

**บทบาทของการเมืองในการออกแบบเมือง:
สี่บทเรียนจาก เมืองใหม่ผู้ดั่ง ในเซี่ยงไฮ้
Politicization and Urban Iconography:
Four Perspectives on Shanghai's Pudong**

นน อัครประเสริฐกุล*

บทคัดย่อ

เมืองเซี่ยงไฮ้ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (Shanghai, People's Republic of China) ถือเป็นหนึ่งเมืองที่มีอัตราการเติบโตเร็วที่สุดของโลก ในทศวรรษที่เก้าสิบ อันเนื่องมาจากการผลักดันจากภาคการเมือง (politicization) ของประเทศจีนที่มุ่งหวังให้เมืองเซี่ยงไฮ้กลายเป็นมหานครทางเศรษฐกิจของโลกของศตวรรษที่ยี่สิบเอ็ด เมืองใหม่ผู้ดั่ง (Pudong) จึงถูกกำหนดและดำเนินการออกแบบ มุ่งหวังให้ เป็น "สัญลักษณ์" (iconography) ของความเจริญและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การศึกษานี้นำเสนอทวิเคราะห์สภาพทางกายภาพของเมืองที่เกิดขึ้นจากการผลของการความพยายามในการสร้างสัญลักษณ์นั้น โดยใช้ 4 มุมมอง คือ ในระดับโครงสร้างของเมือง (urban structure) ระดับกลุ่มอาคาร (building and urban imagery) ระดับถนนและทางสัญจร (pedestrian) และระดับการรับรู้ผ่านเส้นขอบฟ้า (skyline) เพื่อแสดงให้เห็นถึงสภาพความเป็นจริงของเมือง ซึ่งเป็นผลมาจากกระบวนการและบทบาทของการเมืองที่มุ่งเน้นการสร้างสัญลักษณ์ มากกว่าการความจำเป็นของการใช้งานที่แท้จริงของเมือง ระเบียบวิธีการศึกษาจะนำเริ่มด้วยการนำเสนอความเป็นมา และประวัติของขั้นตอนการออกแบบของเมืองใหม่ผู้ดั่งนี้อย่างย่อ เพื่อเป็นพื้นฐานในการทำความเข้าใจถึงลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมของเมืองอันมีผลให้การดำเนินการออกแบบเมืองใหม่ผู้ดั่งเกิดขึ้นได้

คำสำคัญ (Keyword): เมืองเซี่ยงไฮ้, เมืองใหม่ผู้ดั่ง, ย่านเศรษฐกิจจุฬายาช่วย, บทบาทของการเมือง (Politicization), สัญลักษณ์ในสภาพแวดล้อมเมือง (Urban iconography)

* อาจารย์ประจำคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมืองมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ความเป็นมาของการออกแบบเมืองเชียงใหม่

เมืองเชียงใหม่ (หรือ ช่างไห่ ตามการออกเสียงภาษาจีนกลาง) ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่เดิมในอดีตถือเป็นเมืองค้าขายขนาดกลาง เนื่องจากสถานที่ตั้งของเมืองอยู่ติดกับแม่น้ำแยงซี (หรือแม่น้ำเพิร์ล ตามที่คนตะวันตกเรียกกัน) ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งสำคัญทั้งกับต่างชาติผ่านทางออกปากแม่น้ำแยงซี สู่มหาสมุทรแปซิฟิก และผ่านแม่น้ำชวโจว เข้าสู่ตอนในของประเทศจีน เมืองเชียงใหม่ตั้งอยู่ถัดเข้ามาจากสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีโดยมีแม่น้ำฮวงปู้ ซึ่งเป็นแม่น้ำสายย่อยจากแม่น้ำแยงซีผ่ากั้นกลาง จึงเป็นเส้นทางในการคมนาคมที่สำคัญของทางภาคใต้ของจีน ในสมัยก่อนนั้นมีการตั้งถิ่นฐานเพียงแคในฝั่งซ้ายแม่น้ำฮวงปู้เท่านั้น โดยเรียกฝั่งซ้ายแม่น้ำฮวงปู้ว่า “ฝั่งผู่ฉี” (Puxi)

ในปี ค.ศ. 1842 อันเนื่องมาจากผลของสงครามฝิ่นครั้งที่ 2 ที่รัฐบาลของราชวงศ์ชิง หรือรัฐบาลของประเทศจีนพ่ายแพ้ต่อประเทศอังกฤษ รัฐบาลจีนจึงถูกใช้กำลังทางทหารบีบบังคับให้เซ็นสัญญาที่ไม่เป็นธรรมทางการค้า และการให้สิทธิสภาพนอกอาณาเขตเพื่อเปิดน่านน้ำของเมืองเชียงใหม่และเมืองท่าที่สำคัญอีกหลายแห่งให้กับประเทศของตนเพื่อการค้า เนื่องจากเชียงใหม่เป็นเมืองที่มีองค์ประกอบของความเป็นเมืองท่าที่ดีที่สุด จึงถูกชาวอังกฤษและต่อมาภายหลังฝรั่งเศสและอเมริกายึดเป็นชัยภูมิหลักในการทำการค้ากับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเนื่องด้วยเชียงใหม่เองไม่มีความสำคัญใดในหน้าประวัติศาสตร์ความเป็นชาติของจีน เป็นเพียงเมืองค้าขายขนาดกลาง รัฐบาลของราชวงศ์ชิง จึงไม่ได้ใส่ใจถึงความเป็นไปของเมืองเชียงใหม่มากนักและยอมให้สิทธิสภาพการปกครองเมืองแก่ชาวต่างชาติเปรียบเสมือนเมืองบริวารหนึ่งของชาวอังกฤษ ชาวฝรั่งเศสและชาวอเมริกาโดยไม่มีแรงทัดทาน ซึ่งก็เพื่อความอยู่รอดของเมืองสำคัญๆ อย่าง ปักกิ่ง และ หนานจิง ด้วยเป็นสำคัญ มีการหลั่งไหลเข้ามาของคนต่างชาติและคนจีนเพื่อเข้ามาแสวงหาโอกาสการประกอบอาชีพ เป็นผลให้เมืองเชียงใหม่กลายเป็นเมืองที่มีวัฒนธรรมทางการใช้ชีวิตการค้าที่หลากหลาย มีความเป็นอยู่แบบสากลและการใช้ชีวิตแบบสังคมนิยมโลก (Cosmopolitanism) ถูกขนานนามว่าเป็น “ราชินีแห่งตะวันออกไกล” (The Queen of the Orient)



รูปที่ 1: เมืองเชียงใหม่ ราวปี 1930 ซึ่งมีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ
สูงสุด

เมืองเชียงใหม่ผ่านการปกครองโดยหลายรัฐบาลเนื่องจากความไม่สงบทางการเมือง ไม่ว่าจะเป็น คณะผู้ปกครองของอังกฤษและฝรั่งเศส (ค.ศ. 1842-1937) ร่วมกันกับรัฐบาลก๊กมินตั๋ง ของ ประธานาธิบดี ชุน ยัต เซิน (ค.ศ. 1911-1937) รัฐบาลของสมเด็จพระมหาจักรพรรดิฮีโรฮิโตของ ญี่ปุ่น (ค.ศ. 1937-1945) รัฐบาลของพรรคชาตินิยม (Nationalist Government) ของ ประธานาธิบดี เจียง ไค เช็ค (ค.ศ. 1945-1949) และ รัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนหลังปี ค.ศ. 1949 มาจนถึงปัจจุบัน โดยไม่ว่าจะเป็นรัฐบาลใด เชียงใหม่ก็ถูกใช้เป็นเมืองท่าที่สำคัญในการประกอบกิจการการค้าขายและการเดินเรือผ่านทางวัฒนธรรมทางการค้าของผู้ปกครองนั้นๆ เป็นผลให้ทั้งลักษณะทางกายภาพและวัฒนธรรมของเมืองเชียงใหม่ถูกสร้างขึ้นเป็นลำดับเพื่อรองรับความต้องการในการใช้งานทางการค้าและนโยบายทางเศรษฐกิจของรัฐบาลผู้ปกครองเมือง อีกทั้งเนื่องจากแต่ละรัฐบาลผู้ปกครองเมืองเข้าใจปละตระหนักถึงช่วงเวลาอันน้อยนิดในการปกครองเมืองบนความไม่สงบของยุคสงคราม ลักษณะการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงเมืองเชียงใหม่ในแต่ละครั้งจึงเป็นไปในลักษณะการแสวงหาผลประโยชน์ ซึ่งบางครั้งก็อยู่ในระดับขั้นมูมาม่า มากกว่าการพัฒนาเพื่อความเป็นปรกติสุขของประชาชนและการปกครอง ซึ่งก็ไม่ต่างอะไรไปจากการปกครองของชาวตะวันตกหลังจากสงครามฝิ่น ลักษณะของการใช้ประโยชน์จากเมืองเชียงใหม่ในลักษณะดังกล่าวเป็นเวลากว่าร้อยปี ส่งผลให้ภาพลักษณ์และความสำคัญของเมืองเชียงใหม่เป็นไปในลักษณะเมืองที่มีหน้าที่ในการรับใช้ทางเศรษฐกิจ มากกว่าเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรม เรียกได้ว่าเป็นเมืองที่สามารถมีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลาตามความเหมาะสมเพื่อประโยชน์ของประเทศจีน อาจจะเปรียบได้ว่าเชียงใหม่เป็นเมืองที่ถูกมองว่าเป็น “ห่านที่มีไข่

ทองคำ” ทำหน้าที่เพียงผลิตไขทองคำให้กับผู้ครอบครอง โดยไม่มีความสำคัญอื่นใดนอกเหนือจากนั้น

จะมีข้อยกเว้นก็เพียงในช่วงที่ประธานาธิบดี เหมา เจ๋อ ตุง เป็นผู้นำ (ค.ศ. 1949 -1976) ซึ่งใช้นโยบายมุ่งเน้นการประกอบอุตสาหกรรมหนักอันจะมานำซึ่งความพออยู่พอกินของส่วนรวมในแบบลัทธิคอมมิวนิสต์มากกว่าการค้าขายซึ่งประธานาธิบดี เหมา เจ๋อ ตุง มองว่าเป็นการนำมาซึ่งความร่ำรวยของบุคคลเพียงบางกลุ่มซึ่งจะทำให้ระบบการปกครองแบบสาธารณรัฐประชาชนล้มเหลว ซึ่งเชียงใหม่ในขณะนั้นก็ไม่ได้รับการยกเว้นและถูกแปรสภาพให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมหนักอย่างทุกที่และไม่ได้ผลผลิตใดๆดังที่ประธานาธิบดี เหมา เจ๋อ ตุง ตั้งใจ ซ้ำยังเป็นการทำลายสาธารณูปโภคและระบบที่รองรับการดำเนินการทางธุรกิจ และทรัพยากรมนุษย์ครั้งสำคัญของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

เมืองใหม่ผู้ดอง: ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนยุคเปิดมานไม้ไฟ

ด้วยแรงผลักดันจากภาคการเมืองจากรัฐบาลกลางปักกิ่งโดยการนำของ ประธานาธิบดี เต็ง เสี่ยว ผิง ในยุค “เปิดมานไม้ไฟ” (Open Door Policy) หลังปี ค.ศ. 1978 รัฐบาลเมืองเชียงใหม่ได้รับนโยบายให้ผลักดันต่อเพื่อการทำให้เชียงใหม่กลายเป็นเมืองที่ทำรายได้สำคัญให้กับประเทศจีนยุคใหม่ ดังคำกล่าวของประธานาธิบดี เต็ง เสี่ยว ผิง ที่ว่า “ให้เมืองเชียงใหม่ เป็นหัวของมังกร” ซึ่งก็แน่นอนว่าต้องนำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ ทั้งในด้านของนโยบายการค้าและภาษี ซึ่งก็ต้องมีการปรับเปลี่ยนเพื่อดึงดูดผู้ลงทุน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ลงทุนจากต่างประเทศ และทางด้านกายภาพของเมือง ซึ่งจะต้องสามารถรองรับความเจริญเติบโตของหน่วยงานทางธุรกิจการค้า ปริมาณของแรงงานที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากนโยบายสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในเมืองเชียงใหม่ รวมไปถึงระบบสาธารณูปโภคซึ่งเป็นการลงทุนที่มีมูลค่าสูงที่สุดในบรรดาการเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือต่อการระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมแบบคอมมิวนิสต์ (หมายความว่าภาครัฐยังคงควบคุมปัจจัยในการผลิตส่วนใหญ่ หรือมีมาตรการในการผ่อนปรนมากขึ้นเพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ) ในยุคเปิดมานไม้ไฟของประธานาธิบดี เต็ง เสี่ยว ผิง ทั้งนี้ความที่เมืองเชียงใหม่เองในอดีตเป็นเมืองที่มี “ความพร้อม” เรื่องการพาณิชย์อยู่แล้ว การดำเนินการเปลี่ยนแปลงเมืองจึงเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นโดยไม่มีแรงกดดันใดๆ หน้าซ้ำยังมีแรงสนับสนุนจากทุกภาคของสังคมเพื่อให้นำเชียงใหม่กลับมาเป็นเมืองที่เจริญรุ่งเรืองเหมือนในอดีต นายเทศมนตรีของเมืองเชียงใหม่ในขณะนั้นหลายต่อหลายท่านก็ดำเนินการเตรียมความพร้อมทางด้านการลงทุน และการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศในการสร้างเมืองใหม่ครั้งสำคัญนี้ ท่านที่สำคัญคือ อดีต นายเทศมนตรี เจียง เจ๋อ มิน ที่ได้วางรากฐานในการดำเนินงานสำคัญๆไว้ทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการวางแผนการเจริญเติบโตของเมืองสิบปี การ

วางแผนการพัฒนาทางสาธารณูปโภคสำคัญๆบนพื้นที่ฝั่งผุ่ฉี เช่น ระบบการขนส่งมวลชน ระบบถนนหนทาง รวมไปถึงสนามบินแห่งใหม่ซึ่งจะรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศได้เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณจนถึงหลายเท่าตัว ก่อนที่จะได้รับความนิยมชมชอบจากสมาชิกพรรคคอมมิวนิสต์จีนให้ขึ้นเป็นเลขาธิการฯ และประธานาธิบดีของสาธารณรัฐประชาชนจีนในเวลาต่อมา และอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จี ซึ่งท่านนี้เป็นคนที่มีบทบาทมากที่สุดในการสร้างเมืองใหม่

วิสัยทัศน์ของอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จี มองไปไกลกว่าการพัฒนาพื้นที่บนฝั่งผุ่ฉี ซึ่งมีระบบสาธารณูปโภคที่พอใช้ได้แล้ว หากแต่การสร้างเมืองใหม่บนพื้นที่ฝั่งขวาแม่น้ำฮวงปู้ หรือฝั่ง “ผุ่ดอง” ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ว่าง มีเพียงการตั้งถิ่นฐานแบบกระเถาะกระเถอะไม่มีแบบแผนของชนชั้นแรงงานที่ไม่มีความสามารถในการครอบครองกรรมสิทธิ์ที่ดินบนฝั่งผุ่ฉี แผนการการลงทุนดังกล่าวจึงเป็นความทะเยอทะยานที่มีนัยยะอื่น นอกเหนือไปจากความต้องการในการขยายขีดความสามารถของเมืองเซี่ยงไฮ้ ยิ่งไปกว่านั้นอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จี “ตั้งเป้า” ไว้ว่าเป็นสร้างเมืองใหม่จะต้องเกิดขึ้นบนพื้นฐานของ “ความเป็นมหานครที่ไม่แตกต่างไปจาก นิวยอร์ก หรือ ลอนดอน ” ทั้งนี้หากเราย้อนมาทำความเข้าใจในระบบแนวความคิดแบบจีน (Chinese Pragmatism) ที่มุ่งเน้นถึงการได้รับผลตอบแทนกลับคืนมาหลังจากการลงทุน โดยต้องเป็นสิ่งที่ “จับต้อง” ได้ ความเข้าใจดังกล่าวจึงหาได้เป็นความเข้าใจเดียวกันกับนักออกแบบหรือนักผังเมืองไม่ หากแต่เป็นความเข้าใจแบบผิวเผินใน “สมการ” ที่ว่า “ความเป็นเมืองใหญ่ เท่ากับ เมืองที่มีอาคารสูงมากมาย” ซึ่งในที่นี้ วิสัยทัศน์ของอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จี จึงหมายถึงการออกแบบที่มุ่งหวังผลเชิงการรับรู้ของคนมากกว่าสภาพแวดล้อมเมืองนั่นเอง ทำอย่างไรให้เซี่ยงไฮ้เป็นเมืองที่จะถูกรับรู้ว่าเป็นมหานครที่ยิ่งใหญ่ภายในระยะเวลาที่สั้นที่สุดนั่นเอง

ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องไม่ลืมว่าอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จี โดยบุคคลิกเป็นคนที่มีความทะเยอทะยานสูง และมีชื่อเสียงในเรื่องความแข็งแกร่งและเด็ดขาด ทั้งยังเป็นนักเศรษฐศาสตร์ที่มีความสามารถเป็นเลิศ เป็นคนที่ทราบดีที่สุดถึงผลทางการเมืองสำคัญที่จะตามมาหากตัวเขาในฐานะของผู้นำปกครองเมืองเซี่ยงไฮ้สามารถทำสิ่งที่ตั้งเป้าให้สัมฤทธิ์ผลได้ เนื่องจากได้เห็นการก้าวขึ้นไปรับตำแหน่งสูงที่สุดในทางการเมืองของจีนของนายกเทศมนตรีคนก่อนหน้าของตน หากแต่ถ้าหากอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จี ต้องการผลทางการเมืองที่เด็ดขาด เขาจะต้องทำให้ได้ “ดีกว่า” นั้นหมายถึงผลที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม หรือ “จับต้อง” ได้มากกว่านั่นเอง เพื่อให้ได้มาซึ่งความยอมรับในความสำเร็จที่เกิดจากวิสัยทัศน์และความสามารถทางการเมืองของเขาที่แท้จริง ไม่ใช่เพียงแค่เดินในเส้นทางที่ อดีตนายกเทศมนตรี เจียง เจ้อ มิน ได้แผ้วถางไว้ อันจะสร้างความเชื่อถือจากรัฐบาลปักกิ่ง ทั้งนี้แผนการสร้างเมืองใหม่ผุ่ดอง ของอดีตนายกเทศมนตรี จู

หลง จี นับได้ว่าเป็นแผนการทางการเมืองที่สำคัญ เป็นนโยบายทางการเมืองที่สามารถหวังผลได้ทีเดียว ซึ่งภายหลัง จากความสำเร็จของเมืองใหม่ผู้ต้องนี้ อดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จี ได้รับความยอมรับจากพรรคคอมมิวนิสต์และได้รับการสนับสนุนให้ก้าวขึ้นเป็น รองนายกรัฐมนตรี และนายกรัฐมนตรีของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นลำดับก่อนจะเกษียณตัวเองทิ้งไว้ซึ่งหน้าประวัติศาสตร์ที่สำคัญของการออกแบบเมืองเชียงใหม่ ต่อประเทศจีน และต่อโลก

บทบาทของการเมืองในการออกแบบเมืองใหม่ผู้ต้อง: ศูนย์กลางทางธุรกิจลูจาช่วย (Lujiazui)

สิ่งที่อดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จีทำเป็นสิ่งแรกคือการหา “แรงบัลดาลใจ” ซึ่งนอกจากนิวยอร์กและลอนดอนจะเป็นสองเมืองที่ให้แรงบัลดาลใจในลักษณะของภาพลักษณ์ของเมืองที่สำคัญแล้ว อดีตนายกเทศมนตรีจู หลง จี ให้ความสนใจในแนวทางการปฏิบัติของประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศสเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองครั้งสำคัญในช่วงยุคทศวรรษที่ 80 ของประธานาธิบดีฟรังซัว มิทเตอรอง โดยอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จีได้เดินทางไปกรุงปารีส ประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศสหลายต่อหลายครั้งเพื่อศึกษาดูงาน ซึ่งดูเหมือนจะเป็นความประทับใจ มากกว่าความชอบในระบบการวางผังเมืองของฝรั่งเศสที่ค่อยๆก่อเป็นรูปเป็นร่างในความคิดของอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จี ดำเนินการขอคำปรึกษาด้านการเขียนโครงการการออกแบบเมืองจาก สถาบันการจัดการและการออกแบบภาคและเมืองแห่งมหานครปารีส ซึ่งผลที่ได้คือแผนการพัฒนาและโครงการในการออกแบบที่ค่อนข้างยืดหยุ่น มุ่งเน้นที่การเสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ 6 ,300 ตารางกิโลเมตร เพื่อให้เป็นเมืองใหม่ที่มีศักยภาพในการเติบโตในด้านการพาณิชย์และการเงิน สามารถรองรับประชากรได้ 14 ล้านคน โดยตั้งเป้าค่าเฉลี่ยรายได้ต่อหัวของประชากรของเมืองใหม่ไว้ที่ 150 ,000 หยวน ต่อคน รวมไปถึงการนำเสนอให้จัดการประกวดแบบการออกแบบเมืองใหม่ โดยให้เชิญสถาปนิก นักออกแบบเมืองที่มีชื่อเสียงและประสบการณ์มาเข้าร่วม ซึ่งอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จีก็ดำเนินการตามคำแนะนำของสถาบันฯ และจัดการประกวดแบบขึ้นในปี ค.ศ.1992 เป็นการประกวดแบบเพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่ฝั่งขวาแม่น้ำฮวงปู้ในเขตผู้ต้อง เพื่อให้เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจแห่งใหม่ หรือเป็น CBD (Central Business District) ของเมืองเชียงใหม่ที่มีชื่อว่าย่าน “ลูจาช่วย” (Lujiazui) คำถามที่ตามมาก็คือ เชียงใหม่ หรืออดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จีเองใช้ “ดัชนีอะไร” เป็นตัวกำหนดและคาดการณ์การเจริญเติบโตและอุปสงค์ของเมืองว่าจะโตถึง 14 ล้านคน และมีความต้องการพื้นที่ใช้สอยมหึมาถึงหกพันกว่าตารางกิโลเมตรนี้ ซึ่งก็คงต้องย้อนกลับไปถึงแรงกระตุ้นทางการเมืองที่กล่าวมาก่อนหน้านี้ การสร้างลูจาช่วยให้กลายเป็นเมืองใหม่ที่เห็น และ จับต้องได้ในปริบตาจะสามารถสร้างผลงานให้กับตัว

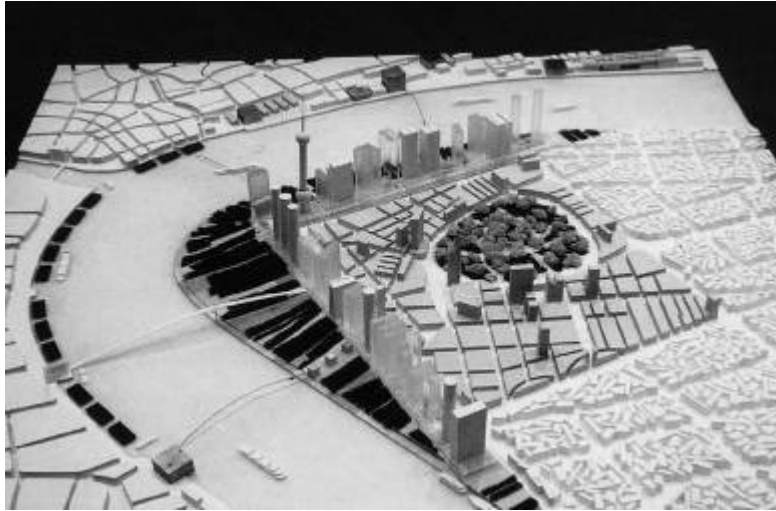
ของอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จี และทำตนกลายเป็นจุดสนใจของรัฐบาลกลางได้เป็นอย่างดี

โดยในการประกวดแบบย่านเศรษฐกิจจุลจุลชาช่วยครั้งนี้ ทางคณะกรรมการดำเนินการประกวดแบบได้เชื้อเชิญสถาปนิกที่มีชื่อเสียงมากมายจากทั่วโลก มาร่วมกันเสนอความคิด และได้ผลงานที่ผ่านเข้ารอบสุดท้าย 4 ชิ้นด้วยกัน โดยจะมิงานของ สถาปนิกชาวอังกฤษ ริชาร์ด โรเจอร์ (Lord Richard Rogers) และสถาปนิกชาวฝรั่งเศส คือ โดมินิก เพอรอลต์ (Dominique Perrault) ที่ได้รับการกล่าวถึงและคำชมมากเป็นพิเศษ ก่อนที่ทางคณะกรรมการจะตัดสินใจให้ทีมสถาปนิกจากสถาบันการออกแบบเซี่ยงไฮ้ ซึ่งเป็นทีมของจีนเอง ซึ่งนำเสนอแนวความคิดที่รวมเอาข้อดีของแต่ละแบบที่ส่งเข้าประกวด และนำเสนอภาพลักษณะของเมืองผ่านทางองค์ประกอบที่แสดงความยิ่งใหญ่ อย่างเช่น ตึกระฟ้า สะพานขนาดใหญ่ ถนนที่กว้างมาก ๆ เป็นทีมที่ได้รับการคัดเลือกเป็นแบบสุดท้ายที่จะถูกนำมาพัฒนาเป็นแบบที่ใช้ในการวางผังเมืองใหม่ผู้ต้องของเมืองเซี่ยงไฮ้ ทั้งนี้โดยเมื่อการประกวดแบบจบลงโดยที่แบบที่ได้รับเลือกนั้นไม่ใช่แบบของสถาปนิกที่มีชื่อเสียงที่แสดงวิสัยทัศน์การพัฒนาเมืองที่สำคัญ แต่กลับเป็นแบบของทีมสถาปนิกจีนที่เสนอแบบที่ค่อนข้างโบราณและไม่ได้แสดงแนวความคิดใหม่ใดๆ จึงมีคำครหาถึงเรื่องของความยุติธรรม ซึ่งก็อาจจะเป็นแง่มุมความเข้าใจที่ไม่ตรงกันหากมองความยุติธรรมที่ว่าผ่านความเป็นจีนที่กล่าวถึงมาก่อนแล้ว และพาดพิงไปถึง "จุดประสงค์ที่แท้จริง" ของการจัดการประกวดแบบครั้งนี้ ซึ่งไม่น่าจะใช้ทางตรงคือการได้มาซึ่งแบบเมืองใหม่ แต่เป็นทางอ้อมคือการสร้างภาพลักษณ์นักพัฒนาเมืองอย่างเต็มขั้นของอดีตนายกเทศมนตรี จู หลง จี และเป็นการจัดเวทีเพื่อหาแนวความคิดใหม่ๆจากนักออกแบบที่มีประสบการณ์ชาวต่างประเทศ ซึ่งในที่สุดตนเองก็เลือกเพียงบางแนวความคิดที่สนใจมาสร้างเป็นแนวทางการออกแบบวางผังเมืองใหม่ผู้ต้อง

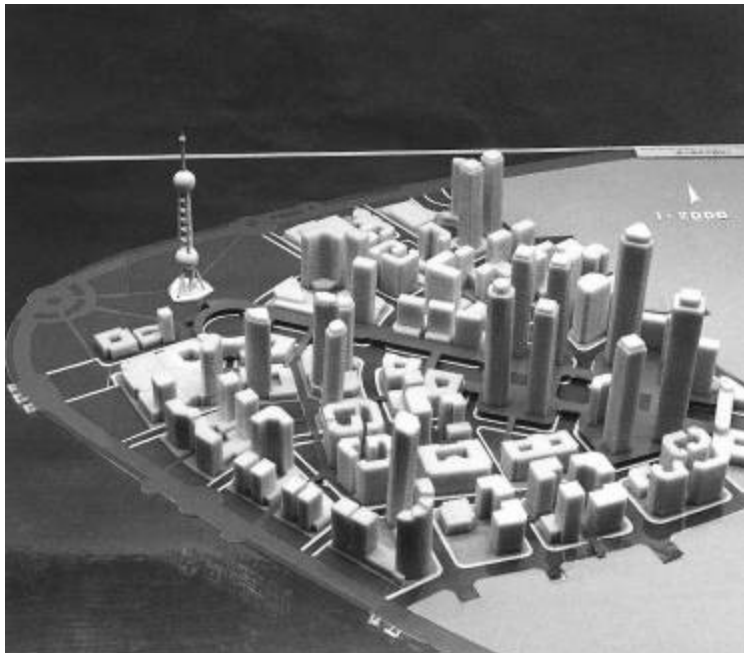


รูปที่ 2 ผลงานการออกแบบย่านเศรษฐกิจจุลจุลชาช่วยในเมืองใหม่ผู้ต้องของสถาปนิกชาวอังกฤษ ริชาร์ด โรเจอร์ ที่แสดงการวางองค์ประกอบอาคารที่

ไม่สูงนักรายรอบพื้นที่ว่างสาธารณะตรงกลาง มีการลดทอนความใหญ่โตของกลุ่มอาคารด้วยการเล่นการซ้อนทับของมวลอาคาร เป็นแบบที่ได้รับความสนใจเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งอาจจะดูเหมือนเป็นแบบที่เน้นรูปทรงที่มีปริมาตรหนาแน่นและรุนแรง แต่สามารถทำได้จริงบนพื้นที่ลุ่มต่ำซึ่งขณะนั้นเป็นพื้นที่โล่งกว้าง มีเพียงการตั้งถิ่นฐานของผู้มีรายได้น้อยกระจัดกระจายเท่านั้น



รูปที่ 3 ผลงานการออกแบบย่านเศรษฐกิจลุ่มต่ำช่วยในเมืองใหม่ผู้ต้องของสถาปนิกชาวฝรั่งเศส โดมินิก เพอรอลต์ ที่แสดงถึงวิสัยทัศน์การออกแบบย่านเศรษฐกิจลุ่มต่ำช่วยให้เป็นเหมือน “หน้าด่าน หรือ เขตเวทย์” แห่งใหม่ของเมืองเชียงใหม่ ด้วยการจัดเรียงแนวอาคารสูงเป็นกำแพงรายล้อมพื้นที่ของเขตเศรษฐกิจที่ถูกจัดวางด้วยเส้นแกนที่เป็นธรรมชาติลากมาจากเส้นถนนที่มีอยู่เดิม



รูปที่ 4 ผลงานการออกแบบย่านเศรษฐกิจสู่ความช่วยเหลือในเมืองใหม่ผู้ต้องที่ ได้รับการคัดเลือกของ ทีมสถาปนิกจากสถาบันการออกแบบเชียงใหม่ เป็นการนำเอาข้อดีของแบบของของ สถาปนิกชาวอังกฤษ ริชาร์ด โรเจอร์และของ สถาปนิกชาวฝรั่งเศส โดมินิก เพอรอลด์มารวมกันโดยมีองค์ประกอบที่ แสดงความเป็น "สัญลักษณ์" ของเมืองเช่น ถนนหนทางที่มีขนาดใหญ่ และอาคารที่สูงที่สุดในโลกหลายหลัง

การศึกษานี้นำเสนอบทวิเคราะห์สภาพทางกายภาพของเมืองที่เกิดขึ้นจากการผลของแบบของทีมนักสถาปนิกจากสถาบันการออกแบบเชียงใหม่ ซึ่งถูกนำมาพัฒนาเป็นแบบที่ใช้ในการวางผังเมืองใหม่ผู้ต้อง ในเชียงใหม่ เพื่อแสดงให้เห็นถึงสภาพความเป็นจริงของเมือง อันเป็นผลมาจากกระบวนการและบทบาทของการเมืองที่เป็นการปะติดปะต่อข้อดีของงานออกแบบหลายๆงานเข้าด้วยกันโดยปราศจากความเข้าใจในการบริการจัดการพื้นที่สาธารณะของมวลชน และการมุ่งเน้นการสร้างสัญลักษณ์ในเมือง (Urban Iconography) มากกว่าการความจำเป็นของการทำงานที่แท้จริงของเมือง ผ่านทาง 4 มุมมองคือ ในระดับโครงสร้างของเมือง (urban structure) ระดับกลุ่มอาคาร (building and urban imagery) ระดับถนนและทางสัญจร (pedestrian) และระดับการรับรู้ผ่านเส้นขอบฟ้า (skyline)

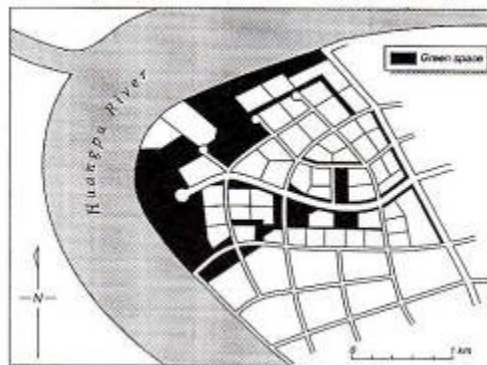
มุมมองแรก: ระดับโครงสร้างของเมือง (Urban structure)

ในขณะที่ลักษณะเด่นของโครงสร้างของผังผู้ฉี ของเมืองเชียงใหม่ หลังยุคเปิดมานี้ไม่ใ้คือ เมืองที่เต็มไปด้วยอาคารสูงสมัยใหม่พุ่งขึ้นมาเป็นจุดๆทั่วๆไปอันเนื่องมาจากความต้องการพื้นที่เพื่อกิจการพาณิชย์ตามนโยบายการขยายการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบเร่งรัด โดยปะปนไปกับอาคารที่พักอาศัยเป็นแถวๆ ขนาดเล็ก ที่มีชื่อเรียกว่า "ลีหลง" (lilong) ซึ่งโดยมากเป็นอาคารที่ตกทอดมาจากสมัยยุคที่เชียงใหม่เป็นอาณานิคมของชาวตะวันตก เมืองใหม่ผู้ต้องนั้นถูกวางผังให้เป็นเมืองสำหรับอนาคตโดยสมบูรณ์โดยไม่มีทางอ้างถึงถึงแนวการออกแบบเพื่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนจีนในเชียงใหม่

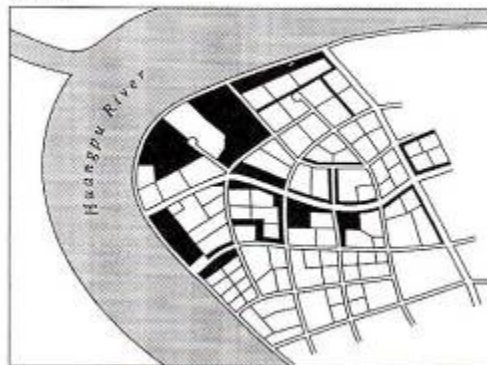
นอกจากจะมีองค์ประกอบของเมืองที่แสดงความยิ่งใหญ่เช่น อาคารระฟ้า ซึ่งเชียงใหม่มีด้วยกันหลายหลัง และจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป ในมุมมองที่ 2 เขตเศรษฐกิจสู่ความช่วยเหลือถูกออกแบบให้มี ถนนเซ็นจูรี่ (Century Avenue หรือ Century Boulevard) ซึ่งเป็นถนนเส้นที่ยาวพาดทะแยงผ่าฝั่งผู้ต้องลงไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ผ่ากลางพื้นที่เขตเศรษฐกิจสู่ความช่วยเหลือ ออกเป็นด้านเหนือและด้านใต้ ทอดยาวไปบรรจบกับสวนสาธารณะเซ็นจูรี่ปาร์ค (Century Park) และศาลาว่าการกลางเมืองผู้ต้อง ที่ฝั่งตะวันออกของเมืองเชียงใหม่ ซึ่งเป็นเขตย่านพักอาศัยระดับสูงของชาวต่างชาติ เป็น

ระยะทางหลายกิโลเมตร ซึ่งในทางเศรษฐศาสตร์การขนส่งแล้วถนนเส้นนี้ไม่ได้ให้ผลในทางการจัดการบริหารและเคลื่อนย้ายคนใดๆ เพราะเพียงแค่นั้นเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกันระหว่างย่านที่ไม่ได้มีความหนาแน่นของการอยู่อาศัยสองย่าน ในเบื้องต้นนั้น โครงสร้างหลักของเมืองใหม่ผู้ต้องคือถนนเซ็นจูรีนี้สร้างผลกระทบในแง่ลบหลายประการ เริ่มตั้งแต่ในแง่ของการบริหารจัดการพื้นที่ เนื่องจากโครงสร้างของเมืองเดิมจะวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ เพื่ออาคารทุกหลังจะได้รับแสงอาทิตย์จากทางทิศใต้เต็มที่ตามความเชื่อของคนจีนทั่วไป การพาดตัวเป็นแนวทางของถนนเซ็นจูรีจึงเป็นการวางตัวที่ขัดกับการโครงสร้างเมืองเดิม และได้สร้างพื้นที่รูปร่างแปลกตามแนวที่ถนนพาดผ่านเนื่องจากการขัดกันดังกล่าว ทำให้การใช้งานพื้นที่และการจัดสรรที่ดินเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก

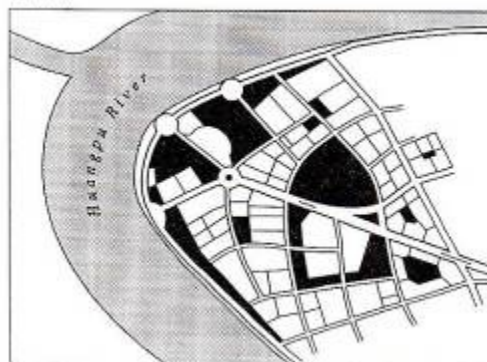
1986-Plan-Lujiazui Central Financial District



1991 Plan



1994 Plan



รูปที่ 5 ไดอะแกรมแสดงแนวความคิดการออกแบบ ถนนเซ็นจูรีซึ่งตัดผ่านย่านเศรษฐกิจกลุ่มฯ ช่วยแบ่งเป็นสองส่วนคือเหนือและใต้ด้วยถนนขนาดใหญ่

นักออกแบบเมืองและสถาปนิกชาวฝรั่งเศสที่ได้รับมอบหมายให้ ออกแบบถนนสายนี้ คือ ชอง มารีย์ ชาเพนตีเอร์ (Jean Marie Charpentier) ให้ทัศนะว่า “แนวความคิดคือการสร้างทัศนะของเมืองที่มีความยิ่งใหญ่ มีลักษณะเป็นสัญลักษณ์และอนุสรณ์ (Monumentality) ของความเจริญเติบโตของเมืองใหญ่แห่งนี้ ซึ่งถนนเส้นนี้กว้างกว่าถนน ชอม เอรีเซ่ ที่นครปารีส ที่ว่ากันว่าเป็นถนนที่สวยงามที่สุดในโลก ” โจทย์ที่สถาปนิกต้องทำความเข้าใจในที่นี้ไม่พ้นการสร้างความน่าสนใจให้กับถนนซึ่งไม่ได้มีความสำคัญใดๆในระบบการขนส่งและขนส่งของเมืองเชียงใหม่ ความน่าสนใจของการออกแบบของชอง มารีย์ ชาเพนตีเอร์ อยู่ที่การสร้าง ความหนาแน่นให้กับสองข้างทางของถนนด้วยอาคารพาณิชย์เพื่อให้เกิดความเคลื่อนไหวและกิจกรรมทางสังคมตลอดเวลา จากแบบนำเสนอจะ เห็นว่าผู้ออกแบบให้ความสำคัญกับกลุ่มอาคารที่ประกบถนนเช่นจัวร์ เป็น กลุ่มอาคารสูง ตลอดแนวตั้งแต่เขตลูจ่าซุ่ยลงมาจนถึงสวนสาธารณะเช่นจัวร์ ปาร์ค มีการเว้นระยะเพื่อให้มีพื้นที่สำหรับการตกแต่งถนนด้วยต้นและการ ออกแบบบาทวิถีที่อยู่ใต้ร่มเงาส่วนยื่นของอาคารเพื่อให้เกิดการสอดรับกัน ระหว่างปริมาตรของพื้นที่ของอาคารและพื้นที่สาธารณะภายนอกอาคาร เมื่อมองในภาพรวมจะเห็นว่าแนวทางการออกแบบดังกล่าวมุ่งหวังประโยชน์ ในเรื่องภาพลักษณ์ของเมืองโดยทันทีจาก “หน้ากาก” ของถนนเช่นจัวร์นี้ เท่านั้น เพราะหากมองถึงรอยต่อระหว่างถนนเส้นนี้กับส่วนอื่นๆในผังเมืองจะ พบว่าไม่มีการกำหนดความชัดเจนใดๆถึงการใช้ประโยชน์พื้นที่และการ ใช้อำนาจระบบการทำงานของการกระจายคนและความหนาแน่นจากถนน เช่นจัวร์ถึงส่วนอื่นๆในเมืองใหม่ผู้ต้อง ทั้งนี้เนื่องจากระบบสายงานของการ ดำเนินการออกแบบเมืองมีความซับซ้อนและไม่ลงตัวในประเด็นของ ขอบข่ายความรับผิดชอบ โดยหน่วยงานทั้ง 3 ของเมืองเชียงใหม่ ที่ทำ หน้าที่ในการดำเนินการรับแบบไปปฏิบัติคือ สำนักผังเมืองเชียงใหม่ (Shanghai Municipality Planning Bureau) สำนักควบคุมการจัดการผัง เมืองใหญ่ (District Authority Control) หน่วยงานควบคุมรายละเอียดของ ผัง (Controlled Detail Planning Section) ไม่ได้ประสานงานในการ ดำเนินงานให้สอดคล้องกับแนวทางที่ มารีย์ ชาเพนตีเอร์ ได้ออกแบบไว้ ถนนเช่นจัวร์ในปัจจุบันจึงไม่ได้เป็นอย่างที่ผู้ออกแบบตั้งใจ โดยแนวอาคาร พาณิชยสองฝั่งถนนที่ผู้ออกแบบวางแผนไว้ให้เป็นส่วนที่จะสร้างพลวัต ให้กับเมืองนั้นถูกละเลย และกลายเป็นการสร้างอาคารพักอาศัยรูปแบบซ้ำๆ ตามแนวทางของสำนักควบคุมการจัดการผังเมืองใหญ่ ทั้งนี้ยังมีการ จัดสร้างบาทวิถีที่มีความกว้างเกินไปทำให้ปริมาณพื้นที่ต่อการใช้งานมี อัตราที่ต่ำ เป็นผลให้สองข้างทางมีลักษณะที่ขออนค้างร้างและมีความไม่ ปลอดภัย เป็นต้น



รูปที่ 6 ภาพแสดงทัศนียภาพของถนนเซ็นจูรีซึ่งสถาปนิก ของ มารีย์
ซาเพนติเออร์ ออกแบบให้เป็นเหมือน ช่อง
เอรีเซ ของเมืองเซียงไฮ้ โดยเน้นที่การสร้างความหนาแน่นแก่ถนนเส้นนี้
ด้วยกลุ่มอาคารสองขนานข้างถนน



รูปที่ 7 ความเป็นจริงของถนนเซ็นจูรี ซึ่งกว้างใหญ่เกินความจำเป็นและไม่มี
กลุ่มอาคารมาเสริมความหนาแน่นให้กับการใช้งานของบาทวิถีและถนน

นอกจากนั้น การตัดผ่านที่เป็นแนวทแยงกับระบบถนนที่มีอยู่เดิมสร้างพื้นที่สามเหลี่ยมที่ไม่สามารถใช้งานได้เต็มที่

มุมมองที่สอง: ระดับกลุ่มอาคาร (Building and urban imagery)

สำหรับผู้ที่มาเดินทางมาเมืองใหม่ผู้ต้องในเมืองเชียงใหม่ในครั้งแรก สิ่งที่พบเห็นคืออาคารระฟ้าที่มีผิวสะท้อนแสงมากมาย ซึ่งทำให้พาทำให้คิดไปว่า เมืองใหม่ผู้ต้องเป็นเมืองในอนาคตเหมือนที่เห็นในภาพยนตร์ที่แสดงจินตนาการทางวิทยาศาสตร์ และอาจจะพาให้คิดไปต่อว่าเชียงใหม่เป็นเมืองที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดีมาก ซึ่งความคิดดังกล่าวนี้ถูกต้องแค่ครึ่งเดียวเท่านั้น จริงอยู่ที่ว่าเชียงใหม่อาจจะเป็เมืองที่มีอัตราการเจริญเติบโตสูงสุดในจีน และมีการดำเนินการที่มุ่งเน้นศักยภาพทางการค้ากับต่างประเทศอย่างหนักหน่วง แต่เหล่าอาคารสูงที่เห็นได้ทั่วไปในเมืองใหม่ผู้ต้อง โดยเฉพาะในย่านเศรษฐกิจลู่ชาช่วยนั้นไม่ได้เป็นผลผลิตที่เกิดขึ้นจากความมั่งมีของเมือง หรือเกิดขึ้นจากความต้องการใช้พื้นที่เนื่องจากความเป็นศูนย์กลางการค้าของเมืองเพราะอาคารส่วนใหญ่ที่เห็นนั้นมีการใช้งานไม่เต็มที่ทั้งสิ้น หากแต่เป็น "หน้ากาก" อีกเหมือนกัน ของเมือง หมายความว่า อาคารสูงเหล่านั้นถูกกำหนดให้สร้าง และถูกสร้างขึ้นมาเพื่อผลทางความเข้าใจ เพื่อดึงดูดความสนใจของนักลงทุน และเพื่อแสดงให้เห็นว่าเมืองเชียงใหม่มีความพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวทางการค้าและเศรษฐกิจทุกรูปแบบนั่นเอง

โดยปรกติแล้วทฤษฎีการค้าอาคารสูงนั้นจะผูกติดอยู่กับคุณค่าทางเศรษฐศาสตร์และราคาของที่ดิน การสร้างอาคารสูงไม่ได้จำเป็นว่าจะคุ้มค่าเสมอไป เพราะในกรณีส่วนใหญ่การลงทุนค่าโครงสร้างอาคารสูงมีราคาสูงกว่าการซื้อที่ดินเพิ่มเติมบริเวณข้างเคียงและลดความสูงของอาคารลงสู่การก่อสร้างแนวราบแทน ซึ่ง (ข้อยกเว้นที่เราารู้จักกันมากที่สุดก็คือมหานครนิวยอร์ก ที่ซึ่งการวางผังเมืองเป็นตารางบังคับให้อาคารต้องขึ้นสูงอย่างเดียเพราะไม่มีพื้นที่ให้ขยายในแนวราบเนื่องจากถูกขนาบข้างด้วยถนนตารางที่มีขนาดเล็กพาดตลอดทั้งเกาะแมนฮัตตัน ในกรณีนั้น อาคารมีความจำเป็นจะเป็นขึ้นสูงมากๆอย่างเดียโดยไม่มีทางเลือก เพราะไม่มีค่าลงทุนเปรียบเทียบ) ในกรณีของย่านเศรษฐกิจลู่ชาช่วยนั้น การวางผังที่ดินนั้นตรงกันข้ามกับมหานครนิวยอร์กอย่างสิ้นเชิง พุดง่ายๆว่าค่อนข้างหลวมและปล่อยว่างที่ดินในแนวราบค่อนข้างเยอะ และไม่มีผังบังคับใช้พื้นที่อาคารที่ชัดเจนที่จะกำหนดกรอบของการสร้างที่ทำให้มีความจำเป็นต้องสร้างอาคารสูงเพื่อรองรับกรอบดังกล่าว จึงเป็นพื้นที่ที่ไม่คุ้มค่าอย่างยิ่งต่อการลงทุนก่อสร้างอาคารสูง จึงทำให้สามารถสรุปได้ว่า การสร้างอาคารสูงในเมืองใหม่ผู้ต้องนั้นเป็นการสร้าง "สัญลักษณ์" ทั้งนี้จะขอยกอาคารระฟ้า 2 หลังมาเป็นกรณีศึกษาในมุมมองที่สองนี้

อาคารหลังแรกคือ อาคารจินเหม่า (Jin-Mao Tower หรือ 金茂大厦) เป็นอาคารที่ครั้งหนึ่งเมื่อสร้างเสร็จใหม่ๆ เคยเป็นอาคารที่มีความสูงที่สุดในโลก การออกแบบอาคารมีความชัดเจนในการสร้างให้อาคารหลังนี้เป็นสัญลักษณ์ของเมืองในลักษณะเดียวกันกับหอคอยไอเฟลในนครปารีส โดยทีมสถาปนิกผู้ออกแบบคือ สะกิดมอร์ โอวิงค์ แอนด์ เมอร์ริล (Skidmore, Owings, and Merrill: SOM) นั้นได้เลียนแบบการออกแบบกรอบอาคารภายนอกมาจาก เจดีย์ไคฟิง (Kaifang Pagoda) ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศจีน ซึ่งเป็นมรดกทางสถาปัตยกรรมจากราชวงศ์ฉินในศตวรรษที่ 11 สร้างจากอิฐ ที่มีความสูงและความสง่างาม ทั้งนี้ก็เพื่อจะแสดงความเป็น "จีน" และอดีตของประเทศที่เคยยิ่งใหญ่ ต่อสายตาชาวโลกผ่านงานสถาปัตยกรรมที่มีความเป็นอนุสรณ์ และขนาดใหญ่ที่ไม่ว่าใครที่มีเยี่ยมชมเมืองเซี่ยงไฮ้ก็ต้องเห็น เห็นได้จากพื้นที่ว่างในแนวราบมากมายรอบอาคารและผังบริเวณอาคารจินเหม่า ซึ่งเป็นภาพที่แปลก เพราะโดยปรกติอาคารที่สร้างสูงจะถูกรายล้อมด้วยอาคารที่สูงเหมือนกันตามข้อบังคับของราคาที่ดิน จึงเห็นได้ชัดเจนว่าอาคารสูงหลังนี้ไม่ได้มีความจำเป็นเชิงเศรษฐศาสตร์ อีกทั้งครึ่งบนของอาคารยังเป็นเพียงพื้นที่เปิดโล่ง เป็นโถงที่มีความสูงต่อเนื่องกัน 34 ชั้นของสวนโรงแรมแกรนด์ไฮแอท เซี่ยงไฮ้



รูปที่ 8 อาคารจินเหม่า เปรียบเทียบกับเจดีย์ไคฟิง

อาคารอีกหลังคือ อาคารศูนย์เศรษฐกิจการเงินของโลกที่เซี่ยงไฮ้ หรือ เซี่ยงไฮ้เว็รลด์ไฟแนนเชียลเซ็นเตอร์ (Shanghai World Financial Center หรือ 上海环球金融中心) ออกแบบโดยบริษัทสถาปนิกที่มีชื่อเสียงอีกแห่งของสหรัฐอเมริกา คือ คอนห์ ปีเตอร์สัน แอนด์ ฟ็อกซ์ (Kohn Petersen and Fox: KPF) เป็นอาคารที่มีความสูงมากกว่าอาคารจีนเหมาและกำลังก่อสร้างอยู่ในปัจจุบันมีกำหนดเสร็จในปี ค.ศ. 2008 ได้รับการสนับสนุนด้านเงินทุนหลักในการออกแบบและสร้างโดย บริษัทโมริ ของประเทศญี่ปุ่น อาคารหลังนี้ถูกสร้างขึ้นเพื่อให้เป็นอาคารที่สูงที่สุดในโลก โดยมีการประชุมเพื่อเพิ่มเติมจำนวนชั้นของอาคารอยู่หลายต่อหลายครั้ง เพื่อให้ได้ผลความเป็นที่สูงสุดดังกล่าว อีกประเด็นที่น่าสนใจคือ วงเปิดที่อยู่ส่วนบนสุดของอาคาร ซึ่งเดิมที่ผู้ออกแบบต้องการให้วงเปิดดังกล่าวนำเสนอความเป็น "ประตูพระจันทร์" แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างและเชื่อมโยงระนาบพื้นดินและท้องฟ้าตามแนวความคิดตะวันออก แต่ที่นี่เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นมีความสัมพันธ์ที่ไม่ดีนักกับจีน โดยเฉพาะในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยเฉพาะกับเมืองเซี่ยงไฮ้ที่กองทัพญี่ปุ่นเข้ายึดเมืองเซี่ยงไฮ้และทำทารุณกรรมนานปีการกับคนจีนในเมืองเซี่ยงไฮ้ จนไปถึงเมืองหนานจิงซึ่งเป็นสถานที่ที่เกิดการฆาตกรรมหมู่ที่โหดร้ายที่สุดครั้งหนึ่งในหน้าประวัติศาสตร์มวลมนุษยชาติ การที่จะมีสิ่งก่อสร้างที่มีความสูงที่สุดซึ่งสร้างโดยผู้ลงทุนชาวญี่ปุ่น สง่างามน่าฟ้าของเมืองเซี่ยงไฮ้ และมีวงเปิดที่มีลักษณะคล้ายกับสัญลักษณ์ของประเทศญี่ปุ่นนั้นย่อมเป็นไปได้ด้วยประการทั้งปวง ภายหลังจากผู้ออกแบบจึงเปลี่ยนวงเปิดดังกล่าวเป็นวงเปิดรูปเหลี่ยมแทนเพื่อลดแรงเสียดทานดังกล่าว เพราะถ้าทั้งอาคารพาลถูกระงับสร้างไปเพราะเรื่องนี้ย่อมไม่คุ้มค่า ในประเด็นดังกล่าวนี้เราเห็นได้ชัดเจนถึงการตีความและความสำคัญของอำนาจในการบอกเล่าเรื่องราวของอาคารสูง (Urban semiotics) ในการออกแบบเมืองและการรับรู้ของประชาชน



รูปที่ 9 อาคารศูนย์เศรษฐกิจการเงินของโลกที่เซี่ยงไฮ้ ก่อน (ขวา) และ
หลังการเปลี่ยนแปลงวงเปิดด้านบนสุดของอาคารจากวงกลมพระจันทร์เป็น
สี่เหลี่ยม (ซ้าย)

มุมมองที่สาม: ระดับถนนและทางสัญจร (Pedestrian)

เนื่องจากโครงสร้างของเมืองใหม่ผู้ต้องถูกออกแบบให้เป็นเมืองใหญ่ที่สามารถรองรับประชากรจำนวนมหาศาลตั้งแต่เริ่มต้นโดยปราศจากการคาดการณ์อุปสงค์ที่เป็นรูปธรรม และการออกแบบเมืองที่ตามมาไม่ได้มีส่วนกระตุ้นให้เกิดการย้ายเข้ามาอยู่อาศัย ถนนหนทางในลูจาช่วยจึงค่อนข้างเจียบเหงา โดยเฉพาะถนนเซ็นจูรี่ซึ่งมีความกว้างมาก ซึ่งนอกจากจะขัดกันกับนโยบายการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนของเมืองใหญ่ ยังเป็นถนนที่ไม่มีการใช้งานเท่าไรนักเองตามธรรมชาติอันเนื่องมาจากเส้นทางที่ถนนนำไปนั้นไม่ได้นำไปสู่ย่านหรือแหล่งที่มีความสำคัญทางธุรกิจใดๆ ประชากรทั่วไปของเมืองเซี่ยงไฮ้ที่อาศัยอยู่ในฝั่งผู้ต้องนี้เองส่วนใหญ่มีรายได้ไม่เพียงพอกับการครอบครองรถยนต์ซึ่งตลอดเส้นทางของถนนมีรถไฟใต้ดินที่เป็นระบบขนส่งมวลชนที่ดีที่สุดเท่าที่ประชากรในเมืองเซี่ยงไฮ้ทั่วไปมีศักยภาพในการใช้บริการ ถนนเซ็นจูรี่จึงทำหน้าที่เป็นถนน "สัญลักษณ์" อย่างแท้จริง

ส่วนของบาทวิถีทั้งสองข้างนั้นมีขนาดใหญ่เท่ากับถนนรถวิ่ง เพราะนอกจากตัวบาทวิถีเองจะมีความกว้างถึง 20 เมตร ขนาบข้างยังมีเส้นทางวิ่งของรถจักรยานที่มีขนาดใหญ่เท่ากับถนนสำหรับรถทั่วไปหนึ่งเส้นทาง อย่างที่กล่าวมาในข้างต้นว่าปริมาณความหนาแน่นของผู้ต้องนั้นต่ำและอาศัยอยู่กระจัดกระจายกันไปตามสองฝั่งเหนือและใต้ที่ถูกผ่าชั้นกลางโดยถนนเซ็นจูรี่ เมื่อมีบาทวิถีที่กว้างมากเช่นนี้ ภาพที่พบเห็นทั่วไปคือบาท

วิถีที่ค่อนข้างร่างคนว่าจะเป็นเวลาใด ทำให้มีความไม่ปลอดภัยในการใช้งาน เมื่อเปรียบเทียบกับถนนหนทางในฝั่งผู้ซึ่งมีการใช้งานที่มีประสิทธิภาพสูงมาตลอดมาเป็นร้อยปีจะพบว่ามีความไม่ใหญ่นัก แต่จะเน้นกิจกรรมการค้าขายที่เกิดขึ้นสองข้างถนนเป็นเหมือนกลไกการดูแลความปลอดภัยให้กับถนน และสร้างความมีชีวิตชีวาที่พอเหมาะกับความหนาแน่นของประชากร แสดงให้เห็นว่าการรองรับการสัญจรที่จะเกิดขึ้นด้วยการสร้างเส้นทางสัญจรที่ใหญ่กว่าปกติไว้ก่อนนั้นไม่ใช่วิธีที่เหมาะสม ซึ่งทั้งหมดก็เป็นเพราะความหนาแน่นของกลุ่มอาคารพาณิชย์ที่ ซอง มารีเย ซาเพนติเออร์ นั้นไม่ได้ถูกสร้างขึ้นตามแบบนั่นเอง



รูปที่ 10 ความเป็นจริงของถนนเซ็นจูรีซึ่งแห้งแล้งผู้คน เนื่องจาก การออกแบบที่ไม่ได้คำนึงถึงการใช้งาน

ทั้งนี้ทางเทศบาลเมืองเชียงใหม่ก็ได้พยายามที่จะปรับปรุงแก้ไข หลังจากมีการใช้งานไปแล้วระยะหนึ่งโดยการสร้างสวนสาธารณะขนาดเล็ก (Pocket Park) เป็นเส้นแนวยาวบนบาทวิถีเพื่อให้ความกว้างของบาทวิถีลดลง ควบคุมเส้นทางการสัญจรของคนให้เล็กลงทำให้มีความรู้สึกปลอดภัยมากขึ้น เป็นต้น ทั้งนี้ก็ไม่ได้ผลนัก เพราะเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ เพราะหากความหนาแน่นของการอยู่อาศัยนั้นยังคงน้อยเช่นนี้ สวนสาธารณะขนาดเล็กเหล่านี้เองก็จะเป็นสถานที่ที่มีความรกร้างเช่นเดียวกัน ซึ่งจะนำมาซึ่งย่านที่ไม่ปลอดภัยเพิ่มบนเส้นทางสัญจรหลักของฝั่งผู้ต้อง

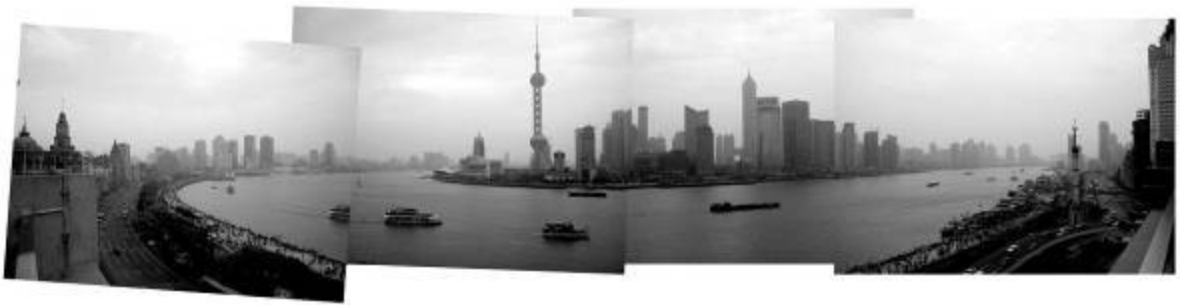
มุมมองที่สี่: ระดับการรับรู้ผ่านเส้นขอบฟ้า (Skyline)

สิ่งที่น่าตื่นตาตื่นใจที่สุดของการมาเยี่ยมชมเมืองเชียงใหม่ก็คือการได้เห็นเส้นขอบฟ้าของฝั่งฝูฉีและฝูต๋องที่ต่อเนื่องกัน นำเสนอความตระการตาของงานสถาปัตยกรรมของสองยุคสมัยที่รุ่งเรืองที่สุดของเมืองเชียงใหม่ ขณะที่ฝั่งฝูฉีมี เดอะ บันด์ (The Bund) กลุ่มอาคารสไตล์ยุโรปที่สร้างต่อเนื่องกันเป็นแนวยาวตลอดฝั่งฝูฉีที่ติดกับน้ำสวงปู เป็นสัญลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่มาแต่ครั้งเป็นเมืองในการปกครองของชาวตะวันตก ทางฝั่งฝูต๋องก็มีเส้นขอบฟ้าที่แสดงดีกระฟ้ามากมายหลายแบบของย่านเศรษฐกิจลู่ฉาช่วย

แม้ว่าทั้งสองเส้นขอบฟ้าจะเป็นวิถัฉายรูปที่ได้รับความนิยมพอๆกันสำหรับผู้มาเยี่ยมชมเชียงใหม่ในปัจจุบัน ในทางประวัติศาสตร์ ทั้งสองเส้นขอบฟ้ามีความเป็นมาแตกต่างกัน เดอะ บันด์ นั้นถูกสร้างขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการทางค้าของชาวตะวันตกในช่วง ค.ศ. 1842-1937 ที่ต้องการที่จะมีอาคารสถานที่ทำการค้าที่ต่อเนื่องกันกับชายฝั่งที่รับส่งสินค้าผ่านทางแม่น้ำสวงปู ความต่อเนื่องของอาคารสไตล์ตะวันตกที่มีความยิ่งใหญ่จึงเป็นเหมือนสิ่งที่ตอบรับกับความต้องการการทางพาณิชย์ของผู้ประกอบการ ในขณะเดียวกันก็ได้รับความนิยมเห็นชอบจากกลุ่มผู้ประกอบการด้วยกันให้ขยายออกแผ่เป็นเส้นตรงไปทางเหนือสุดที่แม่น้ำซูโจว และทางใต้สุดที่เขตอิทธิพลของอังกฤษ ทำหน้าที่เป็นเหมือนหน้าด่าน หรือ เกตเวย์ (Gateway) เพื่อเข้าสู่เชียงใหม่ ส่วนเส้นขอบฟ้าอาคารสูงของย่านเศรษฐกิจลู่ฉาช่วยนั้น ดังที่กล่าวมาแล้วคือเป็นหน้าฉากที่ถูกสร้างขึ้นก่อนความต้องการอย่างอย่างฉิวเฟิน เพื่อแสดงศักยภาพในการรองรับกิจกรรมทางธุรกิจของเมือง



รูปที่ 11 เส้นขอบฟ้าของฝูต๋องที่แสดงให้เห็นถึงการเรียงตัวของอาคารมากมายหลายรูปแบบที่ล้วนเป็นอาคารสูงที่มีลักษณะดึงดูดความสนใจของผู้มาเยี่ยมชมเยือน



รูปที่ 12 ภาพถ่ายพาโนรามาแสดงให้เห็นถึงการเชื่อมต่อกันของเส้นขอบฟ้าผู้ต้องและย่านเศรษฐกิจลู่จายช่วย

ในเชิงการรับรู้ของเมืองแล้ว เส้นขอบฟ้าเป็นแสดงถึง “สิ่งที่ให้ผู้คนรับรู้ก่อน (Pre-conceived Imagery) เพื่อให้ความเข้าใจเกี่ยวกับเมืองชัดเจนขึ้นเมื่อผู้คนได้รู้สึกและสัมผัสถึงความสัมพันธ์ระหว่างสเกล (Scale) ของอาคารและพื้นที่ว่างเมื่อ เดินเข้าไปในพื้นที่เหล่านั้นด้วยตนเอง” หากแต่เส้นขอบฟ้าของย่านเศรษฐกิจลู่จายช่วยไม่ได้แสดงให้เห็นถึงลักษณะดังกล่าว เพราะนอกจากการเรียงตัวของอาคารสูงบนพื้นที่ว่างของฝั่งผู้ต้องจะกระจัดกระจายทำให้ความเข้าใจถึงระยะห่างระหว่างอาคารและพื้นที่ว่างในเมืองจะคลุมเคลือแล้ว ลักษณะการวางผังที่กำหนดให้มีอาคารแค่สองลักษณะคือ อาคารสูง และอาคารเตี้ยซึ่งส่วนมากเป็นที่พักอาศัยนั้นไม่สามารถสร้างความสัมพันธ์ระหว่างสเกลขององค์ประกอบในเมืองได้เลย พื้นที่ว่างส่วนใหญ่ในเมืองก็เป็นในลักษณะพื้นที่ว่างที่ไม่มีการใช้สอยชัดเจน เช่น สวนสาธารณะลู่จายช่วย หรือ ถนนที่มีความใหญ่โต ทำให้การเดินทางสัญจรไปมาระหว่างฝั่งถนนเป็นไปได้ด้วยความยากลำบากและไม่เอื้อประโยชน์ต่อการสัญจรทางเท้า ที่สังเกตได้ชัดก็คือ หากเดินทางมายังฝั่งผู้ต้องด้วยรถไฟใต้ดิน ไม่ว่าจะขึ้นที่สถานีใดก็ตามในฝั่งผู้ต้องจะพบว่าระยะห่างระหว่างอาคารที่เห็นได้จากฝั่งถนนที่ขึ้นมานั้นมีความกว้างใหญ่กว่าที่คิดไว้จากการตีความของการเห็นเส้นขอบฟ้าของย่านเศรษฐกิจลู่จายช่วยเมื่ออยู่ฝั่งตรงกันข้าม

ซึ่งหากย้อนกลับไปถึงแรงบันดาลใจในการสร้างเมืองใหม่ผู้ต้องของอดีตนายกเทศมนตรีที่ว่า “ไม่แตกต่างไปจาก นิวยอร์ก หรือ ลอนดอน” การสร้างเส้นขอบฟ้าของย่านเศรษฐกิจลู่จายช่วยอาจจะไม่แตกต่างไปจากนิวยอร์กตรงที่นิวยอร์กมีตึกระฟ้ามากมาย โดยไม่ได้มองถึงปัจจัยในการสร้างพลวัตของเมืองที่จะต้องเกิดขึ้นเพื่อให้การคงอยู่ของอาคารสูงเหล่านั้นเป็นไปตามหลักการที่ดีของการเป็นเมือง (Good city form)



รูปที่ 13 ภาพถ่ายบริเวณวงเวียนศูนย์กลางของย่านเศรษฐกิจลู่จางช่วยแสดงให้เห็นถึงความว่างเปล่าของพื้นที่และการกระจายตัวของอาคารสูง

สรุปมุมมองและความเข้าใจเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบัน

แม้ว่าความจำเป็นหลักในการขยายตัวเมืองเชียงใหม่คือเพื่อขยายขีดจำกัดในการรองรับปริมาณแรงงานและการพาณิชย์ข้ามชาติ จากแรงผลักดันของนโยบายการค้าแบบเปิดมานับไม่ถ้วน ของประธานาธิบดีเต็งเสี่ยว ผิว ในช่วงต้นทศวรรษที่ 80 แต่สิ่งที่ทำให้เกิดปรากฏการณ์การสร้างเมืองใหม่ผู้ต้องแบบชนิดเรียกว่า “วันนี้อยากทำ พรุ่งนี้ต้องได้สร้าง วันนี้สร้าง พรุ่งนี้ต้องเสร็จ” ที่แท้จริงคือ พลังและอำนาจทางการเมือง ซึ่งเมืองเชียงใหม่ถูกใช้เป็นเครื่องมือในการสร้างความนิยมของนายกเทศมนตรีเพื่อก้าวไปสู่ตำแหน่งทางการเมืองระดับชาติ ทั้งนี้การออกแบบเมืองใหม่เกิดขึ้นได้ก็เพราะตัวเมืองเชียงใหม่เองไม่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ที่ยาวนานเท่าใด จึงสามารถสร้างสิ่งใหม่ๆได้โดยที่ไม่ต้องคำนึงถึงมรดกทางวัฒนธรรม รวมไปถึงความเข้าใจสภาวะแวดล้อมและการลงทุนแบบจีน (Chinese pragmatism) ซึ่งเป็นสิ่งที่เอื้อประโยชน์ต่อการปฏิบัติการสร้างเมืองที่รวดเร็วในระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมคอมมิวนิสต์ และเน้นการสร้างสิ่งก่อสร้างที่ “จับต้องได้” เป็นสำคัญ

ทั้งนี้จากมุมมองทั้งสี่ที่ทำการศึกษารูปได้ว่า รูปแบบของเมืองใหม่ผู้ต้องโดยเฉพาะในย่านเศรษฐกิจลู่จางช่วยนั้นมีความไม่เหมาะสมสำหรับการอยู่อาศัยหลายประการ ซึ่งจะโทษผู้ออกแบบที่ไม่เข้าใจบริบท และวิถีทางในการออกแบบเมืองอย่างเดียวก็น่าจะไม่ถูกต้องนัก เพราะเป็นไปทั้งหมด

ตั้งแต่กระบวนการจัดการและการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ไม่มี การประสานกันทั้งเรื่องของแนวความคิดหลักและรายละเอียด เป็นผลให้เมืองใหม่ผู้ต้องนี้ขาดพลวัตทางวัฒนธรรม เป็นเมืองที่ดูแห้งแล้งผู้คนทั้งที่มีประชากรอยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถสรุปรองได้อีกข้อ คือ เมืองใหม่ผู้ต้องนี้เน้นการสร้างความเป็นสัญลักษณ์สำหรับการมองเห็น มากกว่า การสร้างเมืองอำนวยความสะดวกต่อการอยู่อาศัย ดังนั้นสิ่งที่ปรากฏจึงเป็นเมืองที่เต็มไปด้วยตึก ที่มีสเกลใหญ่มากกว่าที่คนทั่วไปจะสามารถทำความเข้าใจและใช้งานได้ มากกว่าเต็มไปด้วยคนที่ใช้งานเมืองอย่างมีชีวิตชีวา เป็นผลให้ ท้ายที่สุดแล้วองค์ประกอบของเมืองใหม่ผู้ต้องนี้มีลักษณะของ องค์ประกอบในเมืองและรูปทรงของเมืองที่แตกแยกไม่เป็นหนึ่งเดียว

ทั้งนี้แนวทางที่สำคัญต่อไปคงไม่ใช่การปรับแก้ หรือรื้อทิ้ง เพราะการลงทุนทางสาธารณูปโภคที่ทำไปนั้นจำเป็นจะต้องถูกใช้เพื่อให้เกิดความคืบหน้าทางเศรษฐศาสตร์ หากแต่เป็นการปรับใส่องค์ประกอบของเมืองที่ขาดหายไป (Urban Retrofitting) โดยอาจจะเริ่มจากการเพิ่มความหนาแน่นบริเวณถนนเส้นแกนหลัก คือถนนเซ็นจูรีและบริเวณใกล้เคียง โดยใช้ นโยบายดึงดูดการย้ายประชากร ธุรกิจจากฝั่งผู้ซึ่งมีความหนาแน่นสูงมาก ออกมายังฝั่งผู้ต้องเพื่อสร้างบรรยากาศของการอยู่อาศัยผสมผสานกับการพาณิชย์ ทั้งนี้กลุ่มอาคารที่มีหนาแน่นมากขึ้นจะต้องถูกสร้างขึ้นเพื่อประกอบการปรับใส่ นี้ อาจจะไม่ได้เป็นไปตามแบบที่ ชอง มารีเย ซาเพนติ เออร์ ออกแบบไว้ แต่ก็น่าจะเป็นกลุ่มอาคารที่มีขนาดใกล้เคียงกันเพื่อลดทอนสเกลของถนนเซ็นจูรีที่มีความกว้างมาก โดยองค์ประกอบทางวัฒนธรรมที่ฝั่งผู้ต้องมียู่แล้ว เช่น สวนสาธารณะ โรงละคร และลานกีฬา จะเป็นองค์ประกอบที่ช่วยในการสร้างบรรยากาศความเป็นเมืองไปพร้อมกับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

ผู้ศึกษาขอขอบคุณผู้ที่ให้คำแนะนำและข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ดังมีรายนามต่อไปนี้ Professor Stanford Anderson, Professor Jan Wampler, Dr.-Ing. Reinhard Goethert, Dr. Robert Cowherd, Professor John W. Dower, Professor Shigeru Miyagawa, Professor Mark Jarzombek, Professor Peter G. Rowe, Professor Yung Ho Chang, Professor Douglas Webster, Dr. Zuo Yan, Dr. Shao Lei, Dr. Lin Peng, and Dr. Li Xiangning, Victor Wong, Ben Matteson, Reilly Rabbittail, 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, and Chen Shouheng, ดร.พีระดร แก้วลาย และ ดร.สายพิณ ศุพท มงคล

คำภาษาจีนที่ใช้ในการศึกษา

เซี่ยงไฮ้	上海
ถนนเซ็นจูรี	世纪大道
เติ้ง เสี่ยว ผิง	邓小平
แม่น้ำฮวงปู	黄浦江
เจียง เจ๋อ มิน	江泽民
เจดีย์ไคฟิง	开封(祐国寺塔)
บ้านลีหลง	里弄
ย่านเศรษฐกิจลู่จางช่วย	陆家嘴
เหมา เจ๋อ ตง	毛泽东
เมืองหนานจิง	南京
นโยบายเศรษฐกิจแบบเปิด มานไม่ไผ่	门户开放政策
ฝั่งผู้ต้อง	浦东
ฝั่งผู้ฉี	浦西
แม่น้ำซูโจว	苏州河
เดอะ บันด์	外滩
จู หลง จี	朱镕基

เอกสารอ้างอิง

- 1) 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.
- 2) Balfour, Alan, and Zheng Shiling, *Shanghai*. Word Cities Series. Chichester, West Sussex : Wiley- Academy, 2002.

- 3) Barthes, Roland. *The Eiffel Tower, and Other Mythologies*. Translated by Richard Howard. Berkeley : University of California Press, 1997.
- 4) Bergère, Marie-Claire. *The Golden Age of Chinese Bourgeoisie, 1911-1937*. Translated by Janet Lloyd. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1989.
- 5) ----- . *Histoire de Shanghai*. Paris: Fayard, 2002.
- 6) ----- . "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.
- 7) Chan, Yawei. "Urban Development in an Era of Global-Local Interaction." Ph.D. dissertation, Delft University of Technology, The Netherlands, 2007.
- 8) Chen, Jennie. "Urban Architectures: A Search for an Authentic Shanghai." M.A. thesis. McGill University, 2003.
- 9) Chen, Nancy N., Constance D. Clark, Suzanne Z. Gottschang, and Lyn Jeffery, eds. *China Urban*. Durham: Duke University Press, 2001.
- 10) 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.
- 11) 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.
- 12) Ginsburg, Norton S. "Shanghai: Key to Modern China by Rhode Murphey," *Geographical Review* 45. No. 1 (1995): 142-4.
- 13) Hook, Brian, ed. *Shanghai and the Yangtze Delta: A City Reborn*. Hong Kong; New York: Oxford University Press, 1998.
- 14) Howe, Christopher, ed. *Shanghai: Revolution and Development in an Asian Metropolis*, Cambridge, UK: Cambridge University Press. 1981.
- 15) Hibbard, Peter. *The Bund Shanghai: China Faces West*. New York: Odyssey, 2007.
- 16) 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*
- 17) Kuan, Seng, and Peter G. Rowe. *Shanghai : Architecture & Urbanism for Modern China*. Munich ; New York : Prestel, 2004.
 - 18) Lee, Leo Ou-fan. *Shanghai Modern: The Flowering of a New Urban Culture in China, 1930-1945*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1999.
 - 19) Lethbridge, H.J. *All About Shanghai and Environs: A Standard Guidebook*. London, Oxford University Press, 1934.
 - 20) Lim, Louisa. *Shanghai Urban Development: The Future Is Now*,
<http://www.npr.org/templates/story/story.php?storyId=6600367> (accessed July 8, 2007)
 - 21) Lynch, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge; MA: MIT Press, 1960.
 - 22) Ma, Lawrence J. "The State of the Field of Urban China: A Critical Multidisciplinary Overview of the Literature," *China Information*, No. 20: 363-89.
 - 23) Marshall, Richard. *Emerging Urbanity: Global Urban Projects in the Asia Pacific Rim*. London: Spon Press, 2003.
 - 24) Murphey, Rhoads. *Key to Modern China*. Cambridge; MA: Harvard University Press, 1953.
 - 25) Olds, Kris. *Globalization and Urban Change: Capital, Culture, and Pacific Rim Mega-Projects*. Oxford: Oxford University Press, 2001.
 - 26) Sassen, Saskia. *Cities in a World Economy*. London: Pine Forge Press, 2006.
 - 27) Rowe, Peter G. *East Asia Modern: Shaping the Contemporary City*. London: Reaktion, 2005.
 - 28) -----, "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.
 - 29) -----, and Seng Kuan, eds. *Shanghai: Architecture and Urbanism for Modern China*. Munich; New York: Prestel, 2004.
 - 30) Rowe, Peter G., and Seng Kuan. *Architecture Encounters with Essence and Form in Modern China*. Cambridge, MA: MIT Press, 2002.

- 31) 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.
- 32) 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 20

