกวียน

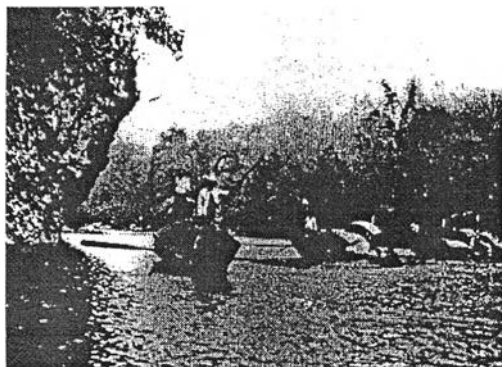
เป็นพาหนะที่ใช้บรรทุกสัมภาระ โดยอาศัยแรงลากจูงจากวัว ควาย นิยมใช้เกวียนวัวมากกว่าเกวียนควายเพราะใช้ได้กับสภาพที่ดอน เกวียนจะใช้ได้ดีกับภูมิประเทศแบนราบ ซึ่งในยุคนี้เกวียนใช้บรรทุกผลผลิตจากพื้นที่เกษตรกลับบ้าน และบรรทุกสินค้าไปแลกเปลี่ยนกัน โดยสามารถเข้าไปใช้ทางในเมืองได้

เรือ-แพ

เรือ และ แพ ใช้สำหรับการคมนาคมในระดับภาคและการเดินทางภายนอกเมือง รวมทั้งเป็นการเดินทางสำหรับชุมชนที่อยู่ริมน้ำด้วย พื้นที่ในเมืองไม่สามารถใช้เรือเพื่อการสัญจรได้ แม้ว่าจะมีคูเมืองก็ตาม เนื่องจากระดับน้ำในคูเมืองจะได้รับการปรับให้สูงโดยฝายกั้นน้ำ จึงไม่สามารถใช้เรือได้ นอกจากจะใช้ข้ามฟากเท่านั้น



ที่มา Siam Land of Free Men , The Smithsonian Institution ,1943



ที่มา : พิษณุ จันทรวีพัน (2539)

เรือและแพในยุคนี้ส่วนใหญ่ใช้เพื่อการเดินทางนำสินค้าไปค้าขายเมืองอื่นในระยะไกลโดยล่องน้ำแม่ปิงทางด้านตะวันออกของเมือง ซึ่งการเดินทางโดยใช้เรือ , แพ ทำให้เกิดโครงสร้างเมืองที่เป็นท่าเรือและท่าแพบริเวณริมน้ำปิงตามมา

3.2 เชียงใหม่ในยุคเปลี่ยนแปลง (พ.ศ. 2398-2499)

3.2.1 ภาพรวมของการพัฒนาเมือง

เหตุการณ์ยุคเปลี่ยนแปลงในเชียงใหม่ เริ่มจากการที่ประเทศอังกฤษได้เข้ามามีอิทธิพลทางการค้ากับเมืองในล้านนาหลังจากที่ได้พม่าและอินเดียเป็นเมืองขึ้นแล้ว การเข้ามาของประเทศอังกฤษเป็นไปในลักษณะของการล่าอาณานิคมเพื่อแสวงหาวัตถุดิบที่ไม่มีในประเทศของตน อังกฤษได้เข้ามาขอทำไม้สักในล้านนาจากเจ้านายฝ่ายเหนือโดยให้เงินเป็นสิ่งตอบแทน ซึ่งเจ้านายฝ่ายเหนือก็ยินยอมและทำให้มีระบบเงินตราเข้ามาสู่ระบบเศรษฐกิจเมืองในยุคนี้ ส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจแบบยังชีพเปลี่ยนเป็นระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม

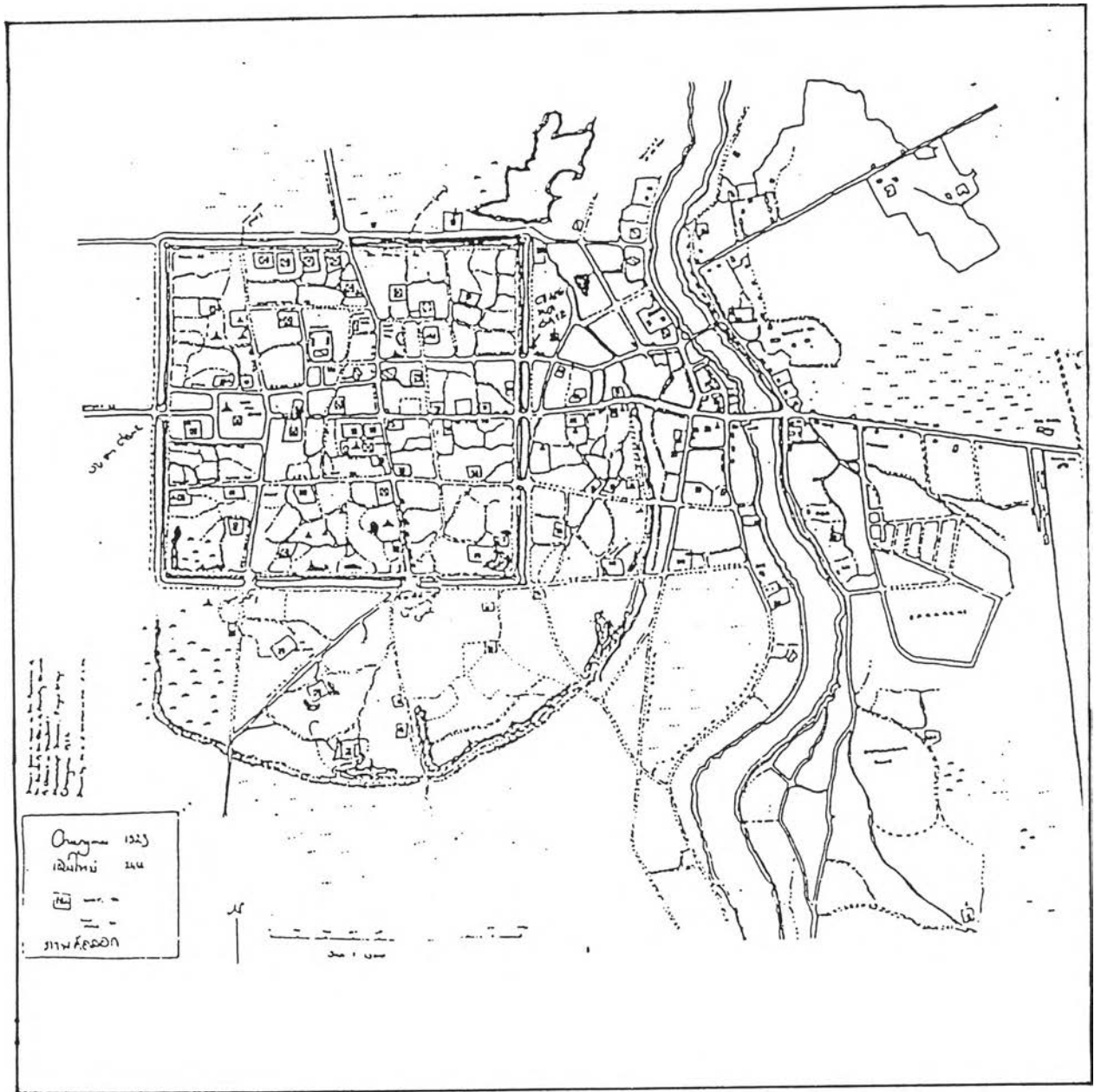
ในปีพ.ศ.2398 อังกฤษทำสนธิสัญญาบาวริงกับไทยที่กรุงเทพฯ เพื่อรับรองฐานะและเสรีภาพทางการค้าของคนในบังคับอังกฤษในประเทศไทย อังกฤษต้องการไม้สักจำนวนมากจึงได้เข้ามาขอสัมปทานป่าไม้ในภาคเหนือส่งผลให้กิจการไม้สักขยายตัวมาก ซึ่งในประเด็นนี้รัฐบาลไทยเกรงว่าจะเสียดินแดนล้านนาให้แก่อังกฤษ ประกอบกับความต้องการจะปฏิรูปการปกครองใหม่อยู่แล้ว จึงได้ส่งข้าราชการจากสวนกลางขึ้นมาประจำการที่เชียงใหม่เป็นครั้งแรกในปี พ.ศ.2417 เพื่อเป็นการดูแลผลประโยชน์ด้านการค้าให้ตกอยู่กับล้านนาและส่งให้สวนกลางด้วย รวมทั้งเพื่อเป็นการเตรียมตัวในการปฏิรูปการปกครองมณฑลพายัพ ที่จะเกิดต่อมาภายหลัง

ก่อนที่ข้าราชการจากสวนกลางจะขึ้นมาประจำที่เชียงใหม่ ได้มีมิชชันนารีอเมริกันเข้ามาเผยแพร่ศาสนาคริสต์ในเชียงใหม่เมื่อปี พ.ศ.2406 ซึ่งเป็นการคานอำนาจอังกฤษโดยทางอ้อม มิชชันนารีที่เข้ามาได้นำระบบการศึกษาแผนใหม่และการรักษาพยาบาลแผนใหม่เข้ามาด้วย ซึ่งประสบความสำเร็จมาก ในขณะเดียวกันก็ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อรูปแบบการใช้ที่ดินของเมืองเชียงใหม่มากขึ้น โดยเฉพาะทางตะวันออกของแม่น้ำปิง

เหตุการณ์ในกรุงเทพฯ ที่ส่งผลต่อเมืองประเทศราชในล้านนา นอกเหนือจากการทำสนธิสัญญาบาวริงแล้ว คือยุคนี้อยู่ในสมัยของรัชกาลที่ 5 แห่งราชวงศ์จักรี ซึ่งได้ประกาศเลิกทาสทั่วราชอาณาจักร และนำระบบการศึกษาแผนใหม่มาใช้ตลอดจนระบบผูกขาดภาษีสินค้าและที่ดิน ซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เศรษฐกิจ ระบบการถือครองที่ดิน ระบบการศึกษา ระบบผลิต และการใช้ที่ดินในล้านนาอย่างชัดเจน

ต่อมารัฐบาลกรุงเทพฯ ได้จัดการปฏิรูปการปกครองมณฑลพายัพในปีพ.ศ.2427 ซึ่งเป็นกระบวนการรวมหัวเมืองประเทศราชล้านนาเข้ากับสวนกลาง เพื่อสร้างเอกภาพของรัฐให้มีพระมหากษัตริย์เป็นศูนย์รวมอำนาจเพียงแห่งเดียว ผลของการปฏิรูปครั้งนี้ทำให้เจ้าเมืองเชียงใหม่สูญเสียอำนาจและผลประโยชน์ เจ้าอินทวิชยานนท์ ถือเป็นเจ้าเมืองประเทศราชองค์สุดท้าย เพราะหลังจากนั้นแล้วรัฐบาลกลางได้ผนวกเชียงใหม่เป็นส่วนหนึ่งของไทย เจ้าเมืององค์ต่อๆ มาอีก 2 พระองค์สุดท้าย คือเจ้าอินทวโรรสสุริยวงศ์ องค์ที่ 8 และพลตรีเจ้าแก้วขวัญ องค์ที่ 9 กลายเป็นเจ้าเมืองที่ไม่มีอำนาจในการปกครองบ้านเมือง เพราะราชการทั้งหมดขึ้นกับข้าหลวงประจำนครที่เป็นข้าราชการจากสวนกลางส่งไปประจำ

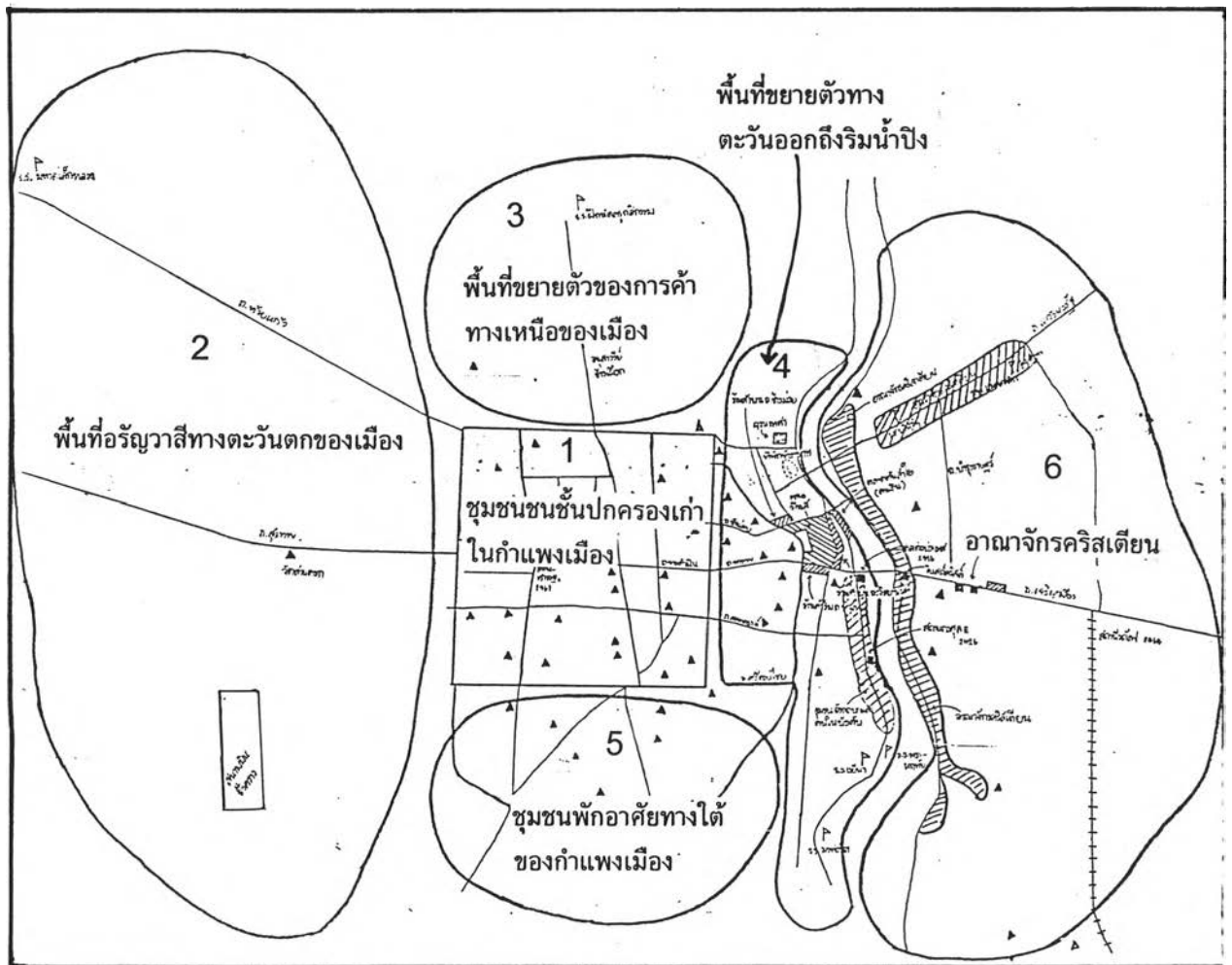
ในปี 2475 คณะราษฎรเปลี่ยนแปลงการปกครอง จากสมบูรณาญาสิทธิราชมาเป็นประชาธิปไตย มีผลต่อการลดฐานะของเชียงใหม่จากมณฑลพายัพมาเป็นจังหวัดหนึ่งของประเทศไทย โดยมีพระยาอนุบาลพายัพกิจ เป็นผู้ว่าราชการคนแรกของจังหวัดเชียงใหม่



แผนที่ 3.2.1-1 แผนที่เมืองเชียงใหม่ในยุคเปลี่ยนแปลง ปี 2466

3.2.2 การชี้แจงสภาพการพัฒนาเมือง วิถีชีวิตและการเดินทาง ในแต่ละบริเวณของเมืองเชียงใหม่

การศึกษาสภาพการพัฒนาเมือง วิถีชีวิตและการเดินทางของเมืองในยุคนี้ จะจำแนกพื้นที่เมืองออกเป็น 6 ส่วน โดยใช้หลักเกณฑ์เช่นเดียวกับยุคดั้งเดิม เนื่องจากสภาพเมืองมีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปจากในยุคดั้งเดิม จึงมีพื้นที่ส่วนทางตะวันออกของแม่น้ำปิงเพิ่มขึ้นมา และพื้นที่เดิมในยุคดั้งเดิมบางส่วนก็ถูกจัดรวมเข้าเป็นพื้นที่เดียวกัน เนื่องจากมีความสอดคล้องกันของการใช้พื้นที่บริเวณนั้น



ภาพที่ 3.2.2-1 การแบ่งโซนศึกษาพื้นที่เมืองเชียงใหม่ในยุคเปลี่ยนแปลง

ยุคเปลี่ยนแปลง	1.ชุมชนชั้นปกครองเก่าในกำแพงเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

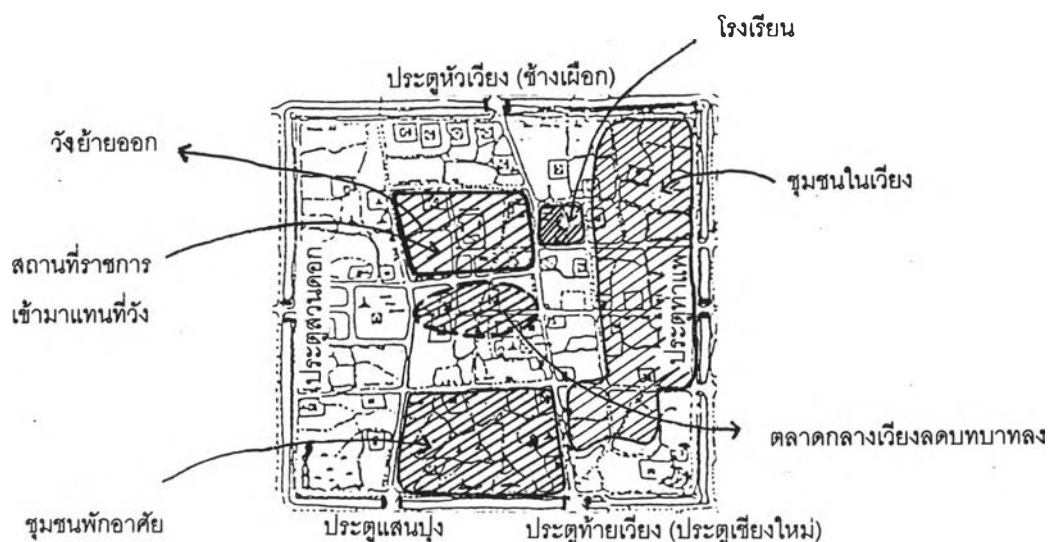
การเข้ามาของระบบทุนนิยมตะวันตกและการหยุดทำสงครามกับเมืองต่างๆ ทำให้การใช้ที่ดินและวิถีชีวิตในกำแพงเมืองเปลี่ยนแปลง กำแพงเมือง คูเมืองและประตูเมืองในยุคนี้หมดความสำคัญในทางยุทธศาสตร์ไป

มีบทบาทเป็นเพียงขอบเขตที่แสดงถึงความแตกต่างระหว่างคนพื้นเมืองกับผู้มาเยือนใหม่ โดยเฉพาะข้าราชการจากส่วนกลางที่ระยะแรกจะตั้งถิ่นฐานนอกกำแพงเมือง ต่อมาเมื่อชาวเมืองคุ้นเคยจึงมีการผสมผสานระหว่างชาวเมืองเดิมกับผู้มาเยือนใหม่ บรรดาสถานที่ราชการจึงย้ายเข้ามาอยู่ในกำแพงเมือง แทนที่บริเวณที่เป็นเวียงวังเดิม ซึ่งบรรดาเจ้านายได้ย้ายออกไปอยู่นอกเมืองแทน หลังจากนั้นโครงสร้างเมืองส่วนที่เป็นกำแพงเมือง ประตูเมืองจึงลดความสำคัญลงและกลายเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของเมือง จึงมีการรื้อทำลายในเวลาต่อมาเมื่อปลายยุคในปี 2476

การนำระบบภาษีที่ดินมาใช้ทำให้ที่ดินเป็นสิ่งที่มีความสำคัญ ใครที่มีในครอบครองต้องเสียภาษี ดังนั้นบรรดาเจ้านายที่ครอบครองที่ดินมากจึงขายให้เอกชนหรือยกให้กับสถานที่ราชการหรือโรงเรียน และย้ายไปอยู่นอกเมืองแทน การยกที่ดินให้วัดที่เคยทำในอดีตก็น้อยลงทำให้การสร้างวัดในยุคนี้ลดลง ในขณะที่เดียวกันวัดเองก็ต้องแสดงอาณาเขตที่ชัดเจนเพื่อป้องกันการบุกรุก ส่วนที่ดินบริเวณวัดร้างหลายแห่งเริ่มถูกจับจอง และเปลี่ยนแปลงประโยชน์ใช้สอยเป็นสถานที่ราชการ โรงเรียน และที่พักอาศัย

นอกจากนี้การเลิกทาสในสมัยรัชกาลที่ 5 ทำให้ระบบเจ้าขุนมูลนายหมดไป บรรดาประชาชนสามารถจับจองที่ดินเป็นกรรมสิทธิ์และประกอบอาชีพของตนเองได้ ปัจจัยการผลิตไม่ได้เป็นของพระมหากษัตริย์ดังเช่นในอดีต ประชาชนจึงพัฒนาที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยและร้านค้าพาณิชย์กรรม ตลอดจนทำการเกษตรเพื่อการค้าได้ซึ่งสอดคล้องกับระบบทุนนิยมที่ส่งเสริมการผลิตเพื่อขาย

พื้นที่ตลาดกลางเวียง (ลิเซียงพระ) ในเขตกำแพงเมือง ที่เคยเอื้อประโยชน์ต่อชนชั้นปกครองในอดีต ได้มีจำนวนลดน้อยลงและหายไปที่สุดในที่สุด เนื่องจากมีคนในบังคับอังกฤษและพ่อค้าจีนมาตั้งร้านค้าที่เปิดตลอดทั้งวันบนพื้นที่นอกกำแพงเมืองทางฝั่งตะวันออกจนถึงริมแม่น้ำปิง ซึ่งร้านค้าเหล่านี้เข้ามามีบทบาทแทนที่ตลาดกลางเวียง และมีความจำเป็นต่อชีวิตของประชาชนมากขึ้นกว่าในอดีต อันเนื่องมาจากระบบการผลิตเปลี่ยนไป



ภาพที่ 3.2.2-2 การใช้ที่ดินและโครงข่ายการสัญจรในโซนที่ 1

ยุคเปลี่ยนแปลง	1. ชุมชนชนชั้นปกครองเก่าในกำแพงเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่กำแพงเมืองมีเพียงเป็นทางบกเท่านั้น ยังคงมีถนนแกนหลักตัดกันเป็นระบบตารางกริดเหมือนในอดีต แต่มีการขยายตัวโดยเพิ่มความหนาแน่นและความถี่ของเส้นทางสายรองลงไป ในระบบเดิม มีการปรับปรุงผิวทางที่เดิมเป็นทางเกวียนให้กว้าง เรียบ และพื้นแข็งกว่าเดิม เพื่อรองรับการสัญจรของพาหนะใหม่ๆ ที่เข้ามาพร้อมกับข้าราชการส่วนกลาง ได้แก่ รถม้า รถม้า รถม้า รถม้า และรถจักรยาน เป็นต้น โดยการเดินทางเข้าออกในกำแพงเมืองจะมีโครงข่ายนอกเมืองทุกด้าน นอกจากนี้ยังมีการเจาะกำแพงเมืองเพื่อเป็นทางออกเพิ่มขึ้น และไม่จำเป็นต้องมีประตูเมืองเพื่อควบคุมความปลอดภัยอีกต่อไป

ยุคเปลี่ยนแปลง	1. ชุมชนชนชั้นปกครองเก่าในกำแพงเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

การเดินทางในพื้นที่นี้ มีลักษณะของการเดินทางภายในและการเดินทางออกไปนอกพื้นที่ เนื่องจากการใช้ที่ดินภายในเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการ โรงเรียน วัด และที่อยู่อาศัย ซึ่งจะทำให้เกิดการเดินทางภายในได้ แต่ระบบผลิตในยุคนี้ไม่ได้จบภายในกำแพงเมือง คือในเมืองไม่ได้เป็นที่ตั้งของย่านการค้า ดังนั้นจึงมีการเดินทางออกมานอกพื้นที่เพื่อไปสู่ย่านการค้านอกกำแพงเมืองทางตะวันออกและริมแม่น้ำปิง ในยุคนี้มีสถานที่ที่ทำให้เกิดการเดินทางมากขึ้นจากยุคดั้งเดิม คือ สถานที่ราชการ โรงเรียน และโรงพยาบาล

ยุคเปลี่ยนแปลง	2. พื้นที่อรัญวาสีทางตะวันตกของเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

เดิมพื้นที่ด้านนี้เป็นดินแดนอรัญวาสีและเวียงบริวารในยุคดั้งเดิม ในยุคเปลี่ยนแปลงนี้เวียงสวนดอกได้กลายเป็นวัดสำคัญแห่งหนึ่งของเมือง ส่วนเวียงเจ็ดรินถูกปล่อยร้างและภายหลังได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์เป็นสถานับการศึกษาคือโรงเรียนมหาดเล็กหลวง

การเปิดพื้นที่ด้านนี้ให้มีการตั้งถิ่นฐานขึ้นได้ เป็นผลมาจากการตัดถนน 2 สายผ่านเข้ามาในพื้นที่นี้ คือ ถนนสุเทพ ออกจากประตูสวนดอกผ่านกลางเวียงสวนดอก และถนนห้วยแก้วที่พุ่งออกจากแจ้งหัวรินผ่านกลางเวียงเจ็ดรินทำให้เกิดการเติบโตตามแนวถนน โดยพื้นที่แถบที่ตอนทางตะวันตกญี่ปุ่นได้สร้างเป็นสนามบินชั่วคราวใช้หลังสงครามโลกที่ 2 ต่อมาราวปีพ.ศ.2429 เริ่มมีชุมชนบ้านเรือนขยายออกมาจากแนวกำแพงเมืองเกาะตัวบริเวณถนนทั้งสองเส้น ซึ่งการตั้งถิ่นฐานบนถนนสุเทพนั้นกระจายออกมาจนถึงเวียงสวนดอก ส่วนบนถนนห้วยแก้วมีการตั้งถิ่นฐานเกาะตัวเบาบางบริเวณแจ้งหัวริน ส่วนพื้นที่อื่นๆนอกจากนี้เป็นทุ่งนา ป่าโปร่ง เศษซากคูดิน วัดร้าง และป่าทึบ (อัน นิมมานเหมินทร์ : อ่างใน รวี หน้า 53)

ยุคเปลี่ยนแปลง	2. พื้นที่อรัญวาสีทางตะวันตกของเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่นี้มีทั้งทางบกและทางอากาศ แต่ทางอากาศไม่ได้ทำให้เกิดโครงข่ายทางกายภาพ มีเพียงการใช้พื้นที่ของสนามบินเท่านั้น ที่สร้างใช้ชั่วคราวในสมัยหลังสงครามโลกครั้งที่สองโดยญี่ปุ่น



ภาพที่ 3.2.2-3 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการใช้ที่ดินและโครงข่ายการสัญจรในโซนที่ 2 ปี พ.ศ. 2497
ที่มา : นวลศิริ วงศ์ทางสวัสดิ์ (2528)

การสัญจรที่จัดว่าเป็นผลต่อการเดินทางของเมืองจริงๆ คือทางบก ซึ่งมีถนนรัศมีที่ลากออกมาจากกำแพงเมือง 2 สาย คือถนนห้วยแก้ว ที่ออกจากแจ่งหัวรินผ่านกลางเวียงเจ็ดริน นำการสัญจรสู่น้ำตกห้วยแก้ว ภายหลังจากปี 2478 พระครูบาศรีวิชัยได้ขยายเส้นทางและสร้างทางเชื่อมต่อขึ้นไปยังพระธาตุดอยสุเทพ ถนนอีกสายหนึ่งคือ ถนนสุเทพที่ลากต่อเนื่องออกมาจากในกำแพงเมือง โดยผ่านประตูสวนดอกผ่านกลางเวียงสวนดอกไปสู่พื้นที่ ฝายหิน ลักษณะเส้นทางของถนนทั้งสองสายเป็นเส้นเดี่ยวโดดๆ เพื่อการติดต่อสัญจรจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (ภาพที่ 3.2.2-3)

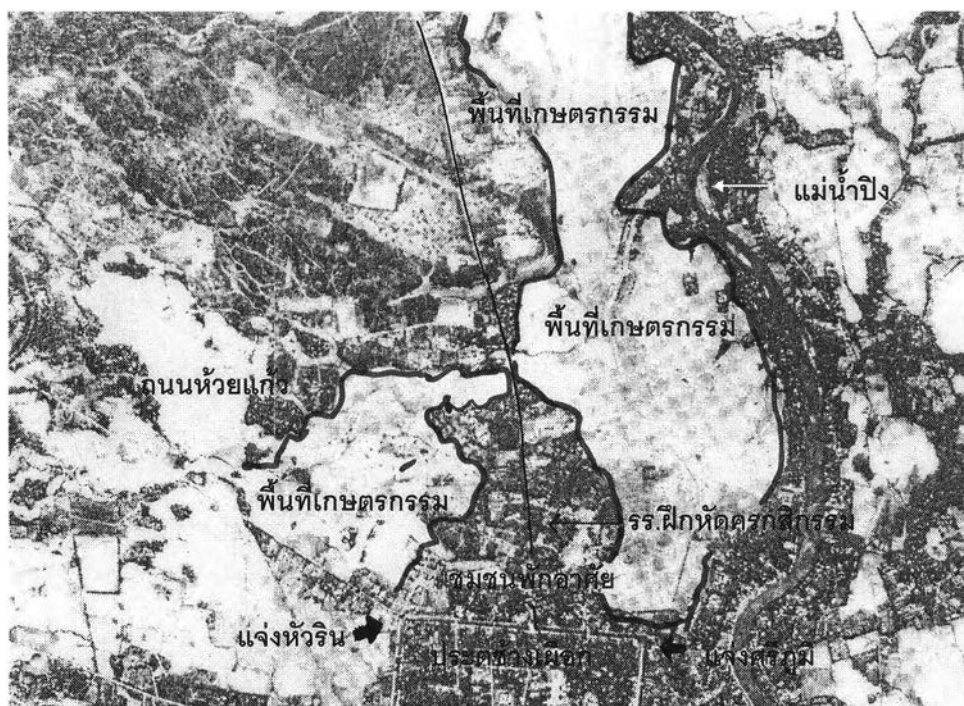
ยุคเปลี่ยนแปลง	2. พื้นที่อรัญวาสีทางตะวันตกของเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

สถานที่ที่ทำให้เกิดการเดินทางในพื้นที่นี้ คือ วัดสวนดอก ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมทางศาสนา , โรงเรียนมหาดเล็กหลวง ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อการศึกษา , ชุมชนพักอาศัย เป็นจุดเริ่มต้นและจุดปลายของการเดินทาง

ถ้าพิจารณาสถานที่ที่ทำให้เกิดการเดินทางในพื้นที่นี้ จะพบว่าไม่มีบริเวณที่ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อไปซื้อสินค้า ดังนั้นจึงยังคงมีการเดินทางออกมานอกพื้นที่ไปสู่แหล่งการค้าของเมืองทางตะวันออก เพื่อซื้อหาสินค้า ส่วนลักษณะการเดินทางทั่วๆ ไปในพื้นที่ เป็นการเดินทางภายใน

ยุคเปลี่ยนแปลง	3. พื้นที่ขยายตัวของการค้าทางเหนือของเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

บริเวณนี้เป็นที่ตั้งถิ่นฐานชุมชนกลุ่มใหญ่ โดยมีวัดหลายแห่งเป็นศูนย์กลางของชุมชน พื้นที่ส่วนนี้มีการขยายตัวของชุมชนตั้งแต่ปี พ.ศ.2469 เมื่อรัฐบาลได้ก่อตั้งโรงเรียนฝึกหัดครูกรรมศาสตร์ ต่อมา มีการสร้างสถานีขนส่งช้างเผือกบริเวณที่สร้างอนุเสาวรีย์ช้างเผือก ประกอบกับถนนช้างเผือกที่ลากออกไปจากประตูช้างเผือกนั้น เป็นเส้นทางเชื่อมกับค่ายทหารและชุมชนทางด้านเหนือของเมือง จึงทำให้ริมถนนสองฝั่งกลายเป็นที่ตั้งของร้านค้าประเภทต่างๆ โดยเฉพาะช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัย และกิจกรรมการค้ามากขึ้น ในแถบถนนมณีนพรัตน์และประตูช้างเผือก โดยส่วนใหญ่เป็นคนพื้นเมืองและชาวจีนที่มาจากมาหาเกียกยานี้ ส่งผลให้การใช้พื้นที่เพื่อเกษตรกรรมหมดความสำคัญไป และหนองน้ำใหญ่ก็ถูกถมเพื่อใช้เป็นพื้นที่ปลูกสร้างของเมือง



ภาพที่ 3.2.2-4 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการใช้ที่ดินและโครงข่ายสัญญาณในโซนที่ 3 ปี พ.ศ.2497

มาตราส่วน 1 : 50,000 ที่มา : นวลศิริ วงศ์ทางสวัสดิ์ (2528)

ยุคเปลี่ยนแปลง	3. พื้นที่ขยายตัวของการค้าทางเหนือของเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

โครงข่ายด้านนี้เป็นโครงข่ายสัญญาณทางบกเท่านั้น มีถนนข้างเผือกที่ลากต่อเนื่องจากโครงข่ายในเมืองออกไปทางประตูข้างเผือก มีความกว้างและสภาพผิวทางที่สามารถรองรับพาหนะรุ่นใหม่ได้ โดยถนนข้างเผือกมีเส้นทางไปเชื่อมกับค่ายทหารและชุมชนทางด้านเหนือของเมือง จึงทำให้เกิดการเติบโตของสิ่งปลูกสร้างตามแนวถนนไปตลอด

ยุคเปลี่ยนแปลง	3. พื้นที่ขยายตัวของการค้าทางเหนือของเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

เมื่อประเมินลักษณะการเดินทางจากสภาพการใช้ที่ดินและวิถีชีวิต จะพบว่าพื้นที่ย่านนี้มีลักษณะการเดินทางเข้ามาหา เนื่องจากมีจุดที่ทำให้เกิดการเดินทางในย่านนั้นนอกเหนือไปจากยุคดั้งเดิม ได้แก่

- ร้านค้าต่างๆ ริมถนนข้างเผือก ซึ่งทำให้เกิดการเดินทางเข้ามาในพื้นที่ทั้งจากชุมชนภายนอกเมืองและภายในเมืองเพื่อเข้ามาหาซื้อสินค้า
- ร.ร.ฝักหัดครูวิศวกรรม ที่ทำให้เกิดการเดินทางเข้ามาเพื่อการศึกษา
- สถานีขนส่งข้างเผือก ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อต่อรถ เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง

ยุคเปลี่ยนแปลง	4. พื้นที่ขยายตัวทางตะวันออกของเมืองถึงริมน้ำปิง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

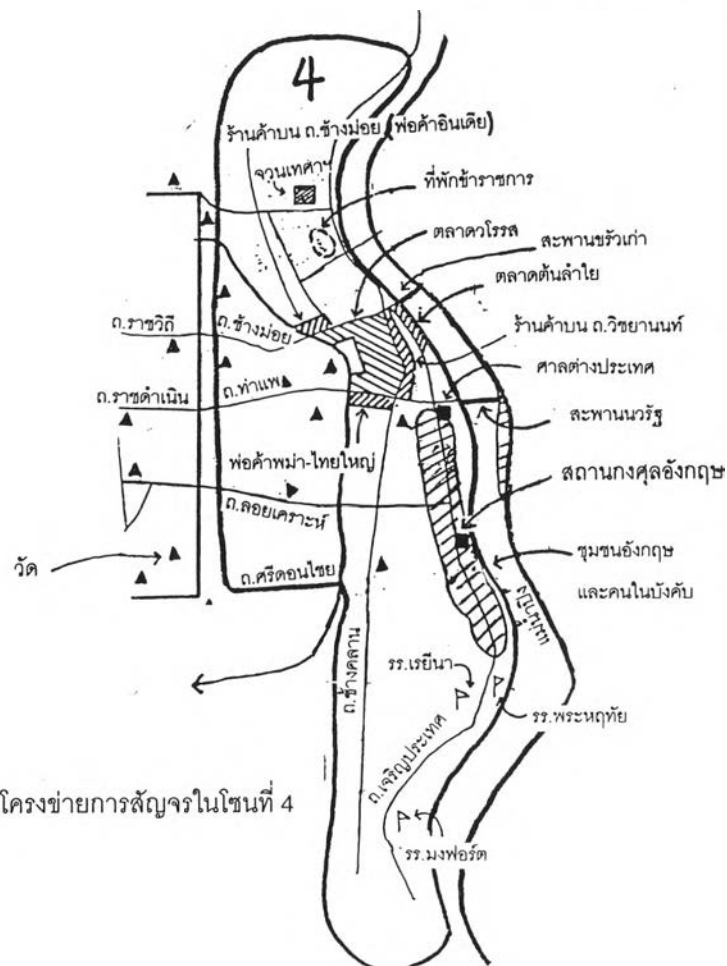
การใช้ที่ดินด้านนี้ ได้รวมพื้นที่ในวงล้อมของกำแพงดินและพื้นที่ริมน้ำปิงในยุคดั้งเดิมเข้าด้วยกัน เนื่องจากในยุคนี้ทั้งสองส่วนมีการใช้พื้นที่ที่คล้ายกันและต่อเนื่องกัน โดยพื้นที่ในวงล้อมของกำแพงดินมีการตั้งถิ่นฐานอยู่เดิมแล้วแต่ไม่หนาแน่นมาก อ้างอิงได้จากตำแหน่งของวัดประจำชุมชนในยุคดั้งเดิม แต่ในยุคนี้จะมีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นมากขึ้น โดยเฉพาะริมถนนข้างม่อยและถนนท่าแพที่มีการตั้งร้านค้าของคนในบังคับของอังกฤษ โดยพ่อค้าพม่าจะตั้งสินค้าอยู่เต็มสองฟากถนนท่าแพ พ่อค้าอินเดียจะตั้งร้านขายผ้าอยู่ริมถนนข้างม่อย อันเกิดจากการเข้ามาตั้งถิ่นฐานของสถานกงสุลอังกฤษบริเวณริมน้ำปิงในปี 2426

ส่วนด้านหน้าเมืองบริเวณริมน้ำปิง ตั้งแต่แนวถนนวิชัยานนท์ถึงถนนท่าแพในปัจจุบัน มีการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนของมิชชันนารีอเมริกันบริเวณบ้านวังสิงห์คำในปี 2406 ก่อนที่จะย้ายข้ามน้ำปิงไปทางตะวันออก หลังจากนั้นมีการเข้ามาตั้งของหน่วยงานราชการจากส่วนกลาง ในปี 2417 ก่อนที่จะย้ายเข้าไปในเมือง บริเวณริมน้ำที่เป็นตลาดต้นลำไยปัจจุบันจะเป็นที่ตั้งร้านค้าของพ่อค้าจีน ซึ่งมาในช่วงการค้าทางเรือเฟื่องฟูในปี 2443

นอกจากนี้ยังมีการใช้พื้นที่ว่างบริเวณช่วงเมรุเป็นที่ตั้งของตลาดสดของเมือง ซึ่งเข้ามามีบทบาทแทนที่ตลาดกลางเวียงที่มีความสำคัญลดลง จนกระทั่งหายไปที่สุดในที่สุด ต่อจากนั้นก็ได้สร้างตลาดวโรรสขึ้นมาเป็นตลาดถาวรของเมืองประมาณก่อนปี 2474 (อิศรา, 2532)



ที่มา : สรัสวดี อ๋องสกุล (2539)



ภาพที่ 3.2.2-5 การใช้ที่ดินและโครงข่ายการสัญจรในโซนที่ 4

โดยภาพรวมแล้ว การใช้ที่ดินที่กระจุกตัวอยู่บริเวณแนวถนนท่าแพ ช้างม้อย วิทยานนท์นี้ ได้กลายเป็นศูนย์กลางการค้าของเมือง โดยมีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์ 2 ชั้น ตึกแถวฝรั่งและคนจีน ห้างแถวไม้ 1-2 ชั้น มีการติดตลาดตลอดวัน ซึ่งกิจกรรมในย่านการค้าได้เป็นตัวดึงดูดให้มีการขยายตัวของชุมชนบ้านเรือนตามมา



สำหรับพื้นที่หน้าเมืองตอนล่าง ตั้งแต่ถนนท่าเพลงมาตามถนนเจริญประเทศริมน้ำปิง มีการตั้งถิ่นฐานของบ้านและชุมชนเบาบางกว่าพื้นที่ตอนบน คือเป็นที่ตั้งของศาลต่างประเทศ กงศุลอังกฤษ บ้านพักคนงานป่าไม้ ส่วนพื้นที่แถบลอยเคราะห์ ช้างคลาน ศรีดอนไทย และเจริญประเทศ ยังมีร่มเงาไม้เขียวครึ้มเกาะกลุ่มกันอยู่ บรรยากาศเงียบสงบไม่คึกคักเท่าบริเวณข้างคลาน

บนถนนเจริญประเทศทางตอนล่างเดิมเป็นที่ลุ่มต่ำ ชื้นแฉะ ทุ่งหญ้า ไม่มีการตั้งถิ่นฐานของบ้านเรือน มีเพียงชาวอิสลามเลี้ยงวัวที่อพยพเข้ามาอยู่ ต่อมาภายหลังมิชชันนารีคาทอลิกได้เข้ามาทำนาคือที่ดินในละแวกนี้ และพัฒนาที่ดินตั้งเป็นโรงเรียนฝรั่งขึ้น คือ มงฟอร์ต เรยีนา พระนฤทัย ซึ่งจัดได้ว่าเป็นกลุ่มแรกที่เข้ามาพัฒนาพื้นที่ตรงนี้ ต่อมาเมื่อปลายยุคมีการตัดถนนข้างคลานลงมาในปี 2497 เป็นการเปิดพื้นที่ทางใต้ให้มีการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินต่อไปในยุคปัจจุบัน

ยุคเปลี่ยนแปลง	4. พื้นที่ขยายตัวทางตะวันออกของเมืองถึงริมน้ำปิง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

โครงข่ายทางบก

สภาพโครงข่ายสัญจรมีการเพิ่มความถี่ไปในระบบเดิม และขยายตัวออกไปทางใต้กับทางตะวันออก โดยเปลี่ยนจากสภาพทางเกวียนให้เป็นให้เป็นพื้นถนนแข็ง และปรับถนนให้ตรง มีความกว้างสม่ำเสมอ เพื่อให้พาหนะชนิดใหม่ที่เข้ามาในยุคนี้เช่น รถยนต์ รถ จักรยาน รถลาก รถเมล์ ใช้ได้



ระบบถนนเป็นระบบกริดที่มีขนาดและรูปทรงของ Block สี่เหลี่ยมต่างกัน มีเส้นทางหลักในแนวแกนตะวันออกตะวันตก ที่ลากต่อเนื่องมาจากในกำแพงเมือง ได้แก่ ถ.ช้างม้อย ถ.ท่าแพ ถ.ลอยเคราะห์ ถ.ศรีดอนไทย ส่วนถนนในแนวแกนเหนือใต้จะเป็นทางขนานแม่น้ำปิง ได้แก่ ถ.วังสิงห์คำ ถ. เจริญประเทศ และต่อมาในช่วงปลายยุคเปลี่ยนแปลง มีการตัดถนนข้างคลานลง

มาทางใต้ ทำให้เปิดพื้นที่ส่วนนี้ให้ได้รับการพัฒนาในยุคต่อมา

โครงข่ายทางน้ำ

โครงข่ายการสัญจรในยุคนี้ช่วงแรกยังใช้แม่น้ำปิงในการสัญจรทางน้ำอยู่ จนกระทั่งรถไฟเข้ามาในปี 2464 การสัญจรทางน้ำจึงลดความสำคัญลง เหลืออยู่เพียงชุมชนริมน้ำเท่านั้นที่ใช้เดินทางไปมาหากันในระยะใกล้ แต่ถ้าจะเดินทางระยะไกลนอกเมือง เพื่อค้าขาย หรือเพื่อติดต่อกับเมืองในภาคกลาง ก็จะใช้รถไฟแทน

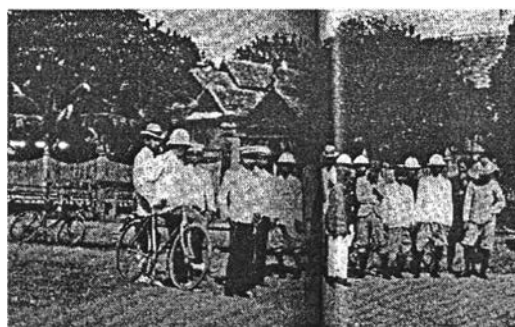


ที่มา : Siam Land of Free Men, The Smithsonian Institute

ยุคเปลี่ยนแปลง	4. พื้นที่ขยายตัวทางตะวันออกของเมืองถึงริมน้ำปิง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

สถานที่ทำให้เกิดการเดินทางในย่านนี้ ได้แก่

- ร้านค้าของพ่อค้าในบังคับของอังกฤษบนถนนท่าแพและข้างมอญ ดึงดูดให้เกิดการเดินทางเพื่อซื้อหาสินค้า ซึ่งในยุคนี้ระบบการผลิตเพื่อขายได้เข้ามาทำลายระบบผลิตแบบยังชีพ การซื้อขายโดยมีเงินเป็นอัตราการแลกเปลี่ยนจึงมีบทบาทขึ้น
- สถานที่ราชการหน้าเมือง กงสุลอังกฤษ ศาลต่างประเทศ บริเวณริมน้ำปิง ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อทำงาน
- ที่อยู่อาศัยของข้าราชการ และคนทำกิจการป่าไม้ ที่พักอาศัยอยู่ไม่ไกลจากแหล่งงานบริเวณริมน้ำปิง ทำให้เกิดการเดินทางจากที่พักไปทำงานในระยะใกล้ๆ ในขณะที่เดียวกันก็เป็นจุดปลายทางในตอนเย็นเมื่อเลิกงาน
- โรงเรียนพระหฤทัย , เรยีนา และมงฟอร์ต ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อการศึกษา
- ท่าเรือ และท่าแพ ที่ยังมีบทบาทต่อการค้าทางน้ำอยู่ในสมัยที่การค้าทางเรือเฟื่องฟู ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากทางบกเป็นทางน้ำ และเพื่อล่องซุงบริเวณท่าแพ ต่อมาเมื่อมีรถไฟเข้ามาถึงเชียงใหม่ในปี พ.ศ.2464 การค้าทางเรือและการล่องซุงจึงเริ่มลดลง

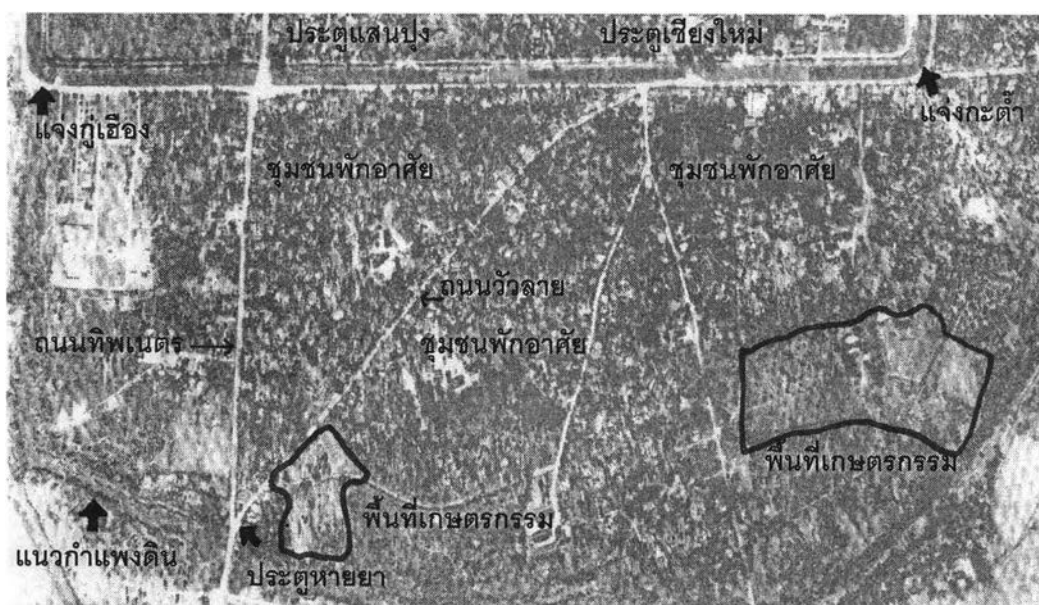


ข้าราชการที่เข้ามาอยู่หน้าเมือง ที่มา : สวัสดิ์ อ่องสกุล

เนื่องจากการใช้ที่ดินส่วนใหญ่ในพื้นที่นี้เป็นย่านการค้าของเมือง ซึ่งมีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของชาวเมือง ทำให้เป็นจุดดึงดูดการเดินทางเข้ามาสู่พื้นที่บริเวณนี้มาก ดังนั้นการเดินทางที่เกิดขึ้นโดยส่วนใหญ่จึงเป็นการเดินทางเพื่อเข้ามาใช้บริการในพื้นที่นี้ เช่น มาทำงาน ซื้อสินค้า ขายสินค้า และเพื่อรับส่งสินค้าทางเรือ เป็นต้น

ยุคเปลี่ยนแปลง	5. ชุมชนพักอาศัยทางใต้ของกำแพงเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

พื้นที่ทางใต้ของกำแพงเมืองภายในวงล้อมของกำแพงดินหรือกำแพงเมืองชั้นนอก เดิมไม่มีการตั้งถิ่นฐานเนื่องจากไม่ใช้ทิศของการตั้งถิ่นฐานตามความเชื่อเรื่องทิศ แต่ต่อมาความเชื่อเปลี่ยนไป ประกอบกับเมืองมีการขยายตัวและประชากรมากขึ้นอันเนื่องมาจากการฟื้นฟูเมืองของพระยาภาววิไลในยุคดั้งเดิม ทำให้มีคนที่ถูกกวาดต้อนมาจากเมืองอื่นมาตั้งถิ่นฐานที่นี่โดยส่วนใหญ่เป็นชุมชนเกษตรกรรมและช่างฝีมือ ซึ่งอยู่ต่อเนื่องมาจนถึงในยุคเปลี่ยนแปลง และเมื่อมีการตัดถนนเพิ่มเข้าไปในพื้นที่จึงทำให้เปิดพื้นที่ส่วนนี้ทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานมากขึ้น ซึ่งลักษณะชุมชนจะเป็นสังคมพื้นเมืองเดิม เกาะกลุ่มหนาแน่นรอบๆวัดขนาดเล็กที่มีมากมายกระจายแทรกตัวตามร่มไม้ต่างๆ เป็นพื้นที่ร่มรื่นเงียบสงบ



ภาพที่ 3.2.2-6 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการใช้ที่ดินและโครงข่ายการสัญจรในโซนที่ 5 พ.ศ.2495
มาตราส่วน 1 : 12,500 ที่มา : นวลศิริ วงศ์ทางสวัสดิ์ (2528)

ยุคเปลี่ยนแปลง	5. ชุมชนพักอาศัยทางใต้ของกำแพงเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่นี้มีเพียงทางบกเท่านั้น ลักษณะเส้นสายอิสระ ไม่เป็นระเบียบ ซึ่งมีเส้นทางหลักที่ลากต่อเนื่องออกไปจากกำแพงเมือง คือ

- ถนนทิพย์เนตรที่ผ่านออกมาทางประตูสวนปรุงออกไปทางใต้ และไปผ่านออกทางประตูหายยาซึ่งมีสุสานเผาศพ และชุมชนบ้านหายยา ในอดีตใช้เป็นทางนำศพออกไปที่สุสานนี้
- ถนนวัวลาย เป็นถนนที่แยกออกมาจากถนนในคูเมืองบริเวณประตูเชียงใหม่ เป็นที่ตั้งถิ่นฐานของชุมชนบ้านวัวลายที่มีฝีมือในการทำเครื่องเงิน
- ถนนสุรวงศ์ เป็นถนนที่แยกกับถนนวัวลายบริเวณประตูเชียงใหม่เช่นกัน นำการสัญจรสู่พื้นที่ทางใต้

โดยเส้นทางหลักทั้งสามเส้นเป็นทางที่เกิดขึ้นตั้งแต่ยุคดั้งเดิมแล้ว และลากมาบรรจบกับกำแพงเมืองชั้นนอกหรือกำแพงดิน โดยมีทางย่อยแยกออกจากทางหลักเชื่อมถึงกันในลักษณะที่คดเคี้ยวไม่เป็นระเบียบ เนื่องจากเป็นทางในอดีตที่เกิดขึ้นจากการจัดการของชุมชนเอง เพื่อนำการสัญจรสู่ที่พักอาศัยในชุมชน โดยไม่ได้รับการจัดการจากชนชั้นปกครอง



ยุคเปลี่ยนแปลง	5. ชุมชนพักอาศัยทางใต้ของกำแพงเมือง	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

ลักษณะการเดินทางในพื้นที่นี้ เมื่อประเมินจากลักษณะการใช้ที่ดินซึ่งส่วนใหญ่เป็นชุมชนพักอาศัยที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม และหัตถกรรม ผลิตเองใช้เอง การดำรงชีวิตสามารถจบได้ภายในตัวเอง เนื่องจากปัจจัยการผลิตและปัจจัยที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตในแต่ละวันสามารถหาได้ในพื้นที่ ดังนั้นลักษณะของการเดินทางในพื้นที่นี้จึงเป็นการเดินทางภายใน โดยมีสถานที่ทำให้เกิดการเดินทางภายในคือ สถานที่ทำให้เกิดการเดินทาง ได้แก่ วัด



ประจำชุมชน และพื้นที่เกษตรกรรม โดยมีจุดต้นทางคือบ้านพักอาศัยในชุมชน การเดินทางออกนอกพื้นที่จะเกิดขึ้นเมื่อต้องการซื้อหาสินค้าฟุ่มเฟือยที่นำเข้ามาจากประเทศตะวันตกซึ่งชุมชนไม่สามารถผลิตได้เอง หรือผลิตเองได้แต่สะดวกในการซื้อมากกว่าผลิตเอง เช่น เสื้อผ้าและผ้าสำเร็จรูป การซื้อผ้าสำเร็จรูปในยุคนี้ทำให้สะดวกกว่าการทอผ้าเองที่เคยทำ โดยสินค้าเหล่านี้หาซื้อได้ที่ย่านการค้าริมน้ำปิง

ยุคเปลี่ยนแปลง	6. อาณาจักรคริสเตียน	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

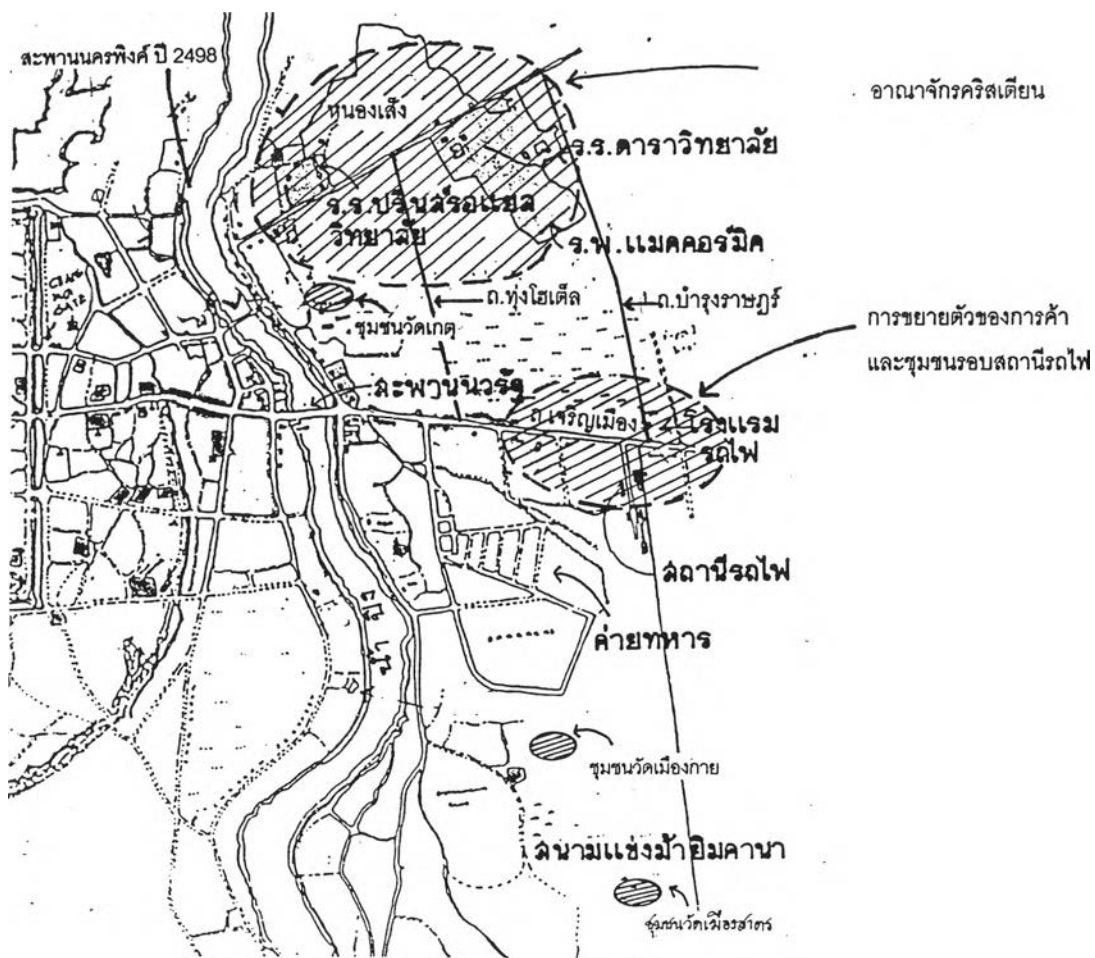
พื้นที่ด้านนี้เป็นพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด เนื่องจากมีการขยายตัวเพิ่มมาจากในยุคดั้งเดิม โดยเริ่มจากการที่ Dr. Daniel Megilvary มิชชันนารีชาวอเมริกัน ได้สร้างสะพานไม้ข้ามแม่น้ำปิงมาทางตะวันออกในปี พ.ศ. 2410 และใช้พื้นที่ทางตะวันออกสร้างอาณาจักรคริสเตียน โดยประกอบด้วยพื้นที่ 2 บริเวณคือ บริเวณริมน้ำปิงตั้งแต่วัดเกตกลงไปทางใต้ถึงสุสาน (ถนนเจริญราษฎร์) เป็นที่ตั้งของโบสถ์คริสต์, บ้านพัก

มิชชันนารี , สนามม้า และสุสาน อีกบริเวณหนึ่งคือ บริเวณหนองเส็ง(บนถนนแก้ววรวรัฐ) ซึ่งใช้เป็นที่ตั้งของ ร.ร.ปรีณศรีหรือแยล , ร.ร.ดารา , วิทยาลัยพ่ายพ และโรงพยาบาลแมคคอมมิค อาณาจักรคริสเตียนดังกล่าวเป็นตัวนำให้เกิดบ้านเรือนและชุมชนตั้งถิ่นฐานอยู่รอบๆ และเกาะอยู่ตามถนนเลียบบน้ำปิง



ที่มา : สวัสดิ์ อ่องสกุล (2539)

ต่อมาในปี พ.ศ. 2464 มีทางรถไฟจากกรุงเทพฯ มาถึงเชียงใหม่ ทำให้เปิดพื้นที่ถนนเจริญเมือง มีบ้านเรือนและชุมชนร้านค้าขยายตัวออกมาตามแนวถนนเจริญเมืองถึงสถานีรถไฟ พ่อค้าจีน-ไทย-ฝรั่งเข้ามาทำธุรกิจในละแวกนี้ มีการสร้างอาคารพาณิชย์ริมถนน เกิดการค้าส่ง โกดังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม และโรงสีข้าว บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ เนื่องจากสะดวกในการรับส่งสินค้าและวัตถุดิบที่เปลี่ยนจากทางเรือมาเป็นรถไฟ ต่อมา มีการสร้างค่ายทหารขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้คนไทยพม่าเข้ามาตั้งถิ่นฐานในพื้นที่มากขึ้น จะสังเกตได้ว่าการตั้งถิ่นฐานในยุคนี้ของเมืองบนฝั่งนี้ จะขยายตามอาณาจักรคริสเตียนและสถานีรถไฟ



ภาพที่ 3.2.2-7 การใช้ที่ดินและโครงข่ายการสัญจรในโซนที่ 6
ที่มา : อิศรา กันแดง

ในช่วงปลายยุค ในปีพ.ศ. 2497 มีการตัดถนนเชื่อมระหว่างถนนนารัฐและถนนเจริญเมือง ทำให้เปิดพื้นที่ตอนในซึ่งเป็นทุ่งนาออก คือถนนบำรุงราษฎร์และถนนทุ่งโฮเต็ล ส่งผลให้การขยายตัวของชุมชนมากขึ้น เกาะอยู่ตามแนวถนนเจริญราษฎร์แก่นนารัฐเป็นหลัก ส่วนบนถนนบำรุงราษฎร์กับทุ่งโฮเต็ลมีการกระจายตัวเบาบาง ภายหลังมีการสร้างสะพานนครพิงค์ในปี พ.ศ. 2498 เชื่อมถนนราชวิถี-แก่นนารัฐ เป็นแรงดึงดูดให้มีการขยายตัวข้ามมาทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำปิงหนาแน่นอีก

ชุมชนเก่ายังมีอยู่บ้างบนพื้นที่ฝั่งนี้ก่อนที่มิชชันนารีจะมาเปิดพื้นที่ คือชุมชนวัดเกต ซึ่งมีหลักฐานว่ามี การตั้งถิ่นฐานมานานจากตำแหน่งที่ตั้งของวัดเกตตั้งแต่ยุคดั้งเดิม ซึ่งเมื่อมาถึงในยุคเปลี่ยนแปลงได้มีการขยายตัวเป็นชุมชนใหญ่มากขึ้น บริเวณชุมชนเก่าอีกบริเวณหนึ่งคือทางหลังค่ายทหารกาวิละและสุสานคริสตังลงไป มีชุมชนวัดเมืองกาย วัดเมืองสาทรหลวง วัดเมืองสาทรน้อย ซึ่งมีหลักฐานเอกสารว่าเป็นชุมชนที่ถูกกวาดต้อนมาอยู่ในสมัยพระเจ้ากาวิละฟื้นฟูเมืองในยุคดั้งเดิม

ยุคเปลี่ยนแปลง	6. อาณาจักรคริสเตียน	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

โครงข่ายการสัญจรในยุคนี้ในช่วงแรกมีทั้งทางบกและทางน้ำ ต่อมาเมื่อรถไฟเข้ามาถึงเชียงใหม่แล้ว โครงข่ายการสัญจรทางน้ำก็ลดความสำคัญลงไปอยู่ในระดับชุมชนริมน้ำเท่านั้น

โครงข่ายการสัญจรทางบกมีการเชื่อมโยงระหว่างเมืองฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก โดยมีสะพานขัวเก่าที่สร้างโดยแมคกิลวารี เมื่อปี 2540 และสะพานนครพิงค์ที่สร้างในปี 2498 เป็นตัวนำการสัญจรเข้าไปใช้พื้นที่ทางตะวันออกของแม่น้ำปิง

ส่วนบนพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกมีถนนรัศมี 2 สายที่เป็นถนนสายหลัก คือถนนแก่นนารัฐซึ่งเป็นที่ตั้งของสถาบันคริสเตียนประเภทโรงเรียน โรงพยาบาล วิทยาลัย และถนนเจริญเมืองที่เป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟและร้านค้าริมถนน ต่อมาในช่วงปลายยุคหลังจากที่รถไฟมาแล้ว มีการตัดถนน 2 สายเชื่อมระหว่างถนนเจริญเมืองและถนนแก่นนารัฐ คือถนนทุ่งโฮเต็ลและถนนบำรุงราษฎร์ ทำให้โครงข่ายเชื่อมโยงถึงกันมากขึ้น การเข้าถึงสะดวก นำมาซึ่งการตั้งถิ่นฐานของชุมชนที่หนาแน่นขึ้น



โครงข่ายการสัญจรทางรถไฟ เข้ามาถึงเชียงใหม่ในปีพ.ศ.2464 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ที่ดินโดยรอบสถานีรถไฟ เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางระดับภาคจากเรือมาเป็นรถไฟ เนื่องจากสะดวกรวดเร็วและราคาถูกลงว่า รวมทั้งเกิดโครงข่ายถนนที่นำการเข้าถึงสู่สถานีรถไฟ

ยุคเปลี่ยนแปลง	6. อาณาจักรคริสเตียน	การใช้ที่ดินและวิถีชีวิต
		โครงข่ายการสัญจร
		ลักษณะการเดินทาง

พื้นที่ส่วนนี้มีสถานที่ตั้งจุดการเดินทางเพิ่มขึ้น และด้วยวัตถุประสงค์ของการเดินทางที่หลากหลายขึ้น เช่นกัน ซึ่งเป็นผลมาจากการเข้ามาพัฒนาพื้นที่ของมิชชันนารี ได้แก่

- โรงเรียนฝรั่งบนถนนแก้วนบุรี ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อการศึกษา
- โรงพยาบาลแมคคอมมิค ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อทำงานและเพื่อรักษาพยาบาล
- โบสถ์คริสต์ ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมทางศาสนา
- ท่าเรือ และท่าแพ ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางหรือเพื่อรับส่งสินค้า
- ค่ายทหาร ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อไปทำงาน
- ร้านค้าบนถนนเจริญเมือง ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อซื้อหาสินค้า
- โรงงานอุตสาหกรรม โกดังสินค้า โรงสีข้าว ทำให้เกิดการเดินทางเพื่อค้าขาย

เมื่อพิจารณาจากสภาพการใช้ที่ดินและจุดตั้งจุดการเดินทาง สามารถประเมินได้ว่าลักษณะการเดินทางโดยส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางเข้ามาหา โดยตั้งจุดการเดินทางทั้งจากฝั่งตะวันออกของแม่น้ำปิงเอง และมาจากฝั่งตะวันตกโดยผ่านมาทางสะพานข้ามน้ำปิงที่สร้างขึ้นมาในยุคนี้ ซึ่งเป็นเสมือนตัวเชื่อมการพัฒนาเมืองทั้ง 2 ฝั่ง

3.2.3 รูปแบบการเดินทางของเมืองในยุคเปลี่ยนแปลง

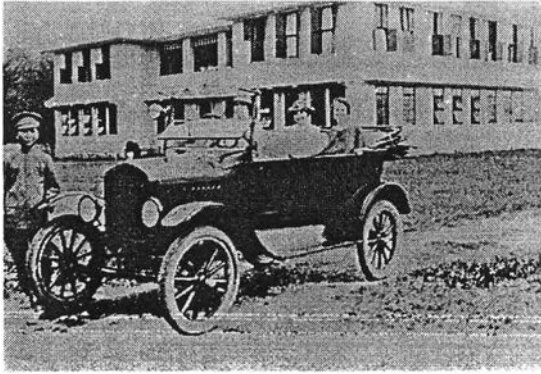
การเข้ามาของทุนนิยมตะวันตกและจากกรุงเทพฯในยุคเปลี่ยนแปลง ไม่เพียงแต่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ที่ดินและวิถีชีวิตเท่านั้น แต่ยังนำมาซึ่งเทคโนโลยีของการเดินทางที่ทันสมัยขึ้น โดยรูปแบบการเดินทางที่เข้ามาใหม่จะถูกนำมาใช้ที่กรุงเทพฯก่อน แล้วจึงนำขึ้นมาใช้ที่เชียงใหม่พร้อมกับการเข้ามาของข้าราชการส่วนกลาง ประมาณหลัง ปี พ.ศ.2417

เมื่อนำรูปแบบการเดินทางในยุคนี้มาพิจารณาโดยใช้หลักเกณฑ์ด้านต่างๆ เช่นเดียวกับในยุคดั้งเดิม จะสามารถแบ่งรูปแบบการเดินทางได้ดังตารางที่ 3.2.3-1

ในยุคนี้ได้มีรูปแบบการเดินทางแบบใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีสูงขึ้น ทั้งรูปแบบที่ใช้เครื่องยนต์และไร้เครื่องยนต์เข้ามาสู่สังคมเมืองเชียงใหม่ ซึ่งพาหนะเหล่านี้ได้ถูกนำไปใช้ที่กรุงเทพฯก่อนแล้วจึงนำขึ้นมาใช้ที่เชียงใหม่ โดยมีประวัติการเข้ามาและการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของทาง จากการศึกษาและรวบรวมของอิศรา กันแดง (2533) ซึ่งสามารถสรุปได้พอสังเขป ดังนี้

ตารางที่ 3.2.3-1 จำนวนรูปแบบการเดินทางในยุครูปแบบการเปลี่ยนแปลง

การเดินทางระดับภาค						การเดินทางระดับเมือง						การเดินทางระดับย่าน / ชุมชน						การเดินทางระดับละแวกบ้าน					
การเดินทางของคน				การเดินทางของสินค้า		การเดินทางของคน				การเดินทางของสินค้า		การเดินทางของคน				การเดินทางของสินค้า		การเดินทางของคน				การเดินทางของสินค้า	
ส่วนตัว		ไม่ส่วนตัว				ส่วนตัว		ไม่ส่วนตัว				ส่วนตัว		ไม่ส่วนตัว				ส่วนตัว		ไม่ส่วนตัว			
MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT	MT	NMT
	สัตว์พาหนะ	รถไฟ	เรือ	รถไฟ	เกวียน รถบรรทุก เรือ แพ กองคาราวาน	รถยนต์	จักรยาน เดินเท้า	รถเมล์	รถม้า รถลาก		เกวียน สัตว์พาหนะ เดินเท้า	รถยนต์	จักรยาน เดินเท้า	รถเมล์	รถลาก รถม้า		เกวียน เดินเท้า เรือ		เดิน จักรยาน		เดิน		เดิน

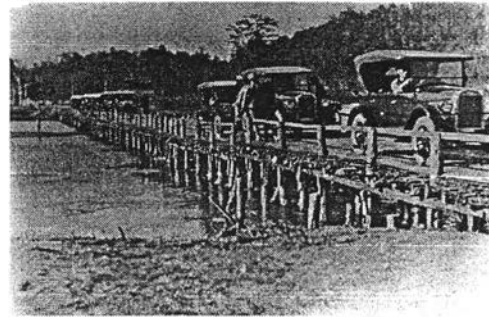


รถยนต์

รถยนต์มีการนำเข้ามาใช้ในเชียงใหม่เมื่อใดไม่มีหลักฐานบ่งบอกแน่ชัด สันนิษฐานว่าเป็นช่วงเวลาเดียวกันกับที่นำเข้ามาใช้ในกรุงเทพฯ คือประมาณปี พ.ศ. 2442 - 2445 (สิ่งแรกในเมืองไทย 24 หน้า 216-222)

เนื่องจากรถยนต์ที่นำมาใช้ในเชียงใหม่

คันแรก เป็นของพระยาเจริญราชไมตรี (จำนง อมาตยกุล) ข้าหลวงพิเศษ ซึ่งท่านได้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าผู้พิพากษา ในปี พ.ศ. 2447 รถของท่านเป็นยี่ห้อ "เดอ เดียง บุตอง" โดยในปีเดียวกันนี้ ได้มีการออกกฎข้อบังคับห้ามนำสัตว์พาหนะ และเกวียนมาขับตามสะพานหรือถนนบางสายในเชียงใหม่ อาจจะเป็นเพราะมีการนำรถยนต์เข้ามาขับแล้ว ส่วนรถยนต์คันที่ 2 ในเชียงใหม่ เป็นของเจ้าอินทรวโรรสสุริยวงศ์ และคันที่ 3 เป็นของหลวงอนุสารสุนทร (บุญเสริม สาตราภัย และสังคิต จันทนโพทิน โพรธิ 2524:38) ซึ่งการนำรถยนต์มาใช้ ก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ทางเกวียนในเชียงใหม่ กลายเป็นถนนลาดยางพื้นถนนแข็ง โดยมีความกว้างของทางประมาณ 6 เมตร เพื่อให้รถยนต์สามารถวิ่งสวนทางกันได้



รถเมล์

รถเมล์ ถือว่าเป็นครั้งแรกที่มีกิจการเดินรถประจำทางในเชียงใหม่ โดยการริเริ่มของหลวงอนุสารสุนทร ได้มีรถเมล์คันแรกขึ้นซึ่งหลวงอนุสารสุนทรตั้งชื่อว่า "พญาผาบ" เป็นรถยี่ห้อโอเปิลตัวถังต่อในไทย ตัวถังด้านข้างเปิดโล่งหมด มีที่นั่งเป็นม้ายาวหันหน้าไปตามรถ แบ่งเป็น 2 ชั้น คือชั้นหนึ่งซึ่งอยู่สองแถวหน้า ผู้ที่นั่งมักเป็นบรรดาข้าราชการและชาวต่างประเทศ ส่วนชั้นที่สองเป็นที่นั่งข้างหลัง ผู้ที่นั่งจะเป็นประชาชนทั่วไป โดยมีข้อตกลงว่า ผู้โดยสารชั้นที่สองจะต้องช่วยเข็นรถหากรถสตาร์ทไม่ติด หรือติดหล่ม พญาผาบจะวิ่งรับส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองเชียงใหม่-ลำพูน ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมงเศษ เนื่องจากรถวิ่งช้า บนถนนหลวงซึ่งยังไม่ราดยางที่สร้างโดยเจ้าพระยาสุรสีห์ ซึ่งเป็นสมุหนเทศาภิบาลมณฑลพายัพ ส่วนรถเมล์คันที่สองชื่อว่าเจริญเมือง ตามชื่อถนนที่วิ่งรับส่งผู้คน คือเจริญเมือง-สันป่าข่อย สันนิษฐานว่ารถเมล์สองคันนี้จะมีการใช้ก่อนที่รถไฟจะมาถึง เพราะตามบันทึกของ ศ.พูนพล อาสนจินดา กล่าวถึงว่า "...รถทั้งสองคันวิ่งข้ามสะพานนวรัฐไปฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปิง ซึ่งเดิมเป็นสะพานไม้ เมื่อรถไฟมาถึงเชียงใหม่จึงได้รื้อสะพานไม้แล้วสร้างสะพานเหล็กขึ้นแทน..." ซึ่งรถเมล์ดังกล่าววิ่งโดย



ใช้เครื่องจักรไอน้ำ ต่อมาเมื่อรถไฟมาถึงเชียงใหม่ เกิดการพัฒนาถนน ทำให้รถยนต์วิ่งได้สะดวกและมีรถเมล์เจ้าอื่นเข้ามาแข่งขัน ซึ่งสันนิษฐานว่าเป็นของบริษัทนายเสิศ (อิศรา กันแดง, 2533) หลวงอนุสารสุนทรจึงเลิกกิจการไป รถเมล์ต้องการถนนเช่นเดียวกับรถยนต์ แต่กว้างกว่าเพราะตัวรถมีขนาดใหญ่กว่า

รถไฟ

การเปลี่ยนแปลงการเดินทางที่ครั้งสำคัญที่สุด และมีผลต่อการพัฒนาบ้านเมืองในเชียงใหม่ คือการมาถึงของทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2464 ทำให้การเดินทางระดับภาคที่เคยใช้เรือสองน้ำปีงเปลี่ยนมาเป็นทางรถไฟแทน ซึ่งสามารถเข้าถึงได้สะดวกรวดเร็วกว่าเรือตลอดจนบรรทุกสินค้าและโดยสารคนได้มากกว่า รวมทั้งเสียค่าใช้จ่ายถูกกว่าทางเรือ อย่างไรก็ตามการขนส่งโดยรถไฟยังต้องใช้ร่วมกับการเดินทางชนิดอื่น เพื่อกระจายสัมภาระและผู้โดยสารจากสถานีรถไฟให้เข้าสู่โครงข่ายการเดินทางในเมือง และนำการสัญจรไปสู่ชุมชนพักอาศัย ดังนั้นรถลากและรถม้า ที่เข้ามาในยุคนี้เช่นกันจึงมีบทบาทมากยิ่งขึ้นในแง่ของการขนส่งสาธารณะในเมือง



ที่มา : สรสวัสดิ อ่องสกุล (2539)

รถบรรทุก



ที่มา : บุญเสริม สาตราภัย (2520)

การขนส่งโดยรถไฟยังต้องใช้ร่วมกับการเดินทางชนิดอื่น เพื่อกระจายสินค้าสู่เมืองอื่นในภูมิภาค ดังนั้นหลังจากที่การขนส่งโดยรถไฟเข้ามาถึงเชียงใหม่แล้ว จึงได้มีการนำรถบรรทุกเข้ามาใช้ในการขนถ่ายสินค้าอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมที่มาทางรถไฟ เพื่อกระจายสินค้าออกไปอีกต่อหนึ่ง รถบรรทุกได้เข้ามาแทนที่เกวียนซึ่งเคยเป็น

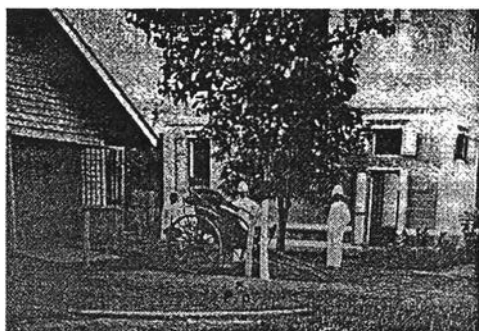
พาหนะในการบรรทุกสินค้าในระดับภาค เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วและบรรทุกของได้มากกว่า ดังนั้นในยุคนี้เกวียนจึงลดความสำคัญลง การเข้ามาของรถบรรทุกทำให้ต้องการถนนที่มีพื้นถนนแข็ง ลาดยาง กว้าง และสามารถรับน้ำหนักได้มาก ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ระบบโครงข่ายและรูปแบบของถนนในยุคนี้มีการเปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับการขนส่งประเภทนี้

3.2.4 การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์

การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์อย่างการเดินเท้าและสัตว์พาหนะ ที่มีใช้กันอย่างแพร่หลายตามสภาพของการพัฒนาเมืองในยุคดั้งเดิม ก็ยังคงมีใช้อยู่ในยุคการเปลี่ยนแปลง แม้ว่าจะมียานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์เข้ามาแล้วก็ตาม แต่การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ในยุคนี้ได้มีการพัฒนาขึ้นไปกว่าเดิม คือมีการยกระดับเทคโนโลยีขึ้น

มาผสมผสานกันระหว่างแรงมนุษย์กับเครื่องทุ่นแรง เช่น รถลาก รถจักรยาน และแรงสัตว์พาหนะกับอุปกรณ์ฟวง สำหรับบรรทุกคน เช่น รถม้า ในขณะที่บางรูปแบบ เช่น เกวียน ได้ถูกห้ามไม่ให้สัญจรบนพื้นถนนในเมืองเมื่อรถยนต์เข้ามาวิ่งในเมือง ส่วนเรือและแพก็ถูกลดความสำคัญลงไปอยู่ในระดับการเดินทางระยะใกล้ชุมชนริมน้ำ

อย่างไรก็ตามพาหนะไร้เครื่องยนต์ที่พัฒนาขึ้นในยุคนี้ ได้ถูกนำเข้ามาใช้ก่อนที่จะพาหนะใช้เครื่องยนต์จะเข้ามา โดยมีประวัติการนำเข้ามาใช้ตามลำดับช่วงเวลา ดังที่อิสรา กันแดง (2533) ได้ศึกษาและรวบรวมไว้ ดังนี้



ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ

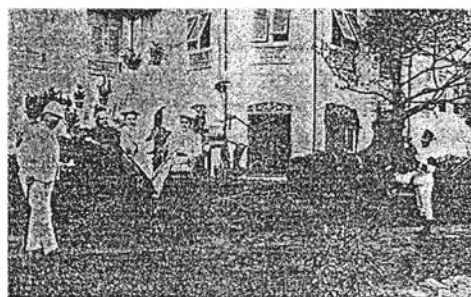
รถลาก

รถลากเป็นพาหนะที่ใช้แรงคนในการลากจูง มีชื่ออีกอย่างว่า “รถเจ๊ก” เนื่องจากผู้ลากเป็นคนเชื้อสายจีน มีการนำมาใช้ในเมืองไทยครั้งแรกที่กรุงเทพฯ ประมาณปีพ.ศ. 2414-2416 โดยพระยาโชฎีกกราชเศรษฐีซึ่งทำการติดต่อค้าขายกับประเทศจีน ชื้อมาจากเมืองซัวเถาแล้วนำมาถวายรัชกาลที่ 5 ปรากฏว่าได้รับความนิยมในหมู่เจ้านาย จึงสั่งซื้อเข้ามามาก จนต้องนำชาวจีนมาประกอบเองที่กรุงเทพฯ ต่อมาภายหลังพระยาโชฎีกกราชเศรษฐีให้ชาวจีนที่อพยพจากเมืองจีน มาตั้งถิ่นฐานที่กรุงเทพฯ นำรถลากออกมารับส่งผู้คนที่ทั่วไปกลายเป็นรถรับจ้างสาธารณะ อันเป็นที่มาของการเรียกชื่อรถเจ๊ก การใช้รถลากในเชียงใหม่ไม่ปรากฏหลักฐานแน่นอนว่านำเข้ามาใช้เมื่อใด แต่มีหลักฐานภาพถ่ายการใช้รถลากเป็นพาหนะ บริเวณถนนราชดำเนินในปี พ.ศ. 2448 ที่กรมพระยาภาณุพันธุวงศ์วรเดชเสด็จตรวจราชการที่เมืองเชียงใหม่ ในปี 2453 รถลากในมณฑลพายัพมีจำนวน 10 คัน (เกื้อกุล ยืนยง อนันต์ 2520 : 167) อิสรา กันแดง ได้สันนิษฐานไว้ว่าควรจะมีการนำรถลากเข้ามาใช้ในเชียงใหม่ประมาณ สมัยพระเจ้าอินทวิชยานนท์ (พ.ศ.2416-2439) เพราะเป็นช่วงที่มีความสัมพันธ์กับกรุงเทพฯ อย่างใกล้ชิดแล้ว แต่คงใช้เฉพาะในกลุ่มข้าราชการชั้นผู้ใหญ่จากส่วนกลาง และเจ้านายฝ่ายเหนือเท่านั้น ยังไม่แพร่หลายมาถึงระดับชนชั้นล่าง (อิสรา กันแดง 2533 : 215)

รถลากมีขนาดตัวรถกว้างประมาณ 0.80-1.00 เมตร เหมาะแก่การเดินทางในระยะใกล้ เนื่องจากใช้แรงคนในการลากจูง และเหมาะกับสภาพถนนที่ค่อนข้างเรียบตรง เพราะถ้าคดเคี้ยวหรือขรุขระอาจทำให้เกิดการพลิกคว่ำได้ง่าย

รถม้า

รถม้าเป็นพาหนะที่ใช้แรงงานสัตว์ลากจูง ตัวรถมีความแข็งแรงเพราะเริ่มมีการนำเหล็กเข้ามาใช้เป็นส่วนประกอบ มีการนำรถม้ามาใช้ครั้งแรกที่กรุงเทพฯ ราวสมัยรัชกาลที่ 4-5 ซึ่งเป็นของหมู่เจ้านายเชื้อพระวงศ์ หรือเสนาบดี แม้กระทั่งพระพุทธเจ้าหลวงก็ทรงมีรถม้าพระที่นั่ง ในสมัยที่ยังไม่มีรถยนต์ใช้ ต่อมาในแพร่ขยายไปยังเมืองลำปาง เมื่อทางรถไฟสายเหนือสร้างมาถึงลำปาง มีพวกแขกนำรถม้าขึ้นรถไฟ



ที่มา : สวัสดิ์ อ่องสกุล (2539)

มาลงลำปาง เพื่อออกรับจ้างผู้คนจากสถานีรถไฟไปยังบ้านเรือน (ปราโมทย์ ทัศนาศูวรรณ 2520 : 57-59) ชาวลำปางนิยมใช้กันแพร่หลาย จำนวนรถม้าเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ พบหลักฐานการใช้รถม้าในเชียงใหม่ ซึ่งภาษาพื้นเมืองเรียกว่า “รถกูบ” ในปีพ.ศ.2453 ว่ารถม้าในมณฑลพายัพมีจำนวน 153 คัน (เกื้อกุล ยืนยงอนันต์ 2520: 167) มีหลักฐานจากภาพถ่ายหน้าที่ทำการไปรษณีย์โทรเลขหลังที่ 2 ของเมืองเชียงใหม่ มีเสาไม้เตี้ยๆ ปักอยู่บนแผ่นซีเมนต์ เพื่อให้เป็นเสาสำหรับผูกตรม้าขณะมาติดต่อกำรกระทำไปรษณีย์ (บุญเสริม สาดราภัย และสังสิต จันทนโพธิ์ 2524 : 56)

สันนิษฐานว่าการนำรถม้าเข้ามาใช้ในเมืองเชียงใหม่ เป็นครั้งแรกเมื่อ ปี พ.ศ.2417 เพราะเป็นปีที่กรุงเทพเริ่มส่งข้าราชการจากส่วนกลาง มาประจำที่เชียงใหม่ (อิศรา กันแดง 2533 : 215) ลักษณะทางกายภาพของทางสำหรับรถม้า เป็นทางที่ค่อนข้างเรียบตรง เพราะรถม้าจะควบคุมด้วยความเร็ว ขนาดความกว้างของตัวรถประมาณ 1.2-1.5 เมตร จึงต้องการทางกว้างอย่างน้อย 3 เมตร เพื่อสามารถวิ่งสวนกันได้

รถจักรยายน

รถจักรยายนเริ่มนำเข้ามาใช้ในเมืองไทยครั้งแรกในกรุงเทพ เมื่อประมาณ ปี พ.ศ.2427-2430 มีลักษณะเป็นแบบล้อหน้าสูงใหญ่มากล้อหลังเล็ก ต่อมามีการพัฒนาให้สองล้อมีขนาดเท่ากัน ประมาณปี พ.ศ. 2441-2442 รถจักรยายนเป็นที่นิยมมากในหมู่เจ้านายและแพทย์ ต่อมาประมาณปี พ.ศ. 2446 มีการลั้งรถจักรยายนเข้ามาจำหน่ายให้แก่เจ้านาย 100 คัน เพื่อให้เข้าร่วม ขบวน แพนซีในงานบุปผาชาติที่จัดขึ้น นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา มีพ่อค้าลั้งรถจักรยายนเข้ามาจำหน่ายให้ประชาชนเป็นจำนวนมาก (สิ่งแรกในเมืองไทย 24: 202-205)

ในเมืองเชียงใหม่ พบหลักฐานการนำจักรยายนการมีรถจักรยายน จากภาพถ่ายบริเวณถนนราชดำเนิน



ในปี พ.ศ.2448 ที่กรมพระยาภาณุพันธุวงศ์วรเดช เสด็จตรวจราชการที่เชียงใหม่ และจากภาพถ่ายบริเวณถนนท่าแพ (บุญเสริม สาดราภัย และสังสิต จันทนโพธิ์ 2524 : 116,48) จากภาพถ่ายข้าราชการจากส่วนกลางบริเวณหน้าบ้านพักสันนิษฐานว่าควรจะมีการนำจักรยายนเข้ามาใช้ในเมืองเชียงใหม่ ในช่วงสมัยเจ้าอินทวโรรสสุริยวงศ์ (พ.ศ.2444-2452) คือภายหลังจากปี

พ.ศ.2448 ที่กรุงเทพฯลั้งเข้ามา 100 คัน (อิศรา กันแดง 2533 :216)

รถจักรยายนเป็นพาหนะที่มีราคาไม่แพงเมื่อเทียบกับพาหนะอื่นๆ ทำให้เป็นที่นิยมใช้อย่างแพร่หลาย โดยใช้แรงคนปั่น ไม่ต้องเสียค่าน้ำมันและเป็นการออกกำลังกายด้วย สะดวกในการเข้าถึงทุกพื้นที่ เพราะใช้พื้นที่ทางแคบประมาณ 0.5 เมตรเท่านั้น

สรุปสภาพการเดินทางในยุคดั้งเดิมและยุคเปลี่ยนแปลง

จากการศึกษาเมืองเชียงใหม่ในด้านการเดินทาง จะพบว่ารูปแบบการเดินทางถูกกำหนดโดยสภาพการใช้ที่ดินและวิถีชีวิต ซึ่งเป็นผลมาจากสภาพสังคม เศรษฐกิจ การปกครอง โดยตลอดช่วงเวลาของการพัฒนาเมืองในยุคดั้งเดิมและยุคอดีตได้ผ่านกระบวนการเปลี่ยนแปลงสภาพดังกล่าว ในลักษณะที่ค่อย ๆ เปลี่ยน และสะท้อนภาพของรูปแบบการเดินทางที่เปลี่ยนไปได้ชัดเจนมากขึ้น จากการชี้แจงสภาพการพัฒนาเมือง วิถีชีวิต และการเดินทางใน 2 ยุคที่ผ่านมา พบว่าแต่ละยุคมีลักษณะเด่นของการเดินทางดังนี้

ยุคดั้งเดิม

ในยุคดั้งเดิมมีการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์เป็นวิถีชีวิตของคนเมือง รูปแบบการเดินทางที่ปรากฏได้แก่ เดินเท้า เกวียน สัตว์พาหนะ เรือ แพ และเสลี่ยง เป็นต้น ซึ่งความเหมาะสมในการเลือกใช้แต่ละรูปแบบขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ ระยะทาง ชนชั้นและฐานะ โดยรูปแบบการเดินทางในยุคนี้เป็นผลเนื่องมาจากปัจจัยด้านสังคม เศรษฐกิจ การใช้ที่ดิน และการปกครอง ที่เป็นเหตุเป็นผลของกันและกัน 3 ประการ คือ

1. ลักษณะการดำเนินชีวิตในระบบการผลิตแบบยังชีพ ที่มีระดับเทคโนโลยีในการผลิตต่ำ จะต้องพึ่งพาแรงงานคนและสัตว์เป็นปัจจัยสำคัญในการผลิต

2. การพัฒนาเมืองถูกจำกัดอยู่ภายในขอบเขตของกำแพงเมืองและบริเวณเกี่ยวเนื่องโดยรอบ ทำให้เนื้อเมืองขยายตัวได้น้อยและอยู่ในบริเวณที่จำกัด สถานที่ที่ทำให้เกิดการเดินทางมีไม่หลากหลาย และอยู่ในระยะสลายที่สามารถใช้การเดินเท้าได้ภายใต้ร่มเงาไม้ที่มีทั่วไปในเขตเมือง

3. สภาพสังคมเป็นแบบปิด ไม่มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อการเดินทางที่ทันสมัยเข้ามาเผยแพร่ในเมือง เนื่องจากเชียงใหม่ขณะนั้นยังคงเป็นรัฐอิสระโดยมีฐานะเป็นศูนย์กลางของล้านนา

ลักษณะสำคัญทั้ง 3 ประการ ได้เป็นตัวสนับสนุนให้เมืองเชียงใหม่ในยุคนี้ เป็นเมืองที่อยู่ได้ด้วยตัวเอง มีการพึ่งพาสงครามภายนอกน้อยมาก ดังนั้นการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์จึงมีใช้อย่างเหมาะสมสอดคล้องกับความจำเป็นในยุคสมัย และอยู่ได้ในสภาพแวดล้อมเมืองเช่นนี้

ยุคเปลี่ยนแปลง

ในยุคเปลี่ยนแปลงเป็นยุคที่เข้าสู่การคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยมากขึ้น มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายมากกว่ายุคดั้งเดิม โดยรูปแบบที่เพิ่มขึ้นมาคือ รถลาก รถม้า รถจักรยาน รถยนต์ รถเมล์ รถบรรทุก และรถไฟ ในขณะที่รูปแบบการเดินทางในอดีตอย่างเกวียน สัตว์พาหนะ และเรือ แพ เริ่มลดความสำคัญลงไปอยู่นอกเมือง โดยอยู่ในระดับพื้นที่ที่เล็กลง ส่งผลให้สภาพการเดินทางเปลี่ยนไปจากยุคดั้งเดิม ประชาชนในยุคนี้จึงมีทางเลือกเพื่อการเดินทางมากขึ้น โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการเดินทางในยุคนี้ คือ

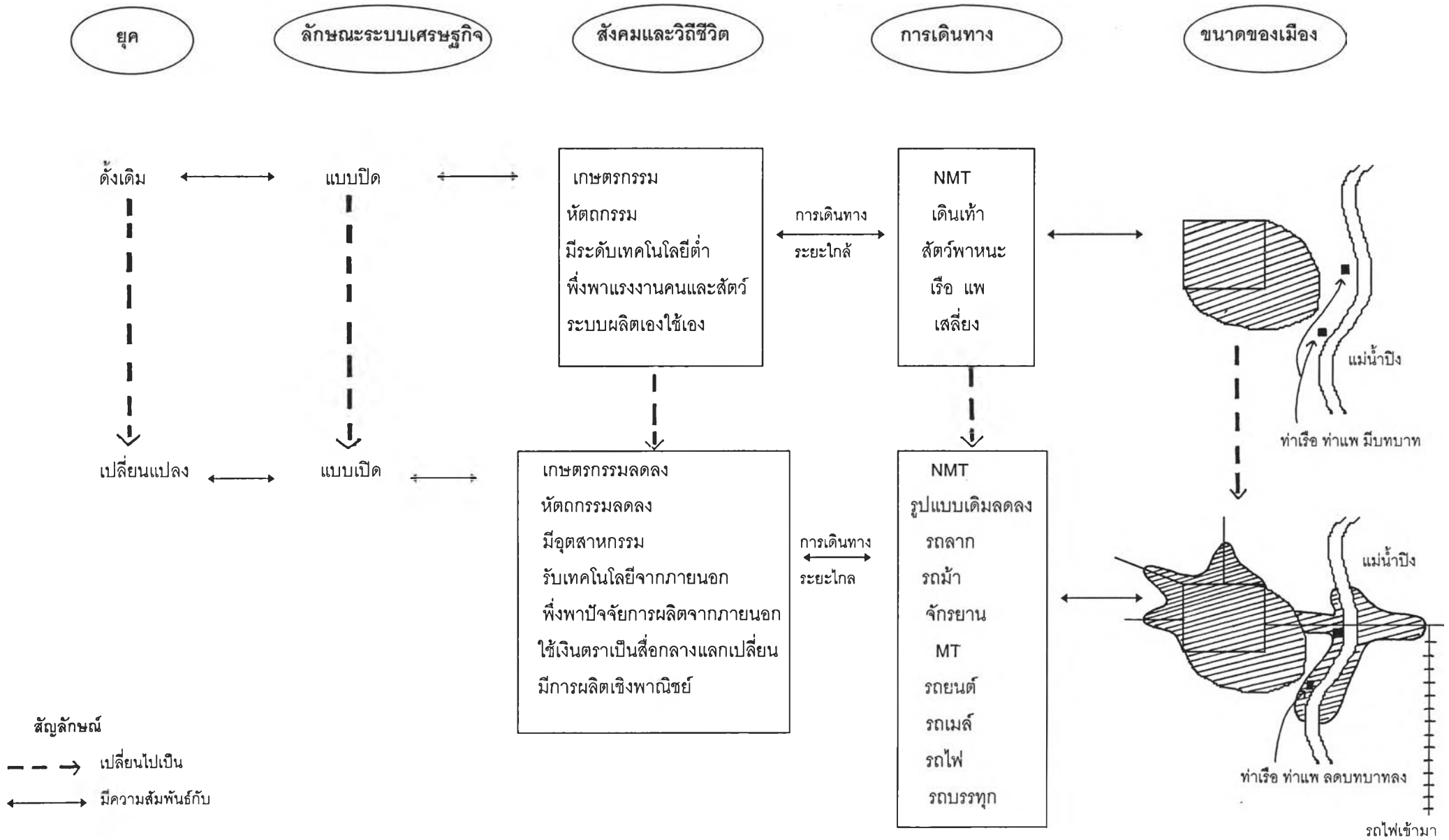
1. การเปลี่ยนแปลงด้านการเมืองและการปกครอง ที่ทำให้เชียงใหม่ต้องเปลี่ยนบทบาทจากรัฐอิสระเข้าสู่การเป็นส่วนหนึ่งของสยาม อันนำมาซึ่งการรับเอารูปแบบทางวัฒนธรรม การเมืองการปกครอง วิธีการยังชีพ รวม

ทั้งรูปแบบการเดินทางตามแบบอย่างในกรุงเทพฯ เข้ามาด้วย ซึ่งทางกรุงเทพฯ ก็ได้รับอิทธิพลมาจากชาติตะวันตกและชาวจีนที่เข้ามา มีบทบาทสูงในยุคนั้น

2. มีการเปลี่ยนแปลงระบบการผลิต จากการผลิตแบบยังชีพเป็นการผลิตเชิงพาณิชย์ในระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม ทำให้ต้องใช้เทคโนโลยีระดับที่สูงขึ้น การพึ่งพาแรงงานคนและสัตว์มีน้อยลง การพึ่งพาสังคมภายนอกมีมากขึ้น ทรัพยากรธรรมชาติเช่น ป่าไม้ ถูกทำลายเพื่อเปิดพื้นที่เกษตรกรรมขนาดใหญ่ให้ได้ผลผลิตมากพอที่จะส่งออกขายได้ รูปแบบการเดินทางแบบใหม่จึงเข้ามาเพื่อรองรับการไหลเวียนระบบการผลิตในยุคนี

3. การเข้ามาตั้งถิ่นฐานของคนแปลกหน้าทั้งจากกรุงเทพฯ ฯ และชาวตะวันตก ที่มีบทบาทในเชียงใหม่ขณะนั้น ทำให้เนื้อเมืองขยายออกมาทางด้านหน้าเมืองบริเวณริมแม่น้ำปิง และขยายข้ามไปถึงฝั่งตะวันออกของแม่น้ำปิง การเดินทางระหว่างการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ จึงมีระยะไกลมากขึ้นเกินกว่าระยะสบายที่แรงคนจะเดินได้ ประกอบกับการนำพาหนะยุคใหม่เข้ามาใช้ ได้เป็นตัวเร่งให้รูปแบบการเดินทางเปลี่ยนไปเร็วขึ้น

ภาพของกระบวนการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางในยุคดั้งเดิมและยุคเปลี่ยนแปลง สามารถแสดงได้ดังแผนภาพที่ 3.1



แผนภาพที่ 3.1 แสดงกระบวนการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางในยุคดั้งเดิมและยุคเปลี่ยนแปลง