บทบาทของการเมืองในการออกแบบเมือง : สี่บทเรียนจาก เมืองใหม่ผู่ต่ง ในเซี่ยงไฮ้

อาจารย์ นน อัครประเสริฐกุล

บทคัดย่อ

เมืองเซี่ยงไฮ้ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ถือเป็นหนึ่งเมืองที่มีอัตราการเติบโตเร็วที่สุดของโลกในทศวรรษที่เก้าสิบ อันเนื่องมากจากการผลักดันจากภาคการเมืองของประเทศจีนที่มุ่งหวังให้เมืองเซี่ยงไฮ้กลายเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลกของศตวรรษที่ ยี่สิบเอ็ด ดังนั้น เมืองใหม่ผู่ต่ง (Pudong) จึงถูกกำหนดและดำเนินการออกแบบ โดยมุ่งหวังให้ เป็น “สัญลักษณ์” (iconography) ของความเจริญและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การศึกษานี้นำเสนอบทวิเคราะห์สภาพทางกายภาพของเมืองที่เกิดขึ้นจากการผลของความพยายามในการสร้างสัญลักษณ์นั้น โดยวิเคราะห์ผ่าน 4 ประเด็นมุมมองคือ ในระดับโครงสร้างของเมือง ระดับกลุ่มอาคาร ระดับถนนและทางสัญจร และระดับการรับรู้ผ่านเส้นขอบฟ้า เพื่อแสดงให้เห็นถึงสภาพความเป็นจริงของเมือง ซึ่งเป็นผลมาจากกระบวนการและบทบาทของการเมืองที่มุ่งเน้นการสร้างสัญลักษณ์ มากกว่าการให้ความสำคัญเกี่ยวกับความจำเป็นของการใช้งานที่แท้จริงของเมือง ระเบียบวิธีการศึกษาจะเริ่มด้วยการนำเสนอความเป็นมา และประวัติของขั้นตอนการออกแบบของเมืองใหม่ผู่ต่งนี้อย่างย่อ เพื่อเป็นพื้นฐานในการทำความเข้าใจถึงลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมของเมืองอันมีผลให้การดำเนินการออกแบบเมืองใหม่ผู่ต่งเกิดขึ้นได้

บทบาทของการเมืองในการออกแบบเมือง :

สี่บทเรียนจาก เมืองใหม่ผู่ต่ง ในเซี่ยงไฮ้

1. ความเป็นมาของการออกแบบเมืองเซี่ยงไฮ้

เมืองเซี่ยงไฮ้ (หรือ ซั่งไห่ ตามการออกเสียงภาษาจีนกลาง) ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่เดิมในอดีตที่เป็นเมืองค้าขายขนาดกลาง เนื่องจากสถานที่ตั้งของเมืองอยู่ติดกับแม่น้ำแยงซี (หรือแม่น้ำเพิร์ล ตามที่คนตะวันตกเรียกกัน) ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งสำคัญทั้งกับต่างชาติผ่านทางออกปากแม่น้ำแยงซีเชื่อมต่อโดยตรงกับมหาสมุทรแปซิฟิก และผ่านแม่น้ำซูโจว เข้าสู่ตอนในของประเทศจีน เมืองเซี่ยงไฮ้ตั้งอยู่ถัดเข้ามาจากสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีโดยมีแม่น้ำหวงผู่ (Huangpu River) ซึ่งเป็นแม่น้ำสายย่อยจากแม่น้ำแยงซีผ่ากั้นกลาง จึงทำให้เป็นเส้นทางในการคมนาคมที่สำคัญของทางภาคใต้ของจีน ในสมัยก่อนนั้นมีการตั้งถิ่นฐานเพียงแค่ในฝั่งซ้ายแม่น้ำหวงผู่ เท่านั้น โดยเรียกฝั่งซ้ายแม่น้ำหวงผู่ว่า “ฝั่งผู่ซี” (Puxi)

ในปี ค.ศ. 1842 ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากผลของสงครามฝิ่นครั้งที่ 2 ที่รัฐบาลของราชวงศ์ฉิง หรือรัฐบาลของประเทศจีนพ่ายแพ้ต่อประเทศอังกฤษ รัฐบาลจีนจึงถูกรัฐบาลอังกฤษใช้กำลังทางทหารบีบบังคับให้ทำสัญญาที่ไม่เป็นธรรมทางการค้าและการให้สิทธิสภาพนอกอาณาเขตเพื่อเปิดน่านน้ำของเมืองเซี่ยงไฮ้และเมืองท่าที่สำคัญอีกหลายแห่งให้กับประเทศของตนเพื่อประโยชน์ทางการค้า และเนื่องจากเซี่ยงไฮ้เป็นเมืองที่มีองค์ประกอบของความเป็นเมืองท่าที่ดีที่สุด จึงถูกชาวอังกฤษและต่อมาภายหลังคือฝรั่งเศสและอเมริกายึดเป็นชัยภูมิหลักในการทำการค้ากับเอเชียตะวันออกไกล แต่เพราะเหตุผลที่ว่าเซี่ยงไฮ้เองไม่มีความสำคัญใดในหน้าประวัติศาสตร์ความเป็นชาติของจีน เป็นเพียงเมืองค้าขายขนาดกลาง รัฐบาลของราชวงศ์ฉิง จึงไม่ได้ใส่ใจถึงความเป็นไปของเมืองเซี่ยงไฮ้มากนักและยอมให้สิทธิสภาพการปกครองเมืองแก่ชาวต่างชาติเปรียบเสมือนเมืองบริวารหนึ่งของชาวอังกฤษ ชาวฝรั่งเศสและชาวอเมริกาโดยไม่มีแรงทัดทาน ซึ่งก็เพื่อความอยู่รอดของเมืองสำคัญๆ อย่าง ปักกิ่ง และ หนานจิง ด้วยเป็นสำคัญ ทำให้มีการหลั่งไหลเข้ามาของคนต่างชาติและคนจีนที่ต้องการเข้ามาแสวงหาโอกาสการประกอบอาชีพ เป็นผลให้เมืองเซี่ยงไฮ้กลายเป็นเมืองที่มีวัฒนธรรมทางการใช้ชีวิตการค้าที่หลากหลาย มีความเป็นอยู่แบบสากลและการใช้ชีวิตแบบสังคมโลก(Cosmopolitanism) โดยถูกขนามว่าว่าเป็น “ราชินีแห่งตะวันออกไกล” (The Queen of the Orient)

รูปที่ 1: เมืองเซี่ยงไฮ้ ราวปี 1930 ซึ่งมีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุด
ที่มา: Virtual Shanghai Project, National Research Agency, Republic of France

เมืองเซี่ยงไฮ้ผ่านการปกครองโดยหลายรัฐบาลเนื่องจากความไม่สงบทางการเมือง ไม่ว่าจะเป็น คณะผู้ปกครองของอังกฤษและฝรั่งเศส (ค.ศ. 1842-1937) ร่วมกันกับรัฐบาลก๊กมินตั๋ง ของ ประธานาธิบดี ซุน ยัด เซ็น (ค.ศ. 1911-1937) รัฐบาลของสมเด็จพระมหาจักรพรรดิ์ฮิโรฮิโตของญี่ปุ่น (ค.ศ. 1937-1945) รัฐบาลของพรรคชาตินิยม (Nationalist Government) ของ ประธานาธิบดี เจียง ไค เช็ค (ค.ศ. 1945-1949) และ รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนหลังปี ค.ศ. 1949 มาจนถึงปัจจุบัน โดยไม่ว่าจะเป็นรัฐบาลใด เซี่ยงไฮ้ก็ถูกใช้เป็นเมืองท่าที่สำคัญในการประกอบกิจการการค้าขายและการเดินเรือผ่านทางวัฒนธรรมทางการค้าของผู้ปกครองนั้นๆ ด้วยสาเหตุนี้เองเป็นผลให้ทั้งลักษณะทางกายภาพและวัฒนธรรมของเมืองเซี่ยงไฮ้ถูกพัฒนาขึ้นเป็นลำดับเพื่อรองรับความต้องการในการใช้งานทางการค้าและนโยบายทางเศรษฐกิจของรัฐบาลผู้ปกครองเมือง อีกทั้งเนื่องจากแต่ละรัฐบาลผู้ปกครองเมืองเข้าใจและตระหนักถึงช่วงเวลาอันน้อยนิดในการปกครองเมือง

บนความไม่สงบของยุคสงคราม ลักษณะการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงเมืองเซี่ยงไฮ้ในแต่ละครั้งจึงเป็นไปในลักษณะ การแสวงหาผลประโยชน์ มากกว่าการพัฒนาเพื่อความเป็นปกติสุขของประชาชนและการปกครอง ซึ่งก็ไม่ต่างอะไรไปจากการปกครองของชาวตะวันตกหลังจากยุคสงครามฝิ่น ลักษณะของการใช้ประโยชน์จากเมืองเซี่ยงไฮ้ในลักษณะดังกล่าวเป็นเวลากว่าร้อยปี ส่งผลให้ภาพลักษณ์และความสำคัญของเมืองเซี่ยงไฮ้เป็นไปในลักษณะของ เมืองที่มีหน้าที่ในการรับใช้ทางเศรษฐกิจ มากกว่าเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรม อาจเรียกได้ว่าเซี่ยงไฮ้เป็นเมืองที่สามารถมีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลาตามความเหมาะสมของสถานการณ์และเพื่อประโยชน์ของประเทศจีน โดยเปรียบได้ว่าเซี่ยงไฮ้เป็นเมืองที่ถูกมองว่าเป็น “ห่านที่มีไข่ทองคำ” ทำหน้าที่เพียงแค่ผลิตไข่ทองคำให้กับผู้ครอบครอง โดยไม่มีความสำคัญอื่นใดนอกเหนือจากนั้น

จะมีข้อยกเว้นก็เพียงในช่วงที่ประธานาธิบดี เหมา เจ๋อตง (Mao Zedong) เป็นผู้นำ (ค.ศ. 1949 -1976) ซึ่งใช้นโยบายมุ่งเน้นการประกอบอุตสาหกรรมหนักอันจะมานำซึ่งความพออยู่พอกินของส่วนรวมในแบบลัทธิคอมมิวนิสต์มากกว่าการค้าขาย ซึ่งประธานาธิบดี เหมา เจ๋อ ตุง มองว่าเป็นการนำมาซึ่งความร่ำรวยของบุคคลเพียงบางกลุ่มซึ่งจะทำให้ระบบการปกครองแบบสาธารณรัฐประชาชนล้มเหลว ซึ่งเซี่ยงไฮ้ในขณะนั้นก็ไม่ได้รับการยกเว้น และถูกแปรสภาพให้กลายเป็นเมืองอุตสาหกรรมหนักอย่างทุลักทุเลและไม่ได้ผลผลิตใดๆดั่งที่ประธานาธิบดี เหมา เจ๋อ ตุง ตั้งใจ ซ้ำยังเป็นการทำลายสาธารณูปโภคและระบบที่รองรับการดำเนินการทางธุรกิจ และทรัพยากรมนุษย์ครั้งสำคัญของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

2. เมืองใหม่ผู่ต่ง: ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนยุคเปิดม่านไม้ไผ่

ด้วยแรงผลักดันจากภาคการเมืองจากรัฐบาลกลางปักกิ่งโดยการนำของเลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์จีน เติ้ง เสี่ยว ผิง (Deng Xiaoping) ผู้ซึ่งไม่ได้ดำรงตำแหน่งผู้นำสูงสุดของการปกครองระบบสาธารณรัฐประชาชนของจีน (ไม่ได้ดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีอย่างเป็นทางการ) แต่เป็นผู้นำที่แท้จริง (“De facto leader”) ที่กำกับการดำเนินนโยบายสำคัญๆของประเทศ ในยุค “เปิดม่านไม้ไผ่” (Open Door Policy) หลังปี ค.ศ. 1978 รัฐบาลเมืองเซี่ยงไฮ้ได้รับนโยบายให้ผลักดันการพัฒนาต่อเพื่อการทำให้เซี่ยงไฮ้กลายเป็นเมืองที่ทำรายได้สำคัญให้กับประเทศจีนยุคใหม่ ดังคำกล่าวของประธานาธิบดี เติ้ง เสี่ยว ผิง ที่ว่า “ให้เมืองเซี่ยงไฮ้ เป็นหัวของมังกร” ซึ่งก็แน่นอนว่าต้องนำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ ทั้งในด้านของนโยบายการค้า

และภาษี ที่ต้องมีการปรับเปลี่ยนเพื่อดึงดูดผู้ลงทุน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ลงทุนจากต่างประเทศ และทางด้านกายภาพของเมือง ที่จะต้องสามารถรองรับความเจริญเติบโตของหน่วยงานทางธุรกิจ การค้า และปริมาณของแรงงานที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากนโยบายสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในเมืองเซี่ยงไฮ้ รวมไปถึงระบบสาธารณูปโภคซึ่งเป็นการลงทุนที่มีมูลค่าสูงที่สุดในบรรดาการเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือต่อระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมแบบคอมมิวนิสต์ (หมายความว่าภาครัฐยังคงควบคุมปัจจัยในการผลิตส่วนใหญ่ หรือมีมาตรการในการผ่อนปรนมากขึ้นเพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ) ในยุคเปิดม่านไม้ไผ่ของ เติ้ง เสี่ยว ผิง ทั้งนี้ด้วยความที่เมืองเซี่ยงไฮ้เองในอดีตเป็นเมืองที่มี “ความพร้อม” เรื่องการพาณิชย์อยู่แล้ว ดังนั้นการดำเนินงานการเปลี่ยนแปลงเมืองจึงเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นโดยไม่มีแรงทัดทานใดๆ หนำซ้ำยังมีแรงสนับสนุนจากทุกภาคของสังคมเพื่อให้นำเซี่ยงไฮ้กลับมาเป็นเมืองที่เจริญรุ่งเรืองเหมือนในอดีต นายกเทศมนตรีของเมืองเซี่ยงไฮ้ในขณะนั้นหลายต่อหลายท่านก็ดำเนินการเตรียมความพร้อมทางด้านการลงทุน และการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศในการสร้างเมืองใหม่ครั้งสำคัญนี้ ตัวอย่างสำคัญที่จะต้องกล่าวถึง คืออดีตนายกเทศมนตรี เจียง เจ๋อ มิน (Jiang Zemin) ผู้ซึ่งได้วางรากฐานในการดำเนินงานสำคัญๆ ไว้ทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการวางแผนการเจริญเติบโตของเมืองในระยะเวลาสิบปี การวางแผนการพัฒนาทางระบบสาธารณูปโภคสำคัญๆ บนพื้นที่ฝั่งผู่ซี เช่น ระบบการขนส่งมวลชน ระบบถนนหนทาง รวมไปถึงสนามบินแห่งใหม่ซึ่งจะรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณจนถึงหลายเท่าตัว ก่อนที่จะได้รับความนิยมชมชอบและการสนับสนุนจากสมาชิกพรรคคอมมิวนิสต์จีนให้ขึ้นเป็นเลขาธิการฯ และประธานาธิบดีของสาธารณรัฐประชาชนจีนในเวลาต่อมา อีกท่านหนึ่งที่จะกล่าวถึงคือ อดีตนายกเทศมนตรี จู หรงจี ซึ่งท่านนี้เป็นคนที่มีบทบาทมากที่สุดในการสร้างเมืองใหม่

วิสัยทัศน์ของอดีตนายกเทศมนตรี จู หรงจี (Zhu Rongji) มองไปไกลกว่าการพัฒนาพื้นที่บนฝั่งผู่ซี ที่มีระบบสาธารณูปโภคที่พอใช้ได้แล้ว หากแต่เล็งเห็นความคิดในการสร้างเมืองใหม่บนพื้นที่ฝั่งขวาแม่น้ำหวงผู่ หรือฝั่ง “ผู่ต่ง” (Pudong) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่าง ที่มีเพียงการตั้งถิ่นฐานแบบ กระจัดกระจายไม่มีแบบแผนของชนชั้นแรงงานที่ไม่มีความสามารถในการครอบครองกรรมสิทธิ์ที่ดินบนฝั่งผู่ซี แผนการการลงทุนดังกล่าวจึงเป็นความทะเยอทะยานที่มีนัยยะอื่นนอกเหนือไปจากความต้องการในการขยายขีดความสามารถของเมืองเซี่ยงไฮ้ และยิ่งไปกว่านั้นอดีตนายกเทศมนตรี จู หรงจี “ตั้งเป้า” ไว้ว่าการสร้างเมืองใหม่นี้จะต้องเกิดขึ้นบนพื้นฐานของ “ความเป็นมหานครที่ไม่แตกต่างไปจาก นิวยอร์ค หรือ ลอนดอน” ทั้งนี้หากเราย้อนมาทำความเข้าใจในระบบแนวความคิดแบบจีน (Chinese Pragmatism)

ที่มุ่งเน้นถึงการได้รับผลตอบแทนกลับคืนมาหลังจากการลงทุน โดยต้องเป็นสิ่งที่ “จับต้อง” ได้ ความเข้าใจดังกล่าวจึงหาได้เป็นความเข้าใจเดียวกันกับนักออกแบบหรือนักผังเมืองไม่ หากแต่เป็นความเข้าใจแบบผิวเผินในสมการที่ว่า “ความเป็นเมืองใหญ่ เท่ากับ เมืองที่มีอาคารสูงมากมาย” ซึ่งในที่นี้ วิสัยทัศน์ของอดีตนายกเทศมนตรี จู หรงจี จึงหมายถึงการออกแบบที่มุ่งหวังผลเชิงการรับรู้ของคนมากกว่าสภาพแวดล้อมเมืองนั่นเอง ทำอย่างไรให้เซี่ยงไฮ้เป็นเมืองที่จะถูกรับรู้ว่าเป็นมหานครที่ยิ่งใหญ่ภายในระยะเวลาที่สั้นที่สุดนั่นเอง

ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องไม่ลืมว่าอดีตนายกเทศมนตรี จู หรงจี โดยบุคลิกเป็นคนที่มีความทะเยอทะยานสูง และมีชื่อเสียงในเรื่องความแข็งกร้าวและเด็ดขาด ทั้งยังเป็นนักเศรษฐศาสตร์ที่มีความสามารถเป็นเลิศ เป็นคนที่ทราบดีที่สุดถึงผลสำคัญทางการเมืองที่จะตามมาหากตัวเขาในฐานะของผู้ปกครองเมืองเซี่ยงไฮ้สามารถทำสิ่งที่ตั้งเป้าหมายไว้ให้สัมฤทธิ์ผลได้ เนื่องจากแรงบันดาลใจที่ได้จากการเห็นการก้าวขึ้นไปรับตำแหน่งสูงที่สุดทางการเมืองของจีนของนายกเทศมนตรีคนก่อนหน้าของตน หากแต่ว่าหากอดีตนายกเทศมนตรี จู หรงจี ต้องการผลทางการเมืองที่เด็ดขาด เขาจะต้องทำให้ได้ “ดีกว่า” นั่นหมายถึงผลที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม หรือ “จับต้อง” ได้มากกว่านั่นเอง เพื่อให้ได้มาซึ่งการยอมรับในความสำเร็จที่เกิดจากวิสัยทัศน์และความสามารถทางการเมืองของเขาที่แท้จริง ไม่ใช่เพียงแค่เดินในเส้นทางที่ อดีตนายกเทศมนตรี เจียง เจ๋อ มิน ได้แผ้วถางไว้ โดยสามารถที่จะสร้างความเชื่อถือจากรัฐบาลปักกิ่งได้ ทั้งนี้แผนการสร้างเมืองใหม่ผู่ต่ง ของอดีตนายกเทศมนตรี จู หรงจี นับได้ว่าเป็นแผนการทางการเมืองที่สำคัญ ซึ่งถือว่าเป็นนโยบายทางการเมืองที่สามารถหวังผลได้ทีเดียว ซึ่งภายหลัง จากความสำเร็จของเมืองใหม่ผู่ต่งนี้ อดีตนายกเทศมนตรี จู หรงจี ได้รับความยอมรับจากพรรคคอมมิวนิสต์และได้รับการสนับสนุนให้ก้าวขึ้นเป็น รองนายกรัฐมนตรี และ นายกรัฐมนตรีของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นลำดับก่อนจะเกษียณตัวเอง ทิ้งไว้ซึ่งหน้าประวัติศาสตร์ที่สำคัญของการออกแบบเมืองเซี่ยงไฮ้ ต่อประเทศจีน และต่อโลก

3. บทบาทของการเมืองในการออกแบบเมืองใหม่ผู่ต่ง: ศูนย์กลางทางธุรกิจลู่เจียจุ่ย (Lujiazui)

สิ่งที่อดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จีทำเป็นสิ่งแรกคือการหา “แรงบันดาลใจ” ซึ่งนอกจากนิวยอร์คและลอนดอนจะเป็นสองเมืองใหญ่ในโลกที่ให้แรงบันดาลใจใน

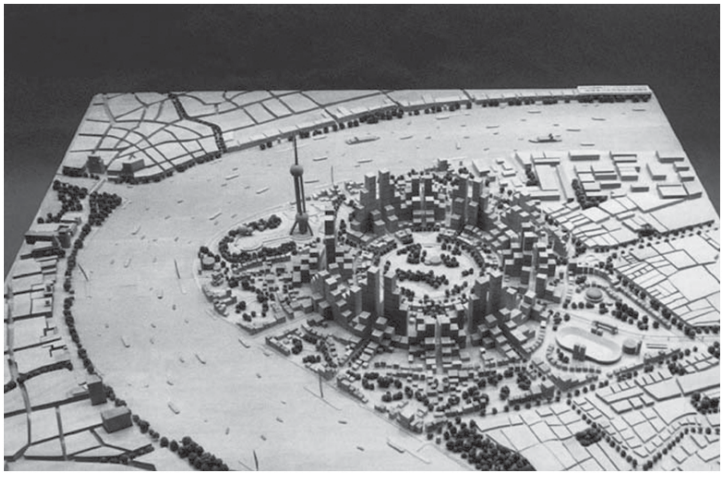
ลักษณะของภาพลักษณ์ของเมืองที่สำคัญแล้ว อดีตนายกเทศมนตรีจู หรงจี ยังให้ความสนใจในแนวทางการปฏิบัติของประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศสเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองครั้งสำคัญในช่วงยุคทรรศวรรษที่ 80 ของประธานาธิบดีฟรังซัวส์ มิตเตอรอง (Fran ois Mitterrand) โดยอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จีได้เดินทางไปที่กรุงปารีส ประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศสหลายต่อหลายครั้ง เพื่อศึกษาดูงาน ซึ่งดูเหมือนจะเป็นความประทับใจ มากกว่าความชอบในระบบการวางผังเมืองของฝรั่งเศสที่ค่อยๆ ก่อเป็นรูปเป็นร่างในความคิดของอดีตนายกเทศมนตรี จู หรงจี และเขาได้ดำเนินการขอคำปรึกษาด้านการเขียนโครงการการออกแบบเมืองจาก สถาบันการจัดการและการออกแบบภาคและเมืองแห่งมหานครปารีส ซึ่งผลที่ได้คือแผนการพัฒนาและโครงการในการออกแบบที่ค่อนข้างยืดหยุ่น มุ่งเน้นที่การเสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ 6,300 ตารางกิโลเมตร เพื่อให้เป็นเมืองใหม่ที่มีศักยภาพในการเติบโตในด้านการพาณิชย์และการเงิน สามารถรองรับประชากรได้ 14 ล้านคน โดยตั้งเป้าค่าเฉลี่ยรายได้ต่อหัวของประชากรของเมืองใหม่ไว้ที่ 150,000 หยวน ต่อคน รวมไปถึงการนำเสนอให้จัดการประกวดแบบการออกแบบเมืองใหม่ โดยทำการเชื้อเชิญสถาปนิก นักออกแบบเมืองที่มีชื่อเสียงและประสบการณ์มาเข้าร่วม ซึ่งอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จี ก็ดำเนินการตามคำแนะนำของสถาบันฯ และจัดการประกวดแบบขึ้นในปี ค.ศ.1992 เป็นการประกวดแบบเพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ฝั่งขวาแม่น้ำหวงผู่ ในเขตผู่ตง เพื่อให้เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจแห่งใหม่ หรือเป็น CBD (Central Business District) ของเมืองเซี่ยงไฮ้ที่มีชื่อว่าย่าน “ลู่เจียจุ่ย” (Lujiazui) คำถามที่ตามมาก็คือ อดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จีเองใช้ “ดัชนีอะไร” เป็นตัวกำหนดและคาดการณ์การเจริญเติบโต และอุปสงค์ของเมืองเซี่ยงไฮ้ว่าจะโตถึง 14 ล้านคน และมีความต้องการพื้นที่ใช้สอยมหึมาถึงหกพันกว่าตารางกิโลเมตรนี้ ซึ่งก็คงต้องย้อนกลับไปถึงแรงกระตุ้นทางการเมืองที่กล่าวมาก่อนหน้านี้ การสร้างลู่เจียจุ่ยให้กลายเป็นเมืองใหม่ที่สามารถมองเห็น และ จับต้องได้ในพริบตาจะสามารถสร้างผลงานให้กับตัวของอดีตนายกเทศมนตรี จู หรงจี และทำตนให้กลายเป็นจุดสนใจของรัฐบาลกลางได้เป็นอย่างดี

โดยในการประกวดแบบย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยครั้งนี้ ทางคณะทำงานดำเนินการประกวดแบบได้เชื้อเชิญสถาปนิกที่มีชื่อเสียงมากมายจากทั่วโลกมาร่วมกันเสนอความคิด และได้ผลงานที่ผ่านเข้ารอบสุดท้าย 4 โครงการด้วยกัน โดยที่โครงการ ของสถาปนิกชาวอังกฤษ ริชาร์ด โรเจอร์ (Lord Richard Rogers) และของสถาปนิกชาวฝรั่งเศส คือ โดมินิก เพอรอลต์ (Dominique Perrault) ที่ได้รับการกล่าวถึงและ

บทบาทของการเมืองในการออกแบบเมือง :

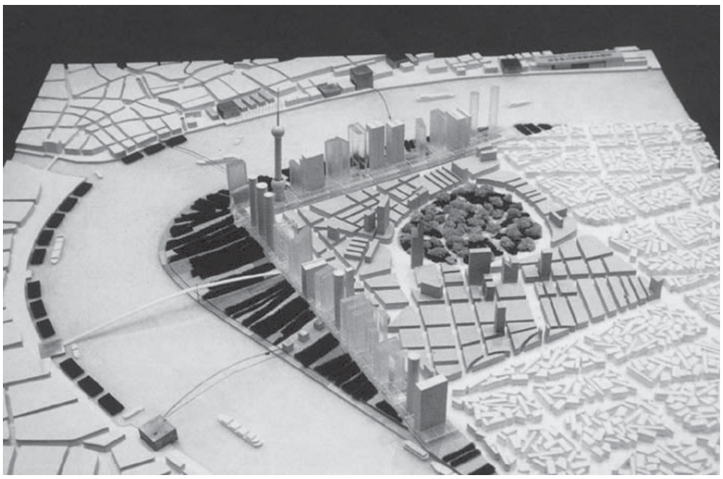
สี่บทเรียนจาก เมืองใหม่ผู่ต่ง ในเซี่ยงไฮ้

มีคำชมมากเป็นพิเศษ ก่อนที่ทางคณะกรรมการจะตัดสินให้ทีมสถาปนิก จากสถาบันการออกแบบเซี่ยงไฮ้ ซึ่งเป็นทีมของจีนเอง ซึ่งได้นำเสนอแนวความคิดที่รวมเอาข้อดีของแต่ละแบบที่ส่งเข้าประกวด และนำเสนอภาพลักษณ์ของเมืองผ่านทางองค์ประกอบที่แสดงความยิ่งใหญ่ อย่างเช่น ตึกระฟ้า สะพานขนาดใหญ่ ถนนที่กว้างมากๆ เป็นทีมที่ได้รับการคัดเลือกเป็นแบบสุดท้ายที่จะถูกนำมาพัฒนาเป็นแบบจริงที่ใช้ในการวางผังเมืองใหม่ผู่ต่งของเมืองเซี่ยงไฮ้ ทั้งนี้เมื่อการประกวดแบบจบลงโดยที่แบบที่ได้รับเลือกนั้นไม่ใช่แบบของสถาปนิกที่มีชื่อเสียงที่แสดงวิสัยทัศน์การพัฒนาเมืองที่สำคัญ แต่กลับเป็นแบบของทีมสถาปนิกจีนที่เสนอแบบที่ค่อนข้างโบราณและไม่ได้แสดงแนวความคิดใหม่ใดๆ จึงมีคำครรหาถึงเรื่องของความยุติธรรมในการตัดสิน ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะแง่มุมความเข้าใจที่ไม่ตรงกัน หากมองความยุติธรรมที่ว่าผ่านความเป็นจีนที่กล่าวถึงมาก่อนแล้ว และอ้างอิงไปถึง “จุดประสงค์ที่แท้จริง” ของการจัดการประกวดแบบครั้งนี้ ซึ่งอาจไม่ใช่ทางตรงคือการได้มาซึ่งแบบเมืองใหม่ แต่เป็นทางอ้อมคือการสร้างภาพลักษณ์นักพัฒนาเมืองอย่างเต็มขั้นของอดีตนายกเทศมนตรี จู หรงจี และเป็นการจัดเวทีเพื่อหาแนวความคิดใหม่ๆ จากนักออกแบบที่มีประสบการณ์ชาวต่างประเทศ ซึ่งในที่สุดตนเองก็เลือกเพียงบางแนวความคิดที่สนใจมาสร้างเป็นแนวทางการออกแบบวางผังเมืองใหม่ผู่ต่ง



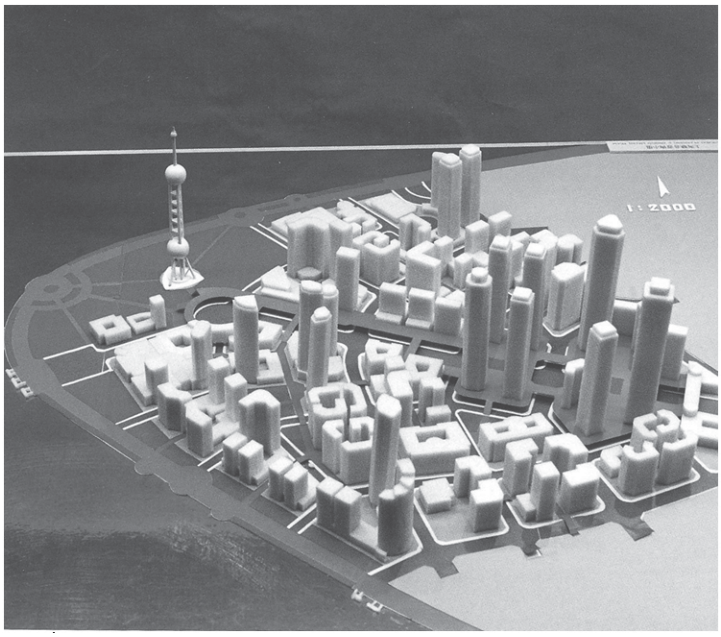
รูปที่ 2: ผลงานการออกแบบย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยในเมืองใหม่ผู่ต่งของ สถาปนิกชาวอังกฤษ ริชาร์ด โรเจอร์ ที่แสดงการวางองค์ประกอบอาคารที่ไม่สูงนักรายรอบพื้นที่ว่างสาธารณะตรงกลาง มีการลดทอนความใหญ่โตของกลุ่มอาคารด้วยการเล่นการซ้อนทับของมวลอาคาร เป็นแบบที่ได้รับความสนใจเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งอาจจะดูเหมือนเป็นแบบที่เน้นรูปทรงที่มีปริมาตรหนาแน่นและรุนแรง แต่สามารถทำได้จริงบนพื้นที่ลู่เจียจุ่ยซึ่งขณะนั้นเป็นพื้นที่โล่งกว้างมีเพียงการตั้งถิ่นฐานของผู้มีรายได้น้อยกระจัดกระจายเท่านั้น

ที่มา: Shanghai Municipality, Shanghai, China



รูปที่ 3: ผลงานการออกแบบย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยในเมืองใหม่ผู่ต่งของ สถาปนิกชาวฝรั่งเศส โตมินิก เพอรอลต์ ที่แสดงถึงวิสัยทัศน์การออกแบบย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยให้เป็นเหมือน "หน้าด่าน หรือ เกตเวย์" แห่งใหม่ของเมืองเซี่ยงไฮ้ ด้วยการจัดเรียงแนวอาคารสูงเป็นกำแพงรายล้อมพื้นที่ของเขตเศรษฐกิจที่ถูกจัดวางด้วยเส้นแกนที่เป็นธรรมชาติลากมาจากเส้นถนนที่มีอยู่เดิม

ที่มา: Shanghai Municipality, Shanghai, China



รูปที่ 4: ผลงานการออกแบบย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยในเมืองใหม่ผู่ต่งที่ได้รับการคัดเลือกของ ทีมสถาปนิกจากสถาบันการออกแบบเซี่ยงไฮ้ เป็นการนำเอาข้อดีของแบบของของ สถาปนิกชาวอังกฤษ ริชาร์ด โรเจอร์และของสถาปนิกชาวฝรั่งเศส โตมินิก เพอรอลต์มารวมกันโดยมีองค์ประกอบที่แสดงความเป็น "สัญลักษณ์" ของเมืองเช่น ถนนหนทางที่มีขนาดใหญ่ และอาคารที่สูงที่สุดในโลกหลายหลัง

ที่มา: Shanghai Municipality, Shanghai, China

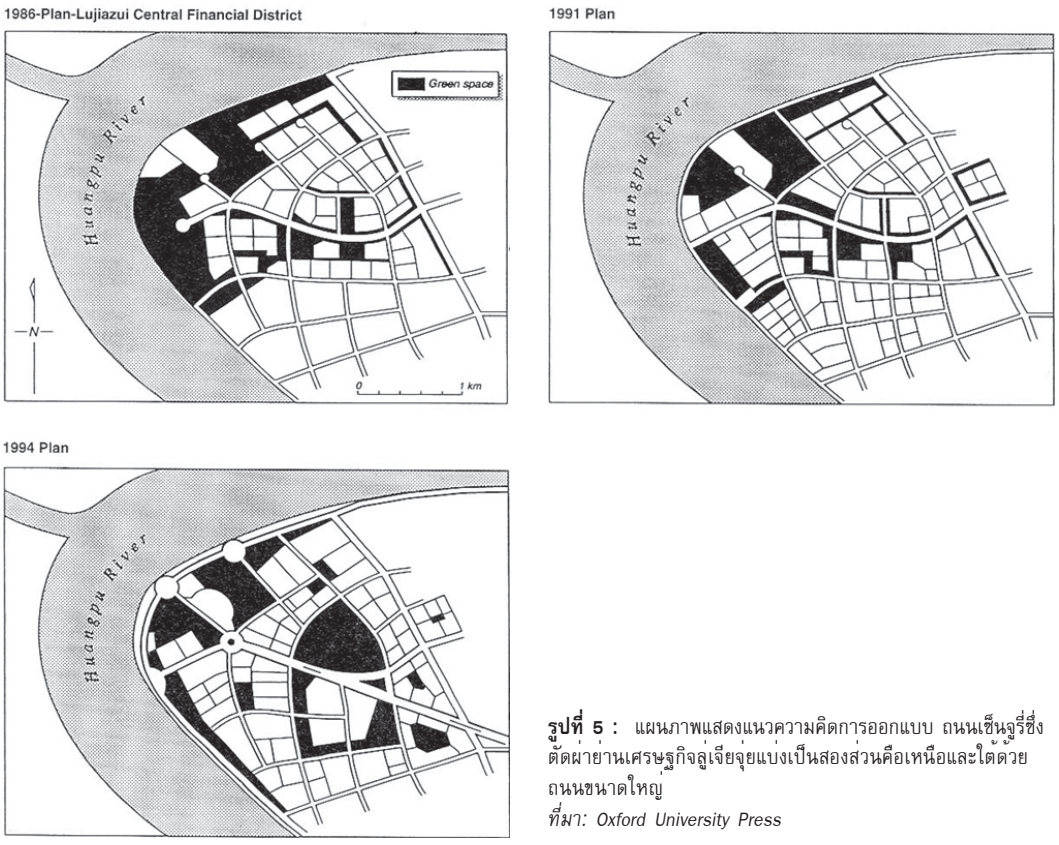
การศึกษานี้นำเสนอบทวิเคราะห์สภาพทางกายภาพของเมืองที่เกิดขึ้นจากผลการออกแบบของทีมสถาปนิกจากสถาบันการออกแบบเซี่ยงไฮ้ ซึ่งถูกนำมาพัฒนาเป็นแบบจริงที่ใช้ในการวางผังเมืองใหม่ผู่ต่ง ในเซี่ยงไฮ้ เพื่อแสดงให้เห็นถึงสภาพความเป็นจริงของเมือง ทั้งนี้เป็นผลมาจากกระบวนการและบทบาทของการเมืองที่เป็นการปะติดปะต่อข้อดีของงานออกแบบหลายๆ งานเข้าด้วยกันโดยปราศจากความเข้าใจในการบริการจัดการพื้นที่สาธารณะของมวลชน และการมุ่งเน้นการสร้างสัญลักษณ์ในเมือง (Urban Iconography) มากกว่าการความจำเป็นของการใช้งานที่แท้จริงของเมือง ผ่านทางการวิเคราะห์ 4 ประเด็นมุมมองคือ ในระดับโครงสร้างของเมือง (urban structure) ระดับกลุ่มอาคาร (building and urban imagery) ระดับถนนและทางสัญจร (pedestrian) และระดับการรับรู้ผ่านเส้นขอบฟ้า (skyline)

4. มุมมองแรก: ระดับโครงสร้างของเมือง (Urban structure)

ในขณะที่ลักษณะเด่นของโครงสร้างของฝั่งผู่ซี ของเมืองเซี่ยงไฮ้หลังยุคเปิดม่านไม้ไผ่ คือ เมืองที่เต็มไปด้วยอาคารสูงสมัยใหม่ที่ถูกสร้างแบบกระจายตัวขึ้นมาเป็นจุดๆ ทั่วๆ ไปอันเนื่องมากจากความต้องการพื้นที่ เพื่อกิจการพาณิชย์ตามนโยบายการขยายการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบเร่งรัด โดยปะปนไปกับอาคารที่พักอาศัยเป็นแถวๆ ขนาดเล็ก ที่มีชื่อเรียกว่า “หลี่ล่ง” (lilong) ซึ่งโดยมากเป็นอาคารที่ตกทอดมาจากสมัยยุคที่เซี่ยงไฮ้เป็นอาณานิคมของชาวตะวันตก เมืองใหม่ผู่ต่งนั้นถูกวางผังให้เป็นเมืองสำหรับอนาคตโดยสมบูรณ์โดยไม่มีการอ้างอิงถึงแนวการออกแบบเพื่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนจีนในเซี่ยงไฮ้

นอกจากจะมีองค์ประกอบของเมืองที่แสดงความยิ่งใหญ่เช่นตึกระฟ้า ซึ่งเซี่ยงไฮ้มีด้วยกันหลายหลัง และจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไปในมุมมองที่ 2 เขตเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยได้รับการออกแบบให้มี ถนนเซ็นจูรี่ (Century Avenue หรือ Century Boulevard หรือ Shiji Avenue) ซึ่งเป็นถนนเส้นที่ยาวพาดทะแยงผ่าฝั่งผู่ต่งลงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ โดยผ่ากลางพื้นที่เขตเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยแบ่งออกเป็นด้านเหนือและด้านใต้ ทอดยาวไปบรรจบกับสวนสาธารณะเซ็นจูรี่ปาร์ค (Century Park) และศาลาว่าการกลางเมืองฝั่งผู่ต่ง ที่ฝั่งตะวันออกของเมืองเซี่ยงไฮ้ ซึ่งเป็นเขตย่านพักอาศัยระดับสูงของชาวต่างชาติ เป็นระยะทางหลายกิโลเมตร ซึ่งหากจะพิจารณาในทางเศรษฐศาสตร์การขนส่งแล้ว ถนนเส้นนี้ไม่ได้ให้ผลในทางการจัดการบริหารและเคลื่อนย้ายคนใดๆ เพราะเพียงแค่เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกันระหว่างย่านที่ไม่ได้มีความหนาแน่นของการอยู่อาศัยทั้งสองย่าน ในเบื้องต้นนั้น ถนนเซ็นจูรี่ซึ่งเป็น

โครงสร้างหลักของเมืองใหม่ผู่ต่งนี้สร้างผลกระทบในแง่ลบหลายประการ เริ่มตั้งแต่ในแง่ของการบริหารจัดการพื้นที่ เนื่องจากสาเหตุที่ว่าโครงสร้างของเมืองเดิมจะวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เพื่ออาคารทุกหลังจะได้รับแสงอาทิตย์จากทางทิศใต้เต็มที่ตามความเชื่อของคนจีน การพาดตัวเป็นแนวทะแยงของถนนเซ็นจูรี่จึงเป็นการวางตัวที่ขัดกับโครงสร้างของเมืองที่มีอยู่เดิม และก่อให้เกิดพื้นที่รูปร่างแปลกตามแนวที่ถนนพาดผ่านเนื่องจากการขัดกันดังกล่าว ทำให้การใช้งานพื้นที่และการจัดสรรที่ดินเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก



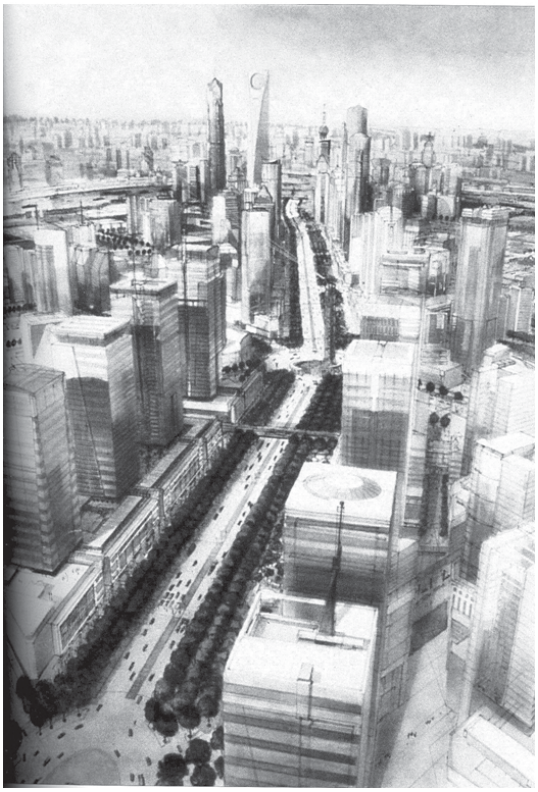
รูปที่ 5 : แผนภาพแสดงแนวความคิดการออกแบบ ถนนเซ็นจูรี่ซึ่งตัดผ่ายานเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยแบ่งเป็นสองส่วนคือเหนือและใต้ด้วยถนนขนาดใหญ่
ที่มา: Oxford University Press

นักออกแบบเมืองและสถาปนิกชาวฝรั่งเศสที่ได้รับมอบหมายให้ออกแบบถนนสายนี้ คือ ชอง มารีย์ ชาเพนติเอร์ (Jean Marie Charpentier) ให้ทัศนะว่า “แนวความคิดของการออกแบบถนนสายนี้คือการสร้างทัศนะและภาพลักษณ์ของเมืองที่มีความยิ่งใหญ่ มีลักษณะเป็นสัญลักษณ์และอนุสรณ์ (Monumentality) ของความเจริญเติบโตของเมืองใหญ่แห่งนี้ ซึ่งถนนเซ็นจูรี่เส้นนี้นั้นกว้างกว่าถนน ชอม เอลิเซ่ (Champs Elys es) ที่นครปารีส ที่ว่ากันว่าเป็นถนนที่สวยสง่าที่สุดในโลก” โจทย์

ที่สถาปนิกต้องทำความเข้าใจในที่นี้ไม่พ้นการสร้างความน่าสนใจให้กับถนนซึ่งไม่ได้มีความสำคัญใดๆ ในระบบการสัญจรและขนส่งของเมืองเซี่ยงไฮ้ ความน่าสนใจของการออกแบบของชอง มารีย์ ชาเพนติเอร์ อยู่ที่การสร้างความหนาแน่นให้กับสองข้างทางของถนนด้วยอาคารพาณิชย์เพื่อให้เกิดความเคลื่อนไหวและกิจกรรมทางสังคมตลอดเวลา จากแบบนำเสนอจะเห็นว่าผู้ออกแบบได้ให้ความสำคัญกับกลุ่มอาคารที่ประกบถนนเซ็นจูรี่ ซึ่งเป็นกลุ่มอาคารสูงตลอดแนวตั้งแต่เขตลู่จ่าซุ่ยลงมาจนถึงสวนสาธารณะเซ็นจูรี่ปาร์ค และมีการเว้นระยะเพื่อให้มีพื้นที่สำหรับการตกแต่งถนนด้วยต้นไม้และการออกแบบบาทวิถีที่อยู่ใต้ร่มเงาส่วนยื่นของอาคารเพื่อให้เกิดการสอดรับกันระหว่างปริมาตรของพื้นที่ของอาคารและพื้นที่สาธารณะภายนอกอาคาร เมื่อมองในภาพรวมจะเห็นว่าแนวทางการออกแบบดังกล่าวมุ่งหวังประโยชน์ในเรื่องการสร้างภาพลักษณ์แบบฉาบฉวยจาก “หน้ากาก” ของถนนเซ็นจูรี่นี้เท่านั้น เพราะหากทำการพิจารณาอย่างละเอียดถึงรอยต่อระหว่างถนนเส้นนี้กับส่วนอื่นๆ ในผังเมืองจะพบว่าไม่มีการกำหนดความชัดเจนใดๆ เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์พื้นที่และการเอื้ออำนวยระบบการทำงานของการกระจายคนและความหนาแน่นจากถนนเซ็นจูรี่ถึงส่วนอื่นๆ ในเมืองใหม่ผู่ต่ง ทั้งนี้เนื่องจากระบบสายงานของการดำเนินการออกแบบเมืองมีความซับซ้อนและไม่ลงตัวในประเด็นของขอบข่ายความรับผิดชอบ โดยหน่วยงานทั้ง 3 ของเมืองเซี่ยงไฮ้ ที่ทำหน้าที่ในการดำเนินการรับแบบไปปฏิบัติคือ สำนักผังเมืองเซี่ยงไฮ้ (Shanghai Municipality Planning Bureau) สำนักควบคุมการจัดการผังเมืองใหญ่ (District Authority Control) หน่วยงานควบคุมรายละเอียดของผังเมือง (Controlled Detail Planning Section) ไม่ได้ประสานงานในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับแนวทางที่ มารีย์ ชาเพนติเอร์ ได้ออกแบบไว้ถนนเซ็นจูรี่ในปัจจุบัน จึงไม่ได้เป็นไปอย่างที่ผู้ออกแบบตั้งใจ โดยแนวอาคารพาณิชย์สองฝั่งถนนที่ผู้ออกแบบวางแผนไว้ให้เป็นส่วนที่จะสร้างพลวัตให้กับเมืองนั้นถูก ละเลยความสำคัญและกลายเป็นการสร้างอาคารพักอาศัยรูปแบบซ้ำๆ ตามแนวทางของสำนักควบคุมการจัดการผังเมืองใหญ่ อีกทั้งยังมีการจัดสร้างบาทวิถีที่มีความกว้างเกินไปทำให้ปริมาณพื้นที่ต่อการใช้งานมีอัตราที่ต่ำ เป็นผลให้สองข้างทางมีลักษณะที่ค่อนข้างร้างและมีความไม่ปลอดภัย เป็นต้น

5. มุมมองที่สอง: ระดับกลุ่มอาคาร (Building and urban imagery)

สำหรับผู้ที่มาเดินทางมาเมืองใหม่ผู่ต่งในเมืองเซี่ยงไฮ้ในครั้งแรก สิ่งที่พบเห็นคืออาคารระฟ้า/ตึกระฟ้าที่มีผิวสะท้อนแสงมากมาย ซึ่งอาจทำให้พาให้คิดไปว่า เมืองใหม่ผู่ต่งเป็นเมืองในอนาคตเหมือนดังที่เห็นในภาพยนต์ที่แสดงถึงจินตนาการทาง



รูปที่ 6: ภาพแสดงทัศนียภาพของถนนเซ็นจูรี่ซึ่งสถาปนิก ชอง มารีย์ ชาเพนติเอร์ ออกแบบให้เป็นเหมือน ชอง เอรีเซ ของเมืองเซี่ยงไฮ้ โดยเน้นที่การสร้างความหนาแน่นแก่ถนนเส้นนี้ด้วยกลุ่มอาคารสองขนาบข้างถนน
ที่มา: Shanghai Municipality, Shanghai, China

รูปที่ 7: ความเป็นจริงของถนนเซ็นจูรี่ ซึ่งกว้างใหญ่เกินความจำเป็นและไม่มีกลุ่มอาคารมาเสริมความหนาแน่น ให้กับการใช้งานของบาทวิถีและถนน นอกจากนั้น การตัดผ่านที่เป็นแนวทแยงกับระบบถนนที่มีอยู่เดิมสร้างพื้นที่ สามเหลี่ยมที่ไม่สามารถใช้งานได้เต็มที่
ที่มา: Peter G. Rowe, Harvard University

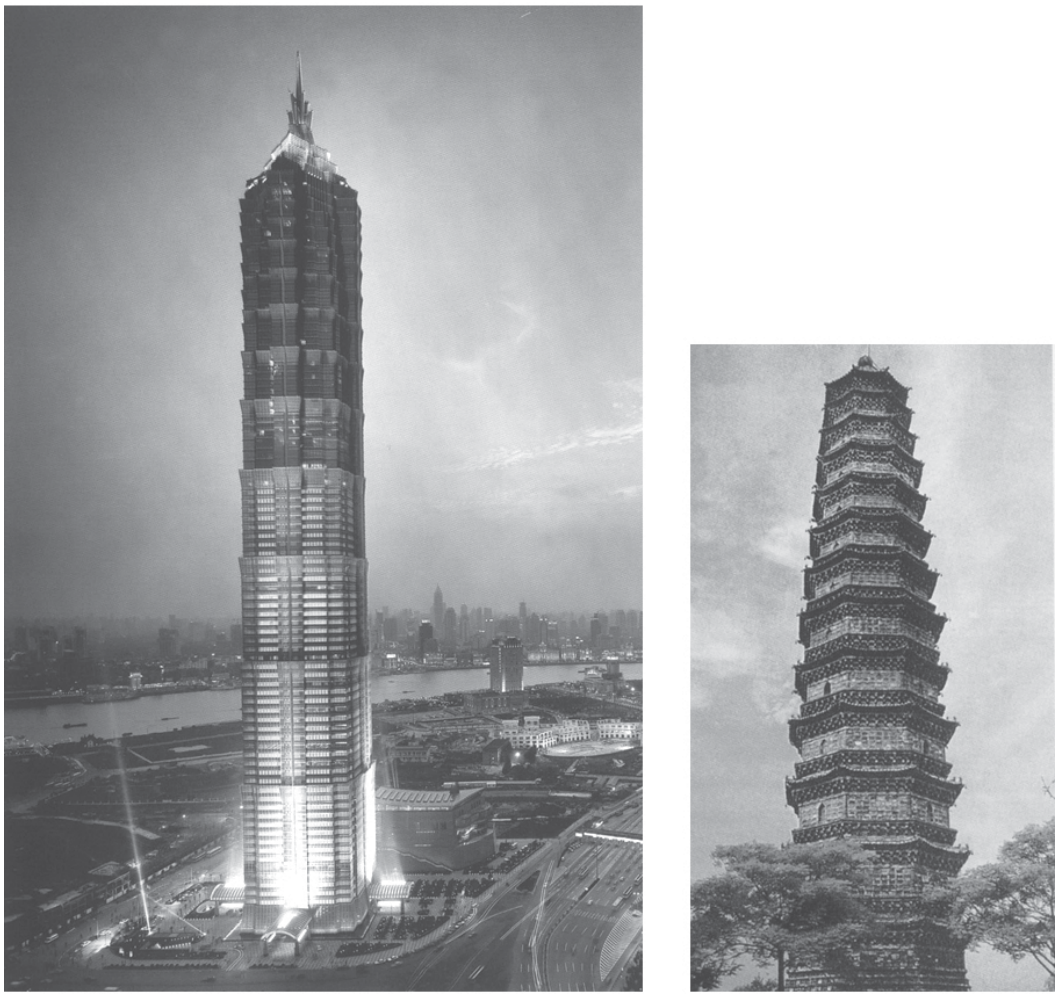
วิทยาศาสตร์ และอาจจะทำให้คิดต่อไปว่าเซี่ยงไฮ้เป็นเมืองที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีมาก ซึ่งความคิดดังกล่าวนี้ถูกต้องเพียงแค่ครึ่งเดียวเท่านั้น จริงอยู่ที่ว่าเซี่ยงไฮ้อาจจะเป็นเมืองที่มีอัตราการเจริญเติบโตสูงสุดในจีน และมีการดำเนินการที่มุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพทางด้านการค้ากับต่างประเทศอย่างหนักหน่วง แต่เหล่าอาคารสูงที่เห็นได้ทั่วไปในเมืองใหม่ผู่ต่ง โดยเฉพาะในย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยนั้นไม่ได้เป็นผลผลิตที่เกิดขึ้นจากความมั่งมีของเมือง หรือเกิดขึ้นจากความต้องการใช้พื้นที่เนื่องจากความเป็นศูนย์กลางทางการค้าของเมืองเพราะอาคารส่วนใหญ่ที่เห็นนั้นได้รับการใช้งานไม่เต็มที่ทั้งสิ้น หากแต่ทำหน้าที่เป็นเพียง “หน้ากาก” ของเมืองอีกเช่นกัน หมายความว่า อาคารสูงเหล่านั้นถูกกำหนดให้สร้าง และถูกสร้างขึ้นมา เพื่อผลทางการรับรู้ หรือเพื่อดึงดูดความสนใจของนักลงทุน และเพื่อแสดงให้เห็นว่าเมืองเซี่ยงไฮ้มีความพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวทางการค้าและเศรษฐกิจทุกรูปแบบนั่นเอง

บทบาทของการเมืองในการออกแบบเมือง :

สี่บทเรียนจาก เมืองใหม่ผู่ต่ง ในเซี่ยงไฮ้

โดยปกติแล้วทฤษฎีการค้าอาคารสูงนั้นจะผูกติดอยู่กับคุณค่าทางเศรษฐศาสตร์และราคาของที่ดิน และการสร้างอาคารสูงไม่ได้จำเป็นว่าจะคุ้มค่าเสมอไป เพราะในกรณีส่วนใหญ่การลงทุนค่าโครงสร้างอาคารสูงมีราคาสูงกว่าการซื้อที่ดินเพิ่มเติมบริเวณข้างเคียงและลดความสูงของอาคารลงสู่การก่อสร้างในแนวราบแทน ซึ่ง (ข้อยกเว้นที่เรารู้จักกันมากที่สุดก็คือ มหานครนิวยอร์ค ที่ซึ่งการวางผังเมืองเป็นตารางบังคับทำให้อาคารต้องขึ้นสูงอย่างเดียวเพราะไม่มีพื้นที่ให้ขยายในแนวราบ เนื่องจากถูกขนาบข้างด้วยถนนตารางที่มีขนาดเล็กพาดตลอดทั้งเกาะแมนฮัตตัน ซึ่งในกรณีนั้นอาคารมีความจำเป็นที่จะต้องขึ้นสูงในแนวดิ่งอย่างเดียวโดยไม่มีทางเลือก เพราะไม่มีค่าลงทุนเปรียบเทียบ) หากจะเปรียบเทียบกับกรณีของย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยนั้นการวางผังที่ดินนั้นตรงกันข้ามกับ มหานครนิวยอร์คอย่างสิ้นเชิง พูดง่ายๆ ว่าค่อนข้างหลวมและปล่อยที่ดินให้ว่างในแนวราบค่อนข้างเยอะ อีกทั้งไม่มีผังบังคับใช้พื้นที่อาคารที่ชัดเจนที่จะกำหนดกรอบของการสร้าง ทำให้มีความจำเป็นต้องสร้างอาคารสูงเพื่อรองรับกรอบดังกล่าว จึงเป็นพื้นที่ที่ไม่คุ้มค่าอย่างยิ่งต่อการลงทุนก่อสร้างอาคารสูง ด้วยเหตุนี้เองทำให้สามารถสรุปได้ว่า การสร้างอาคารสูงในเมืองใหม่ผู่ต่งนั้นเป็นเพียงการสร้าง “สัญลักษณ์” ในกรณีนี้จะขอยกอาคารระฟ้า 2 หลังมาเป็นกรณีศึกษาในมุมมองที่สองนี้

อาคารหลังแรกคือ อาคารจินเหมา (Jin-Mao Tower) เป็นอาคารที่เมื่อสร้างเสร็จใหม่ๆ เคยเป็นอาคารที่มีความสูงมากที่สุดในโลก การออกแบบอาคารมีความชัดเจนในการสร้างให้อาคารหลังนี้เป็นสัญลักษณ์ของเมืองในลักษณะเดียวกันกับหอคอยไอเฟลในนครปารีส โดยทีมสถาปนิกผู้ออกแบบคือ บริษัท สะกิดมอร์ โอวิงค์ แอนด์ เมอร์ริล (Skidmore, Owings, and Merrill: SOM) ได้เลียนแบบการออกแบบกรอบอาคารภายนอกมาจาก เจดีย์ไคเฟิง (Kaifang Pagoda) ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศจีน ซึ่งเป็นมรดกทางสถาปัตยกรรมจากราชวงศ์จีนในศตวรรษที่ 11 สร้างจากอิฐที่มีความสูงและมีลักษณะสง่างาม ทั้งนี้ก็เพื่อจุดมุ่งหมายที่จะแสดงความเป็น “จีน” และแสดงออกถึงอดีตของประเทศที่เคยยิ่งใหญ่ ต่อสายตาชาวโลกผ่านงานสถาปัตยกรรมที่มีความเป็นอนุสรณ์ และมีขนาดใหญ่ ที่ไม่ว่าใครที่มาเยี่ยมเยือนเมืองเซี่ยงไฮ้ก็ต้องเห็น เห็นได้จากพื้นที่ว่างในแนวราบมากมายรอบอาคารและผังบริเวณอาคารจินเหมา ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นภาพที่แปลก เพราะโดยปรกติอาคารที่มีโครงสร้างสูงจะถูกรายล้อมด้วยอาคารที่สูงเหมือนกันตามข้อบังคับของราคาที่ดิน จึงเห็นได้ชัดเจนว่าอาคารสูงหลังนี้ไม่ได้มีความจำเป็นเชิงเศรษฐศาสตร์ อีกทั้งครึ่งบนของอาคารยังเป็นเพียงพื้นที่เปิดโล่ง เป็นโถงที่มีความสูงต่อเนื่องกัน 34 ชั้นของส่วนโรงแรมแกรนด์ไฮแอท เซี่ยงไฮ้



รูปที่ 8 : อาคารจินเหมา เปรียบเทียบกับเจดีย์ไคเฟิง
ที่มา: Shanghai Municipality, Shanghai, China

อาคารอีกหลังคือ อาคารศูนย์เศรษฐกิจการเงินของโลกที่เซี่ยงไฮ้ หรือ เซี่ยงไฮ้เวิร์ลไฟแนนเชี่ยลเซ็นเตอร์ (Shanghai World Financial Center) ออกแบบโดยบริษัทสถาปนิกที่มีชื่อเสียงอีกแห่งของสหรัฐอเมริกา คือ บริษัท คอนห์ ปีเดอร์สัน แอนด์ ฟ็อกซ์ (Kohn Petersen and Fox: KPF) เป็นอาคารที่มีความสูงมากกว่าอาคารจินเหมา และกำลังก่อสร้างอยู่ในปัจจุบันมีกำหนดเสร็จในปี ค.ศ. 2008 ได้รับการสนับสนุนด้านเงินทุนหลักในการออกแบบและสร้างโดย บริษัทโมริ (Mori Corporation) ของประเทศญี่ปุ่น อาคารหลังนี้ถูกสร้างขึ้นเพื่อสนองเป้าหมายที่จะให้เป็นอาคารที่สูงที่สุดในโลก โดยมีการประชุมเพื่อเพิ่มเติมจำนวนชั้นของอาคารอยู่หลายต่อหลาย

บทบาทของการเมืองในการออกแบบเมือง :

สี่บทเรียนจาก เมืองใหม่ผู่ต่ง ในเซี่ยงไฮ้

รูปที่ 9 : อาคารศูนย์เศรษฐกิจการเงินของโลกที่เซี่ยงไฮ้ ก่อน (ขวา) และหลังการเปลี่ยนแปลงวงเปิดด้านบนสุดของอาคารจากวงกลมพระจันทร์เป็นสี่เหลี่ยม (ซ้าย)
ที่มา: Shanghai Municipality, Shanghai, China

ครั้งเพื่อให้ได้ผลความเป็นที่สุดดังกล่าว อีกประเด็นที่น่าสนใจคือ ช่องเปิดที่อยู่ส่วนบนสุดของอาคาร ซึ่งเดิมทีผู้ออกแบบต้องการให้ช่องเปิดดังกล่าวนำเสนอความเป็น “ประตูพระจันทร์” (Moon gate) แสดงถึงการเชื่อมโยงและความสัมพันธ์ระหว่างระนาบพื้นดินและท้องฟ้าตามแนวความคิดของตะวันออก แต่สาเหตุที่ว่าประเทศญี่ปุ่นมีความสัมพันธ์ที่ไม่ดีนักกับจีน โดยเฉพาะในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับเมืองเซี่ยงไฮ้ที่กองทัพญี่ปุ่นเข้ายึดเมือง และทำทารุณกรรมนานัปการกับประชาชนจีนในเมืองเซี่ยงไฮ้ จนไปถึงเหตุการณ์ในเมืองหนานจิงซึ่งเป็นสถานที่ที่เกิดการฆาตกรรมหมู่ที่โหดร้ายที่สุดครั้งหนึ่งในหน้าประวัติศาสตร์มวลมนุษยชาติ ซึ่งการที่จะมีสิ่งก่อสร้างที่มีความสูงที่สุดตั้งสง่าอยู่ในเมืองเซี่ยงไฮ้

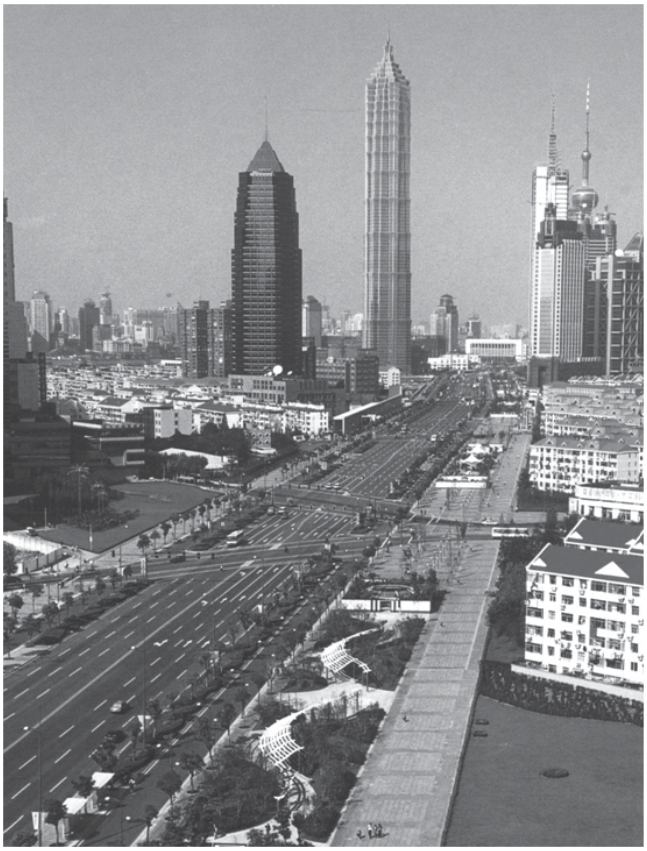
ซึ่งสร้างโดยผู้ลงทุนชาวญี่ปุ่น และมีช่องเปิดบนส่วนบนสุดของอาคารที่มีลักษณะคล้ายกับสัญลักษณ์ของประเทศญี่ปุ่นนั้นย่อมเป็นไปไม่ได้ด้วยประการทั้งปวง ภายหลังผู้ออกแบบจึงเปลี่ยนช่องเปิดดังกล่าวเป็นวงเปิดรูปเหลี่ยมแทนเพื่อลดแรงกดดันจากประเด็นดังกล่าว เพราะถ้าทั้งอาคารจะถูกระงับการสร้างไปเพราะเพียงเหตุผลดังกล่าวย่อมไม่คุ้มค่าแม้แต่น้อย ซึ่งในประเด็นดังกล่าวนี้เราเห็นได้ชัดเจนถึงการตีความและความสำคัญของอำนาจในการบอกเล่าเรื่องราวของอาคารสูง (Urban semiotics) ในการออกแบบเมืองและการรับรู้ของประชาชน

6. มุมมองที่สาม: ระดับถนนและทางสัญจร (Pedestrian)

เนื่องจากโครงสร้างของเมืองใหม่ผู่ต่งถูกออกแบบให้เป็นเมืองใหญ่ที่สามารถรองรับประชากรจำนวนมหาศาลตั้งแต่เริ่มต้นโดยปราศจากการคาดการณ์ของอุปสงค์ที่เป็นรูปธรรม และการออกแบบเมืองที่ตามมานั้นไม่ได้มีส่วนประตุ้นให้เกิดการย้ายเข้ามาอยู่อาศัยเลยแม้แต่น้อย ถนนหนทางในลู่เจียจุ่ยจึงค่อนข้างเงียบเหงา โดยเฉพาะถนนเซ็นจูรี่ซึ่งมีความกว้างมาก ซึ่งนอกจากจะขัดกันกับนโยบายการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนของเมืองใหญ่ ยังเป็นถนนที่ไม่ค่อยจะมีการใช้งานตามธรรมชาติอันเนื่องมากจากเส้นทางที่ถนนนำไปนั้นไม่ได้นำไปสู่ย่านหรือแหล่งที่มีความสำคัญทางธุรกิจใดๆ อีกทั้งประชากรทั่วไปของเมืองเซี่ยงไฮ้ที่อาศัยอยู่ในฝั่งผู่ต่งนี้เองส่วนใหญ่มีรายได้ไม่เพียงพอกับการครอบครองรถยนต์ซึ่งในความเป็นจริงแล้วตลอดเส้นทางของถนนมีรถไฟใต้ดินที่เป็นระบบขนส่งมวลชนที่ดีที่สุด เท่าที่ประชากรในเมืองเซี่ยงไฮ้ทั่วไปจะสามารถมีศักยภาพในการใช้บริการ ถนนเซ็นจูรี่จึงเป็นถนนที่ทำหน้าที่เพียงแค่เป็น “สัญลักษณ์” อย่างแท้จริง

ส่วนของบาทวิถีทั้งสองข้างนั้นมีขนาดใหญ่เท่าๆ กันกับถนนที่ให้รถสัญจร เพราะนอกจากตัวบาทวิถีเองจะมีความกว้างถึง 20 เมตร ส่วนที่ขนาบข้างยังมีเส้นทางวิ่งของรถจักรยานที่มีขนาดใหญ่เท่ากับถนนสำหรับรถทั่วไปอีกหนึ่งช่องจราจร ดังที่กล่าวมาในข้างต้นว่าปริมาณความหนาแน่นของประชากรในผู่ต่งนั้นต่ำและโดยทั่วไปจะอาศัยอยู่กระจัดกระจายกันไปตามสองฝั่งเหนือและใต้ที่ถูกผ่าขั้นกลางโดยถนนเซ็นจูรี่ เมื่อมีบาทวิถีที่กว้างมากเช่นนี้ ภาพที่พบเห็นทั่วไปคือบาทวิถีที่ค่อนข้างร้างคนไม่ว่าจะเป็นเวลาใด ทำให้มีความไม่ปลอดภัยในการใช้งาน เมื่อเปรียบเทียบกันกับถนนหนทางในฝั่งผู่ซีซึ่งมีการใช้งานที่มีประสิทธิภาพสูงมาตลอดมาเป็นร้อยปีจะพบว่ามีขนาดไม่ใหญ่นัก แต่จะเน้นกิจกรรมการค้าขายที่เกิดขึ้นสองข้างถนนเป็นเหมือนกลไกการดูแลความปลอดภัยให้กับถนน และสร้างความมีชีวิตชีวาที่พอเหมาะ

กับความหนาแน่นของประชากร แสดงให้เห็นว่าการรองรับการสัญจรที่จะเกิดขึ้นด้วยการสร้างเส้นทางสัญจรที่ใหญ่กว่าปรกติไว้ก่อนนั้นไม่ใช่วิธีที่เหมาะสม ซึ่งทั้งหมดก็เป็นเพราะความหนาแน่นของกลุ่มอาคารพาณิชย์ที่ ชอง มารีย์ ชาเพนติเอร์ ได้ออกแบบไว้นั้นไม่ได้ถูกสร้างขึ้นตามแบบนั่นเอง



รูปที่ 10 : ความเป็นจริงของถนนเซ็นจูรี่ซึ่งแห้งแล้งผู้คน เนื่องจากการออกแบบที่ไม่ได้คำนึงถึงการใช้งาน
ที่มา: Shanghai Municipality, Shanghai, China

ทั้งนี้ทางเทศบาลเมืองเซี่ยงไฮ้เองก็ได้พยายามที่จะปรับปรุงแก้ไขหลังจากมีการใช้งานไปแล้วระยะหนึ่งโดยการสร้างสวนสาธารณะขนาดเล็ก (Pocket Park) เป็นเส้นแนวยาวบนบาทวิถีเพื่อให้ความกว้างของบาทวิถีลดลง ควบคุมเส้นทางการสัญจรของคนให้เล็กลงทำให้มีความรู้สึกปลอดภัยมากขึ้น เป็นต้น แต่ก็ไม่ได้ผลดังที่คาดการณ์ไว้นัก เนื่องจากเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ เพราะหากความหนาแน่นของการอยู่อาศัยนั้นยังคงน้อยเช่นนี้ สวนสาธารณะขนาดเล็กเหล่านี้เองก็จะเป็น

สถานที่ที่มีความรกร้างเช่นเดียวกัน อันจะนำมาซึ่งย่านที่ไม่ปลอดภัยเพิ่มขึ้นบนเส้นทางสัญจรหลักของฝั่งผู่ต่ง

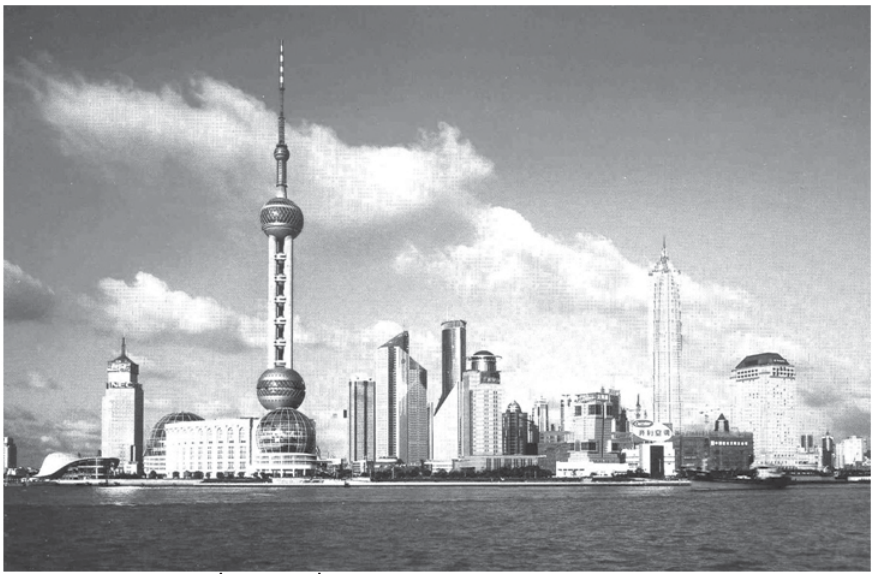
7. มุมมองที่สี่: ระดับการรับรู้ผ่านเส้นขอบฟ้า (Skyline)

สิ่งที่น่าตื่นตาตื่นใจที่สุดของการมาเยี่ยมเมืองเซี่ยงไฮ้คือการได้เห็น เส้นขอบฟ้าของฝั่งผู่ซีและผู่ต่งที่ต่อเนื่องกัน แสดงถึงความตระการตาของงานสถาปัตยกรรมในสองยุคสมัยที่รุ่งเรืองที่สุดของเมืองเซี่ยงไฮ้ ขณะที่ฝั่งผู่ซีมี เดอะ บันด์ (The Bund) หรือกลุ่มอาคารสไตล์ยุโรปที่สร้างต่อเนื่องกันเป็นแนวยาวตลอดฝั่งผู่ซีที่ติดกับน้ำหวงผู่ที่นับได้ว่าเป็นสัญลักษณ์ของเมืองเซี่ยงไฮ้มาแต่ครั้งเป็นเมืองในการปกครองของชาวตะวันตก และทางฝั่งผู่ต่งก็มีเส้นขอบฟ้าที่แสดงทัศนียภาพของตึกระฟ้ามากมายหลายแบบของย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ย

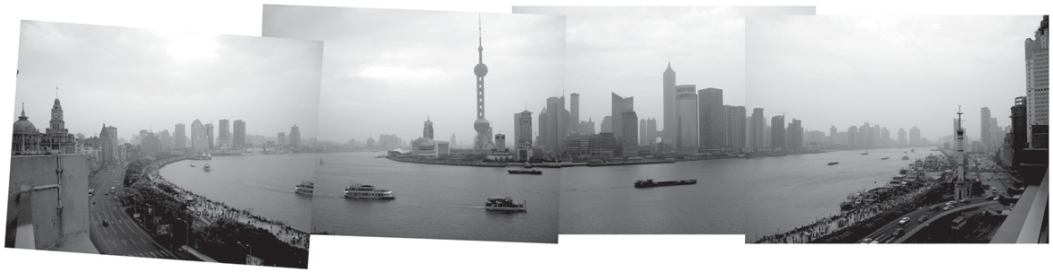
แม้ว่าเส้นขอบฟ้าทั้งสองฝั่งจะเป็นวิวถ่ายรูปที่ได้รับความนิยมพอๆกันสำหรับผู้มาเยี่ยมเยือนเซี่ยงไฮ้ในปัจจุบัน ในทางประวัติศาสตร์ เส้นขอบฟ้าทั้งสองนั้นมีความเป็นมาที่แตกต่างกัน เดอะ บันด์ นั้นถูกสร้างขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการทางการค้าของชาวตะวันตกในช่วง ค.ศ. 1842-1937 โดยจะมีอาคารสถานที่ทำการค้าที่ต่อเนื่องกันกับชายฝั่งที่รับส่งสินค้าผ่านทางแม่น้ำหวงผู่ ดังนั้นความต่อเนื่องของอาคารสไตล์ตะวันตกที่มีความยิ่งใหญ่จึงเป็นเหมือนสิ่งที่ตอบรับกับความต้องการทางพาณิชย์ของผู้ประกอบการ และในขณะเดียวกันก็ได้รับความเห็นชอบจากกลุ่มผู้ประกอบการด้วยกันให้ขยายอาณาเขตเป็นเส้นตรงออกไปทางเหนือสุดที่แม่น้ำซูโจว และทางใต้สุดที่เขตอิทธิพลของอังกฤษ โดยทำหน้าที่เป็นเหมือนหน้าด่าน หรือเกตเวย์ (Gateway) เพื่อเข้าสู่เซี่ยงไฮ้ ส่วนเส้นขอบฟ้าอาคารสูงของย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยนั้น หากพิจารณาจากประเด็นที่กล่าวมาแล้วคือเป็นหน้ากากที่ถูกสร้างขึ้นก่อนความต้องการเพื่อแสดงศักยภาพในการรองรับกิจกรรมทางธุรกิจของเมืองอย่างผิวเผินเท่านั้น

บทบาทของการเมืองในการออกแบบเมือง :

สี่บทเรียนจาก เมืองใหม่ผู่ต่ง ในเซี่ยงไฮ้



รูปที่ 11 : เส้นขอบฟ้าของฝั่งผู่ต่งที่แสดงให้เห็นถึงการเรียงตัวของอาคารมากมายหลายรูปแบบที่ล้วนเป็นอาคารสูงที่มีลักษณะดึงดูดความสนใจของผู้มาเยี่ยมเยือน
ที่มา: Shanghai Municipality, Shanghai, China



รูปที่ 12 : ทัศนียภาพมุมกว้าง แสดงให้เห็นถึงการเชื่อมต่อกันของเส้นขอบฟ้าผู่ต่งและย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ย
ที่มา: Sun Penghui, Tsinghua University

ในเชิงการรับรู้ของเมืองแล้ว เส้นขอบฟ้าเป็นสิ่งที่แสดงถึง “สิ่งที่ให้ผู้คนรับรู้ก่อน (Pre-conceived Imagery) เพื่อให้ความเข้าใจเกี่ยวกับเมืองที่จะมีความชัดเจนขึ้น เมื่อผู้คนได้รู้สึกและสัมผัสถึงความสัมพันธ์ระหว่างสัดส่วน (Scale) ของอาคารและพื้นที่ว่างเมื่อเดินเข้าไปในพื้นที่เหล่านั้นด้วยตนเอง” หากแต่เส้นขอบฟ้าของย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยไม่ได้แสดงให้เห็นถึงลักษณะดังกล่าว เพราะนอกจากการเรียงตัวของอาคารสูงบนพื้นที่ว่างของฝั่งผู่ต่งจะกระจัดกระจายทำให้ความเข้าใจถึงระยะห่างระหว่างอาคารและพื้นที่ว่างในเมืองจะคลุมเครือแล้ว ลักษณะการวางผังที่กำหนดให้มีอาคารแค่สองลักษณะคือ อาคารสูง และอาคารเตี้ยซึ่งส่วนมากเป็นที่พักอาศัย

นั้นไม่สามารถสร้างความสัมพันธ์ระหว่างสัดส่วนขององค์ประกอบในเมืองได้เลย โดยพื้นที่ว่างส่วนใหญ่ในเมืองก็เป็นในลักษณะพื้นที่ว่างที่ไม่มีการใช้สอยชัดเจน เช่น สวนสาธารณะลู่เจียจุ่ย หรือ ถนนที่มีความใหญ่โต ทำให้การเดินสัญจรไปมาระหว่างฝั่งถนนเป็นไปได้ด้วยความยากลำบากและไม่เอื้อประโยชน์ต่อการสัญจรทางเท้า สิ่งที่สังเกตได้ชัดก็คือ หากเดินทางมายังฝั่งผู่ต่งด้วยรถไฟใต้ดิน ไม่ว่าจะขึ้นที่สถานีใดก็ตามในฝั่งผู่ต่งจะพบว่าระยะห่างระหว่างอาคารที่เห็นได้จากฝั่งถนนที่ขึ้นมานั้นมีความกว้างใหญ่กว่าที่คิดไว้จากการตีความของการเห็นเส้นขอบฟ้าของย่านเศรษฐกิจลู่จายซ่วยเมื่ออยู่ฝั่งตรงกันข้าม

ซึ่งหากย้อนกลับไปถึงแรงบันดาลใจในการสร้างเมืองใหม่ผู่ต่งของอดีตนายกเทศมนตรีที่ว่า “ไม่แตกต่างไปจาก นิวยอร์ค หรือ ลอนดอน” การสร้างเส้นขอบฟ้าของย่านเศรษฐกิจลู่จายซ่วยอาจจะไม่แตกต่างไปจากนิวยอร์คตรงที่สามารถมองเห็นตึกระฟ้ามากมาย โดยไม่ได้มองถึงปัจจัยในการสร้างพลวัตของเมืองที่จะต้องเกิดขึ้นเพื่อให้การคงอยู่ของอาคารสูงเหล่านั้นเป็นไปตามหลักการที่ดีของความเป็นเมือง (Good city form)

รูปที่ 13 : ภาพถ่ายบริเวณวงเวียนศูนย์กลางของย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยแสดงให้เห็นถึงความว่างเปล่าของพื้นที่และการกระจัดกระจาย ตัวของอาคารสูง
ที่มา: นน อัครประเสริฐกุล

8. สรุปมุมมอง และความเข้าใจเมืองเซี่ยงไฮ้ในปัจจุบัน

แม้ว่าความจำเป็นหลักในการขยายตัวของเมืองเซี่ยงไฮ้คือเพื่อขยายขีดจำกัดในการรองรับปริมาณแรงงานและการพาณิชย์ข้ามชาติ จากแรงผลักดันของนโยบายการค้าแบบเปิดม่านไม้ไผ่ ของประธานาธิบดีเติ้ง เสี่ยว ผิง ในช่วงต้นทศวรรษที่ 80 แต่สิ่งที่ทำให้เกิดปรากฏการณ์การสร้างเมืองใหม่ผู่ต่งแบบชนิดที่เรียกว่า “วันนี้อยากทำพรุ่งนี้ต้องได้สร้าง วันนี้สร้าง พรุ่งนี้ต้องเสร็จ” แท้จริงแล้วคือ พลังและอำนาจทางการเมือง ซึ่งเมืองเซี่ยงไฮ้ถูกใช้เป็นเครื่องมือในการสร้างความนิยมในตัวของนายกเทศมนตรีเพื่อก้าวไปสู่ตำแหน่งทางการเมืองระดับชาติ ทั้งนี้การออกแบบเมืองใหม่เกิดขึ้นได้ก็เพราะตัวเมืองเซี่ยงไฮ้เองไม่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ที่ยาวนานเท่าใด จึงสามารถที่จะสร้างสิ่งใหม่ๆได้โดยที่ไม่ต้องคำนึงถึงมรดกทางวัฒนธรรม รวมไปถึงความเข้าใจสภาวะแวดล้อมและการลงทุนแบบจีน (Chinese pragmatism) อันเป็นสิ่งที่เอื้อประโยชน์ต่อการปฏิบัติการสร้างเมืองที่รวดเร็วในระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมคอมมิวนิสต์ และเน้นการสร้างสิ่งก่อสร้างที่ “จับต้องได้” เป็นสำคัญ

ทั้งนี้จากมุมมองการวิเคราะห์ประเด็นทั้งสี่ที่ทำการศึกษา สามารถสรุปได้ว่า รูปแบบของเมืองใหม่ผู่ต่งโดยเฉพาะในย่านเศรษฐกิจลู่เจียจุ่ยนั้นมีความไม่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยหลายประการ ซึ่งหากจะโทษผู้ออกแบบที่ไม่เข้าใจบริบทและวิถีทางในการออกแบบเมืองอย่างเดียวก็คงไม่ถูกต้องนัก เพราะอาจมีความเป็นไปได้ในความผิดพลาดทั้งหมดตั้งแต่กระบวนการการจัดการและการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยที่ไม่มีการประสานงานกันทั้งเรื่องของแนวความคิดหลักและรายละเอียด เป็นผลให้เมืองใหม่ผู่ต่งนี้ขาดพลวัตทางวัฒนธรรมและเป็นเมืองที่ปราศจากผู้คนทั้งที่มีประชากรอยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้อาจสรุปสาเหตุได้อีกข้อนั่นคือ เมืองใหม่ผู่ต่งนี้ให้ความสำคัญในการสร้างความเป็นสัญลักษณ์สำหรับการมองเห็นมากกว่าการสร้างเมืองที่จะอำนวยความสะดวกต่อการอยู่อาศัย ดังนั้นสิ่งที่ปรากฏจึงเป็นเมืองที่เต็มไปด้วยตึก ที่มีสัดส่วนขนาดใหญ่มากกว่าที่คนทั่วไปจะสามารถทำความเข้าใจและใช้งานได้ และขาดผู้คนที่ใช้งานเมืองนี้อย่างมีชีวิตชีวา เป็นผลให้ ท้ายที่สุดแล้วองค์ประกอบของเมืองใหม่ผู่ต่งนี้มีลักษณะขององค์ประกอบในเมืองและรูปทรงของเมืองที่แตกแยกไม่เป็นหนึ่งเดียว

ทั้งนี้อาจสรุปแนวทางที่สำคัญที่จะปฏิบัติต่อไป ซึ่งคงไม่ใช่การปรับแก้ หรือรื้อทิ้ง เพราะการลงทุนทางสาธารณูปโภคที่ทำไปนั้นจำเป็นจะต้องถูกใช้งานเพื่อให้เกิดความคุ้มทุนทางเศรษฐศาสตร์ หากแต่เป็นการปรับใส่องค์ประกอบของเมืองที่ขาดหายไปตั้งแต่แรกเริ่ม (Urban Retrofitting) โดยอาจจะเริ่มจากการเพิ่มความ

หนาแน่นบริเวณถนนเส้นแกนหลัก คือถนนเซ็นจูรี่และบริเวณไกล้เคียง โดยใช้นโยบายดึงดูดการย้ายประชากร ธุรกิจจากฝั่งผู่ซีซึ่งมีความหนาแน่นสูงมาก ออกมายังฝั่งผู่ต่งเพื่อสร้างบรรยากาศของการอยู่อาศัยผสมผสานกับการพาณิชย์ ทั้งนี้กลุ่มอาคารที่หนาแน่นมากขึ้นจะต้องถูกสร้างขึ้นเพื่อประกอบการปรับใส่นี้ โดยอาจจะไม่ได้เป็นไปตามแบบที่ ชอง มารีย์ ชาเพนติเอร์ ออกแบบไว้ แต่ก็น่าจะเป็นกลุ่มอาคารที่มีขนาดใกล้เคียงกันเพื่อลดทอนสัดส่วนของถนนเซ็นจูรี่ที่มีความกว้างมาก โดยใช้ประโยชน์จากองค์ประกอบทางวัฒนธรรมที่ฝั่งผู่ต่งมีอยู่แล้ว เช่น สวนสาธารณะ โรงละคร และลานกีฬา ซึ่งจะเป็นองค์ประกอบที่ช่วยในการสร้างบรรยากาศความเป็นเมืองไปพร้อมๆกับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอขอบคุณผู้ที่ให้คำแนะนำและข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาครั้งนี้ ดังมีรายนามต่อไปนี้ Dr . Stanford Anderson, Dr. Jan Wampler, Dr.-Ing. Reinhard Goethert, Dr. Robert Cowherd, Dr. John W. Dower, Dr . Shigeru Miyagawa, Dr. Mark Jarzombek, Peter G. Rowe, Yung Ho Chang, Dr. Douglas Webster, Dr. Zuo Yan, Dr. Shao Lei, Dr. Lin Peng, and Dr. Li Xiangning, Victor Wong, Ben Matteson, Reilly Rabitaille, Wenjun Ge, Alex Lee, Yan Lin, Ruan Hao, Sun Penghui, Wang Jue, Laing Sisi, Liu Jun, Yan Lin, Jiang Yang, Huang Jianxiang, Har Ye Kan, Lin Jin Ann, Lin Yingtzu, Feng Jie, Chen Shouheng, ดร.พีรดร แก้วลาย และ ดร.สายพิณ ศุพุทธมงคล

ผู้เขียนขอขอบคุณ อาจารย์ศรันยา เสี่ยงอารมณ์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ทำหน้าที่เป็นบรรณาธิการ และที่ปรึกษาด้านการใช้ภาษาไทย และ อาจารย์ธีรวัฒน์ ธีรพจนี สาขาวิชาภาษาจีน ภาควิชาภาษาตะวันออก คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สำหรับคำปรึกษาในการใช้ และตรวจสอบความถูกต้องของการใช้ภาษาจีนให้กับบทความนี้

เอกสารอ้างอิง

Arkaraprasertkul, Non. "Toward Shanghai's Urban Housing: Re-Defining Shanghai's Lilong" **Proceeding of the Sixth China Urban Housing Conference in Beijing, P.R. China. Hong Kong: Center of Housing Innovations at the Chinese University of Hong Kong and Ministry of Construction, P.R. China,** (2007): 885-97.

Balfour, Alan, and Zheng Shiling, **Shanghai.** Word Cities Series. Chichester, West Sussex : Wiley- Academy, 2002.

Barthes, Roland. **The Eiffel Tower, and Other Mythologies.** Translated by Richard Howard. Berkeley: University of California Press, 1997.

Berg re, Marie-Claire. **The Golden Age of Chinese Bourgeoisie, 1911-1937**. Translated by Janet Lloyd. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1989.

----------. **Histoire de Shanghai.** Paris: Fayard, 2002.

----------. "The Other China's: Shanghai from 1919 to 1949," in Christopher Howe. ed. **Shanghai Revolution and Development in an Asian Metropolis.** Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1981:1-34.

Chan, Yawei. "Urban Development in an Era of Global-Local Interaction." Ph.D. dissertation, Delft University of Technology, The Netherlands, 2007.

Chen, Jennie. "Urban Architextures: A Search for an Authentic Shanghai." M.A. thesis. McGill University, 2003.

Chen, Nancy N., Constance D. Clark, Suzanne Z. Gottschang, and Lyn Jeffery, eds. **China Urban.** Durham: Duke University Press, 2001.

Chow, Gregory C. **Knowing China.** Singapore: World Scientific, 2004.Denison, Edward, and Guang Yu Ren, **Building Shanghai: The Story of China's Gateway.** West Sussex, U.K.: John Wiley & Sons, 2006.

Dong, Stella. **Shanghai: The Rise and Fall of a Decadent City.** New York: Perennial, 2001.Foster, Harold D., David Chuenyan Lai, and Naisheng Zhou, eds. **The Dragon's Head: Shanghai, China's Emerging Megacities.** Canadian Western Geographical Series. Victoria, Canada: Western Geographical Press, 1998.

Ginsburg, Norton S. "Shanghai: Key to Modern China by Rhode Murphey," **Geographical Review 45.** No. 1 (1995): 142-4.

Hook, Brian, ed. **Shanghai and the Yangtze Delta: A City Reborn.** Hong Kong; New York: Oxford University Press, 1998.

Howe, Christopher, ed. **Shanghai: Revolution and Development in an Asian Metropolis**, Cambridge, UK: Cambridge University Press. 1981.

Hibbard, Peter. **The Bund Shanghai: China Faces West.** New York: Odyssey, 2007.

Kaewlai, Peeradorn. "Modern Trade Urbanism: The Retail Mega-Project of Bangkok, Thailand" **Proceeding of The Sixth International Symposium on Asia Pacific Architecture,** Tongji University, Shanghai, China, June 2005

Kuan, Seng, and Peter G. Rowe. **Shanghai : Architecture & Urbanism for Modern China.** Munich ; New York : Prestel, 2004.

Lee, Leo Ou-fan. **Shanghai Modern: The Flowering of a New Urban Culture in China,** 1930-1945. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1999.

Lethbridge, H.J. **All About Shanghai and Environs: A Standard Guidebook.** London, Oxford University Press, 1934.

Lim, Louisa. **Shanghai Urban Development: The Future Is Now,** http://www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=6600367 (accessed July 8, 2007)

Lynch, Kevin. **The Image of the City.** Cambridge; MA: MIT Press, 1960.

Ma, Lawrence J. "The State of the Field of Urban China: A Critical Multidisclipnary Overview of the Literature," **China Information,** No. 20: 363-89.

Marshall, Richard. **Emerging Urbanity: Global Urban Projects in the Asia Pacific Rim**. London: Spon Press, 2003.

Murphey, Rhoads. **Key to Modern China.** Cambridge; MA: Harvard University Press, 1953.

Olds, Kris. **Globalization and Urban Change: Capital, Culture, and Pacific Rim Mega-Projects**. Oxford: Oxford University Press, 2001.

Sassen, Saskia. **Cities in a World Economy.** London: Pine Forge Press, 2006.

Rowe, Peter G. **East Asia Modern: Shaping the Contemporary City.** London: Reaktion, 2005.

----------. "Shaping the Spaces of Time in Contemporary Urbanizing Regions" in Thavanan Tanes dechsundhara and Non Arkaraprasertkul. eds., **Redevelopment Strategy for a Sustainable Bangkok.** Pathumthani, Thailand: Thammasat University, 2005,16-39.

----------. and Seng Kuan, eds. Shanghai: **Architecture and Urbanism for Modern China.** Munich; New York: Prestel, 2004.

Rowe, Peter G., and Seng Kuan. **Architecture Encounters with Essence and Form in Modern China.** Cambridge, MA: MIT Press, 2002.

Wu, Fulong. "Real Estate Development and the Transformation of Urban Space in China's Transitional Economy with Special Reference to Shanghai," in John R. Logan, ed., **The New Chinese City: Globalization and Market Reform.** Oxford: Blackwell, 2002): 154-166.

Zheng, Shiling, "Shanghai: The Fastest City?" **Urban Age: A Worldwide Investigation into the Future of Cities,** http://www.urban-age.net/03_conferences/conf_shanghai.html [accessed 15 May 2007]