

SERIES มานุษยวิทยาอนาคต

มานุษยวิทยาออกแบบ

ตอนที่ 1 เกริ่นนำ

ความสัมพันธ์ระหว่างผลงานการออกแบบกับการใช้งานจริงเป็นสิ่งมิได้ดำเนินไปอย่างราบรื่นและสอดคล้องกันเสมอไป ทางเท้าที่ถูกออกแบบไว้สวยงามแต่ผู้คนกลับเลือกที่จะเดินตัดสนามหญ้าจนกลายเป็นร่องทางเดินธรรมชาติ, สะพานข้ามคลองในหลายชุมชนถูกออกแบบให้ดูสวยงามและกลายเป็นจุดเช็กอิน แต่คนในชุมชนไม่ได้ใช้งานสะพานนั้นเหมือนดังเคย เนื่องจากไม่สามารถนำจักรยานหรือรถมอเตอร์ไซด์ขึ้นได้ส่งผลให้ทิศทางจราจรในชุมชนมีความเปลี่ยนแปลง, เมืองที่ถูกออกแบบขึ้นมาประหนึ่งกับกีดกันคนอีกหลายกลุ่มในเมือง, รวมไปถึง เรื่องที่ดูเล็กน้อยอย่างเครื่องใช้สอยในชีวิตประจำวันทั้งที่บ้านและที่ทำงาน ซึ่งต่างมีลักษณะที่ขาด ๆ เกิน ๆ กับการใช้งานจริงอยู่เสมอ ปัญหาพื้นฐานเหล่านี้คือประเด็นที่เหล่านักมานุษยวิทยาออกแบบ (design anthropologists) ให้ความสนใจและกำลังทำการศึกษอย่างเข้มข้น พวกเขาเชื่อว่าผลงานการออกแบบทุกประเภทอุดมด้วยความคิดสร้างสรรค์ ทว่า สิ่งเหล่านั้นก็มีคุณค่าและบรรทัดฐานบางประการแนบติดมาและสร้างความเปลี่ยนแปลงหรือผลกระทบต่อตัวตนของผู้ใช้ ในทางตรงข้าม ผู้ใช้ก็สามารถมีส่วนร่วมกับผลงานการออกแบบโดยไม่มีหรือเกือบไร้ขอบเขตของการออกแบบดั้งเดิมได้ด้วยเช่นกัน (Harris, 2007; Nafus 2008)

มานุษยวิทยาออกแบบ (design anthropology) เป็นสนามใหม่ของกระบวนการศึกษาทางมานุษยวิทยาและเป็นที่รู้จักทั่วไปในช่วงปี ค.ศ. 1990 นักมานุษยวิทยามีความเห็นว่าการศึกษาและวิจัยด้านการออกแบบมีพัฒนาการต่อยอดมาจากประเพณีการศึกษาทางมานุษยวิทยาว่าด้วยการบริโภค (Wasson, 2000, 2016) โดยมุ่งเน้นไปที่การพิจารณามนุษย์ในฐานะผู้ใช้ (user) มากกว่าการเป็นผู้บริโภคซึ่งมีความหมายโดยรวมในเชิงตั้งรับ (passive consumer) มานุษยวิทยาออกแบบจึงมิได้หยุดเพียงแค่การลงมือวิจัย หากมีแนวทางปฏิบัติการที่หลากหลายมีความคิดริเริ่มการทำงานร่วมกันระหว่างสาขาวิชาเพื่อพิจารณาถึงจุดบรรจบและซ้อนทับกันระหว่างกิจกรรมของมนุษย์กับความคิดสร้างสรรค์ ที่ปรากฏขึ้นในรูปของสิ่งของและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ รวมไปถึง การให้ความสนใจกับคำถามว่าการออกแบบจะช่วยสร้างความหมายในความเป็นมนุษย์ได้อย่างไร และการออกแบบจะทำการแปลความหลากหลายในมิติทางคุณค่าของความเป็นมนุษย์ออกมาเป็นประสบการณ์ที่จับต้องได้อย่างไร พิจารณาในแง่นี้ มานุษยวิทยาออกแบบจึงมีความเชื่อมโยงกับการจินตนาการถึงอนาคตที่เป็นไปได้ อนาคตที่ถูกคาดการณ์ว่าจะนำพาชีวิตที่ดีมาสู่สังคมและช่วยให้คุณค่าในการดำรงอยู่ในโลกงอกเงยขึ้น กระบวนการทำงานของมานุษยวิทยา

ออกแบบจึงมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาแนวทางมานุษยวิทยาซึ่งมุ่งเน้นที่วิธีการทำงานด้านชาติพันธุ์นิพนธ์ (ethnographic methods) เพื่อสร้างให้การออกแบบมีลักษณะที่เป็นมนุษย์นิยมมากขึ้น ผ่านการให้ความสำคัญกับการมีชีวิตอยู่ในโลกทางวัฒนธรรมและประสบการณ์ของผู้ใช้ในโลกที่แวดล้อมไปด้วยสิ่งที่ถูกออกแบบ (Gunn and Donovan, 2012; Clarke, 2018; Drazin 2021)

งานศึกษาของโลแกน แม็กลาฟลิน (Logan McLaughlin) เป็นตัวอย่างที่น่าสนใจ แม็กลาฟลินทำวิทยานิพนธ์ในระดับปริญญาโทผ่านข้อสงสัยว่าความเข้าใจในการใช้ถนนของคนกับปฏิสัมพันธ์ที่ผู้ใช้ถนนมีต่อกันนั้นเป็นอย่างไร ทั้งนี้ เพื่อนำคำตอบไปสู่การพัฒนายานยนต์อัตโนมัติที่สามารถใช้งานร่วมทางและมีปฏิสัมพันธ์กับพาหนะทั่วไปและคนเดินเท้าได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ เขาเริ่มต้นด้วยการไปฝึกงานที่นิสสันเซ็นเตอร์ในซิลิคอนวัลลีย์ แม็กลาฟลิน ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของทีมวิจัยเพื่อความเข้าใจมนุษย์สำหรับการออกแบบ ซึ่งมีนักมานุษยวิทยาทำงานร่วมอยู่ด้วย นักวิจัยเริ่มต้นด้วยการใช้วิธีการทางชาติพันธุ์นิพนธ์เพื่อตอบโจทย์ข้อสงสัยในข้างต้น โดยเฉพาะวิธีการสังเกตการณ์และสัมภาษณ์ผู้คนขับรถและคนเดินเท้า ควบคู่กับการหยิบยกสถานการณ์ต่าง ๆ เป็นตัวอย่างในการแสดงออกซึ่งวิธีคิดและการตัดสินใจ กระบวนการทำงานยังคำนึงถึงความหลากหลายของผู้ให้สัมภาษณ์ อาทิ เพศ สถานะทางสังคม และความแตกต่างทางชนชั้น ทั้งนี้ก็เพื่อพัฒนาระบบยานยนต์อัตโนมัติที่สามารถสื่อสารกับมนุษย์ได้บนพื้นฐานของการเรียนรู้ประสบการณ์ทางสังคมและการดำเนินชีวิตของมนุษย์ กระบวนการเก็บข้อมูลและวิจัยยังถูกบันทึกด้วยวิดีโอสำหรับการนำไปวิเคราะห์รายละเอียดที่แสดงออกมาผ่านสีหน้า น้ำเสียง และการแสดงออกทางร่างกายอีกด้วย เนื่องจากชุดของประสบการณ์นั้นจะถูกจำกัดกรอบและลดทอนลงหากถูกนำเสนอด้วยบทสัมภาษณ์เพียงอย่างเดียว แม็กลาฟลินพบว่าผู้ขับขี่และคนเดินเท้าสร้างความคิดรวบยอดและสร้างวิธีการใช้เส้นทางผ่านบริบทของการเดินทางบนเงื่อนไขทางกายภาพของถนนและระบบการจัดการโครงข่ายของถนน (McLaughlin, 2016) มิติของความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของสถานที่ของผู้ใช้ถนนหนทางอาจวางอยู่บนข้อจำกัดของการออกแบบถนน และวางโครงข่ายที่ผิดพลาดหรือไม่สอดคล้องกับการใช้ชีวิตของผู้คน เราจึงอาจพบเห็นทางลัดหรือเส้นทางอื่น ๆ ที่ผู้คนเลือกที่จะมีส่วนร่วมกับถนนซึ่งไม่ได้ถูกออกแบบเอาไว้ล่วงหน้า ในด้านการวิเคราะห์เพื่อพัฒนายานยนต์อัตโนมัติ เขายังได้ทำงานร่วมกับนักพัฒนาหุ่นยนต์ (roboticist) เพื่อสร้างระบบยานยนต์ดังกล่าวบนพื้นฐานของชุดประสบการณ์ทางสังคมของผู้คน กระทั่งนักพัฒนาหุ่นยนต์ที่นิสสันเซ็นเตอร์กล่าวว่า การสร้างหุ่นยนต์นั้นง่าย สิ่งที่ยากคือการทำให้มันเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตของมนุษย์ (Jordan and Wasson, 2015)

การศึกษาในข้างต้นคือการพัฒนาวิธีการวิจัยที่เรียกว่า การออกแบบอย่างมีส่วนร่วม (participatory design) สมมติฐานสำคัญจึงวางอยู่บนพื้นฐานที่ว่า ขอบเขตในการใช้ชีวิตของผู้คนเป็นสิ่งที่เกินกว่าการคาดการณ์ของนักออกแบบ การกำหนดคุณค่าของผลงานการออกแบบ

มักเกิดขึ้นเสมอโดยผู้ใช้งานตลอดเวลา กระบวนการเหล่านี้มีใช้การล่วงละเมิดวัตถุประสงค์ของการออกแบบ แต่พิจารณาได้ว่าเป็นการปรับให้ผลงานการออกแบบดังกล่าวมีความสอดคล้องกับการใช้งานจริง ควบคู่กับนัยที่แสดงออกเชิงเรียกร้องให้เหล่านักออกแบบหันกลับมาสนใจทักษะหรือชุดประสบการณ์อันสร้างสรรค์ของผู้คนทั่วไป ดังนั้น กระบวนการออกแบบจึงไม่ควรมีลักษณะของการเป็นปลายปิด แต่ต้องเกิดขึ้นเพื่อให้ชีวิตประจำวันของคนดำเนินต่อไปได้ มานุษยวิทยาออกแบบได้รับความสนใจมากขึ้นและมีการ “รวมทีม” เพื่อพัฒนางานวิจัยเชิงปฏิบัติการออกมาอย่างมากมาย การกำเนิดขึ้นของหน่วยวิจัยที่ชื่อ SPIRE ของมหาวิทยาลัยเซาท์เทิร์น เดนมาร์ก (University of Southern Denmark) ซึ่งได้ริเริ่มโครงการวิจัยสำคัญผ่านความร่วมมือระหว่าง มานุษยวิทยา, การออกแบบ, ภาษาศาสตร์, วิศวกรรม และ นวัตกรรมศึกษาจากมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ได้แก่ มหาวิทยาลัยแอเบอร์ดีน (Aberdeen University), มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสวีเดนเบิร์ก (Swinburne University of Technology), มหาวิทยาลัยคอลเลจลอนดอน (University College London), มหาวิทยาลัยนอร์ทเท็กซัส (University of North Texas) และบัณฑิตวิทยาลัยการออกแบบ มหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด (Harvard Graduate School of Design) นับว่าเป็นตัวอย่างที่ดีซึ่งได้สร้างผลงานวิจัยและผลิตตำราออกมาอย่างมากมาย

ทิม อิงโกลด์ (Tim Ingold) หนึ่งในผู้มีส่วนร่วมของทีมวิจัยของ SPIRE มีความเห็นในเชิงมนทัศน์ว่าการออกแบบและวัฒนธรรมการออกแบบคือการริเริ่มสร้างสรรค์วิธีการที่ทำให้ผู้คนตระหนักถึงความเชื่อมโยงระหว่างตนเองกับสภาวะแวดล้อมผ่านกระบวนการที่ผู้คนมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง (Ingold, Anusas, Grout, et al, 2009) การออกแบบในแนวทางนี้จะดำเนินไปได้จะต้องมีองค์ประกอบสำคัญ อันได้แก่ การสร้างโครงสร้างทางความคิดอันความยืดหยุ่น (flexible) ที่ตอบสนองความผันผวนในความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสภาพแวดล้อม ควบคู่กับการมองการณ์ไกล (foresight) ที่สามารถเล็งเห็นและตระหนักได้ถึงสภาวะความเปลี่ยนแปลงที่จะตามมาภายใต้บริบทและเงื่อนไขต่าง ๆ สุดท้ายคือ การให้ความสำคัญกับจินตนาการ (imagination) ผ่านคำถามที่ว่า การคาดการณ์และความผันของนักออกแบบจะมีความเชื่อมโยงกับแนวปฏิบัติของผู้ที่เข้ามามีส่วนร่วมกับผลงานการออกแบบได้อย่างไร การบูรณาการองค์ประกอบเหล่านี้เข้าไว้ด้วยกันเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิเสธลักษณะการผูกขาดทางความคิดและการปฏิบัติโดยนักออกแบบ โดยเฉพาะการอาศัยสถานะทางความรู้และความสามารถในเชิงสุนทรียศาสตร์และการสร้างสรรค์มาดบังมิติและประสบการณ์ในความเป็นมนุษย์

พิจารณาในลักษณะนี้ การออกแบบจึงเปรียบเสมือนกระบวนการเติบโต เจกเช่นเดียวกับพืชที่แผ่ออกไปในสภาพชีวิตที่มีความเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา การออกแบบไม่ได้สร้างการเปลี่ยนแปลงให้กับโลก แต่มันคือส่วนหนึ่งในการเปลี่ยนแปลงของโลก (Ingold, 2013: 244) มองออกไปให้กว้างไกลขึ้น มันคือการสร้างสายใยที่ช่วยยึดโยงให้มนุษย์ยังตระหนักว่าตนเองไม่ได้เป็นแกนกลางของสรรพสิ่งหรือออกแบบนวัตกรรมที่พลิกโลก หากเป็นการสร้างสภาพแวดล้อมให้



สรรพชีวิตได้เกิดบทสนทนาและรับรู้ความหมายในการดำรงอยู่ และไม่เพียงแต่มนุษย์เท่านั้นที่ได้รับการโอบรับแต่ยังรวมถึงองค์ประกอบอื่น ๆ ทั้งหมดในโลกแห่งชีวิต (lifeworld) ที่มีประสบการณ์และใช้ชีวิตร่วมกัน

(ติดตามอ่านตอนต่อไป)

ผู้เขียน

ศรยุทธ เอี่ยมเอื้อยุทธ

สาขาวิชาสื่อศิลปะและการออกแบบสื่อ คณะวิจิตรศิลป์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

อ้างอิง

- Clarke, Alison J. 2018. *Design Anthropology: Object Cultures in Transition*. London: Bloomsbury Publishing.
- Drazin, Adam. 2021. *Design Anthropology in context*. New York: Routledge.
- Gunn, Wendy and Jared Donovan (eds.) 2012. *Design and Anthropology*. London: Ashgate.
- Harris, M. (ed.) 2007. *Ways of Knowing: New Approaches in the Anthropology of Knowledge and Learning*. Oxford: Berghahn Books.
- Ingold, T., Anusas, M., Grout, I., et al. 2009. *Designing Environments for Life Programme Report*. [Online]. Available at: <http://www.scottishinsight.ac.uk/>
- Ingold, T. 2013. "Designing Environments for Life". In *Anthropology and Nature*. Kirsten Hastrup (ed.). New York: Routledge.
- Jordan, Brigitte, and Christina Wasson. 2015. "Autonomous vehicle study builds bridges between industry and academia." *Proceedings of the 2015 Ethnographic Praxis in Industry Conference*, 24-35.
- McLaughlin, Logan M. 2016. *Understanding road use and road user interaction: An exploratory ethnographic study toward the design of autonomous vehicles*. Master's Thesis, Department of Anthropology, University of North Texas.
- Nafus, D. and Anderson. K. 2010. "Writing on walls: The materiality of social memory in corporate research". In *Ethnography and the Corporate Encounter: Reflections on Research in and of Corporations*. Melissa Cefkin (ed.). New York: Bergahn Books. Pp. 137-57.
- Wasson, Christina. 2000. "Ethnography in the field of design". *Human Organization* 59 (4). Pp. 377-388.
- Wasson, Christina. 2016. "Design Anthropology". *General Anthropology* 23(2). Pp. 1-11.