

สัมพัทธภาพของความช้า

ในขณะที่ฟิลลิป ฟานนินิ (Phillip Vannini) ทำงานภาคสนามในชุมชนแห่งหนึ่ง เขาถามผู้ให้ข้อมูลคนหนึ่งว่า “ความช้าหมายถึงอะไร” คำตอบที่เขาได้รับคือ “ความช้าหมายถึงการที่สิ่งต่าง ๆ ไม่เกิดขึ้นในขณะที่เราต้องการมัน” (Vannini 2014) แม้คำตอบนี้จะฟังดูไม่ตรงไปตรงมา แต่ก็มีความน่าสนใจ นั่นคือความช้าไม่ได้มีแก่นสารในตัวเอง แต่เกี่ยวข้องกับความต้องการของผู้รับรู้ ตลอดจนปัจจัยอื่น ๆ อีกมากมาย อีกทั้งมีแนวโน้มไปในทางปฏิบัติมากกว่าที่จะเป็นสภาวะที่ดำรงอยู่ได้โดยปราศจากการพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ นั้น โดยเฉพาะความเร็ว

ในโลกตะวันตกร่วมสมัย รวมไปถึงดินแดนอื่น ๆ ที่วัฒนธรรมตะวันตกสมัยใหม่ก้าวไกลไปถึง ความช้าหมายถึงการชะลอ (deceleration) หรือลดทอนจากความเร่งอันแผ่กว้างและรุกเร้าขึ้นเป็นลำดับของระบอบ (regime) ที่สร้างขึ้นโดยตรรกะของความเร็ว (logic of speed) ในโลกสมัยใหม่ ไม่ก็ทศวรรษที่ผ่านมา นักสังคมศาสตร์สาขาต่าง ๆ ได้ตั้งข้อสังเกตว่า สังคมวัฒนธรรมของมนุษย์ถูกขับเคลื่อนด้วยความเร่งทั้งในเชิงพื้นที่และเวลา ซึ่งนำไปสู่การบีบอัดของพื้นที่และเวลา (time and space compression) ในกระบวนการโลกาภิวัตน์ (Harvey 1991) การคลั่งไคล้ความเร็วในฐานะรูปแบบหนึ่งของอำนาจทางสังคม การเมือง และการทหาร (Virilio 1986) รวมถึงการทำให้สถานที่ต่าง ๆ กลายเป็นเนื้อเดียวกัน (Auge 1995)

ไนเจล ไทรฟิ (Nigel Thrift) (1996) เสนอว่าการควบรวมกันของนวัตกรรมในเทคโนโลยีน้ำหนักเบา การใช้พลังงาน และความเร็ว นำไปสู่การก่อตัวของความซับซ้อนเชิงกลไกที่ก่อรูปมุมมองและจิตสำนึกว่าด้วยความเร็วในระดับชีวิตประจำวัน ข้อเสนอของไทรฟิเช่นนี้ชี้ให้เห็นวิธีการที่เทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาประกอบสร้างจิตสำนึกว่าด้วยความเร็วในโลกสมัยใหม่ สอดคล้องกับวอลฟ์กัง ซีเฟลบุสช์ (Wolfgang Schivelbusch) (1986) ที่อธิบายถึงผลกระทบของความเร็วจากการท่องเที่ยวโดยรถไฟต่อจิตสำนึกแบบสมัยใหม่ ดั่งนี้เอง การรับรู้ถึงความเร็วจึงเป็นเรื่องทางสังคมวัฒนธรรมที่จิตสำนึกในการรับรู้ถึงความเร็วเป็นผลมาจากการใช้ชีวิตเทคโนโลยีในโลกสมัยใหม่ที่พัฒนาขึ้นเป็นลำดับ ความช้าในฐานะที่เป็นด้านตรงข้ามของความเร็วจึงถูกรับรู้โดยอัติวิสัยภายใต้ระบอบความเร็วที่เร่งเร้าขึ้นตามลำดับเวลา การดำรงอยู่ของความช้าที่ถูกรับรู้โดยระดับของความเร็วที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จึงนับเป็นแรงเสียดทานที่ไม่พึงประสงค์โดยทั่วไป

แม้โลกสมัยใหม่จะขับเคลื่อนด้วยความเร็วเป็นสำคัญ แต่ความช้ายังคงดำรงอยู่โดยไม่อาจหลบเลี่ยงได้ มาตรฐานของความเร็วที่เร่งเร้าขึ้นเป็นผลให้ความเร็วที่ไม่เท่าทันมาตรฐานและลดหลั่นกันลงไปกลายเป็นความช้า ตัวอย่างเช่น นักเดินทางกว่า 700 ล้านคนทั่วโลกมีแนวโน้มของประสบการณ์ว่าด้วยความช้าของรถบัสมากกว่าเครื่องบินเจ็ต ประสบการณ์ว่าด้วยความเร็วและช้าในเบื้องต้นจึงมีปัจจัยอื่น ๆ เข้ามาเกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นทุนทางเศรษฐกิจและการเข้าถึงเทคโนโลยีการเดินทางก็ตาม อย่างไรก็ตาม หนึ่งในลักษณะการเดินทางที่ชี้ให้เห็นความซับซ้อน

ยิ่งขึ้นของการรับรู้ความเร็วและความช้า คือการท่องเที่ยวแบบเนิบช้า (slow tourism) ที่เชิญชวนให้นักท่องเที่ยวชะลอความเร็วและใช้เวลาไปกับการชื่นชมสิ่งต่าง ๆ ในการเดินทาง สมาคมการท่องเที่ยวแบบเนิบช้าอธิบายว่าการท่องเที่ยวแบบนี้ส่งเสริมความคิดเรื่องการใช้ชีวิตแบบเนิบช้า (slow life) ซึ่งพยายามหันหลังกลับไปสู่คุณค่าของสังคมแบบดั้งเดิมที่ถูกละทิ้งไปในโลกสมัยใหม่ที่ขับเคลื่อนด้วยความเร็ว

เจเน็ต ดิคกินสัน (Janet Dickinson) และเลส ลัมส์ดอน (Les Lumsdon) (2010) ชี้ว่าการท่องเที่ยวแบบเนิบช้ามีจุดมุ่งหมายเพื่อต่อต้านความเร็ว ความสะดวกสบาย การทำให้สถานที่ต่าง ๆ กลายเป็นเนื้อเดียวกันเพื่อซึมซับความหมายของสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ตลอดจนการทำให้การท่องเที่ยวเป็นการค้าแบบมีมาตรฐาน การท่องเที่ยวแบบนี้จึงถือเป็นปฏิบัติการของการเคลื่อนย้ายเชิงกลวิธียุคใหม่มีลักษณะตรงข้ามกับวัฒนธรรมที่ยึดถือความเร็วในโลกสมัยใหม่ ในแง่นี้ คุณค่าของความช้าจึงถูกนิยามขึ้นมาใหม่ท่ามกลางระบอบความเร็วอย่างโรเบิร์ต พีเตอร์ อาเดย์ (Peter Adey) (2009) บอกว่า การเคลื่อนย้ายใด ๆ ย่อมสัมพันธ์กับสิ่งต่าง ๆ เสมอ การทำความเข้าใจความช้าจึงเรียกร้องคำอธิบายที่ความช้าถูกนำไปปฏิบัติจริงด้วย

เรื่องราวอีกเรื่องหนึ่งที่ฟานนินินำเสนอและอาจช่วยสร้างความเข้าใจมากขึ้นเป็นเรื่องราวเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในวันแรงงานของบนเกาะฮอร์นบี (Hornby island) กล่าวคือเกาะฮอร์นบีกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวแบบเนิบช้าของผู้ใช้แรงงาน แต่เมื่อการท่องเที่ยวสิ้นสุดลงชาวเกาะกลับเห็นว่านักท่องเที่ยวเหล่านี้เข้ามาทำให้เกาะที่สงบและสวยงามของพวกเขาถูกรบกวนเรื่องจึงกลายเป็นว่านักท่องเที่ยวที่ต้องการใช้วันหยุดชะลอความเร็วในภาระงานของตัวเองกลายเป็นผู้ทำให้ชีวิตของชาวเกาะเร่งเร็วขึ้น ประสบการณ์ความช้าของนักท่องเที่ยวจึงเป็นสิ่งที่ชาวเกาะรอไม่ไหวที่จะให้มันจบลง ในกรณีนี้ การพิจารณาความช้าจึงมีลักษณะสัมพัทธภาพ (relativity) ที่ความช้าไม่ได้มีแก่นสารในตัวเอง แต่เป็นกระบวนการในเชิงปฏิบัติมากกว่า ตลอดจนอยู่ภายใต้ระบอบความเร็วอันเป็นส่วนสำคัญในสังคมวัฒนธรรมร่วมสมัย การทำความเข้าใจความช้าหมายถึงอะไรจึงจำเป็นต้องพิจารณาองค์ประกอบต่าง ๆ ตลอดจนตั้งคำถามว่าความช้านั้นเป็นของใครโดยใครด้วยเช่นกัน

ในทฤษฎีสัมพัทธภาพ อัลเบิร์ต ไอน์สไตน์ (Albert Einstein) ชี้ว่าการรับรู้ถึงการเคลื่อนที่ย่อมเป็นไปไม่ได้หากสิ่งต่าง ๆ เคลื่อนที่ด้วยความเร็วที่เท่ากัน การพิจารณาถึงความช้าก็เช่นกัน กรณีเกาะฮอร์นบีชี้ให้เห็นว่าความช้าถูกรับรู้แตกต่างกันไปในแต่ละกลุ่มคน อีกทั้งการรับรู้ก็ยังสัมพันธ์กับคุณค่าภายใต้บริบทของคนแต่ละกลุ่ม สัมพัทธภาพของความช้าจึงดำรงอยู่โดยมีความเร็วเป็นหลักสำหรับเปรียบเทียบ โดยเฉพาะความเร็วที่แผ่กว้างและรุกเร้าขึ้นเป็นลำดับของระบอบในโลกสมัยใหม่ นอกจากนี้ เช่นเดียวกันความเร็วเป็นหลักในการเปรียบเทียบปฏิบัติการจริงของความช้าล้วนดำรงอยู่ได้ก็ด้วยการพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ เข้ามาประกอบกัน

ผู้เขียน

วิสุทธิ์ เวชวารากรณ์ นักวิจัย ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน)

รายการอ้างอิง

- Vannini, P. 2014. Slowness and Deceleration. Routledge Handbook for Mobilities, Peter Audey et al. (Eds). New York: Routledge.
- Harvey, D. 1991. The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origin of Cultural Change. London: Blackwell.
- Auge, M. 1995. Non-Places. London: Verso.
- Thrift, N. 1996. Spatial Formation. California: Sage.
- Schivelbusch, W. 1986. The Railway Journey. New York: Blackwell.
- Dickinson, J & Lumsdon, L. 2010. Slow Travel and Tourism. London: Earthscan.