

“เมื่อเส้นทางคือสนาม”¹

หนังสือนิทานสำหรับเด็ก *L'Autobus* (2018) โดย มาริอานน์ ดูบูก (Marianne Dubuc) บอกเล่าเรื่องราวของเด็กหญิงคนหนึ่งซึ่งเดินทางไปหาคุณยายด้วยรถเมล์ ระหว่างการเดินทาง เด็กหญิงได้พบปะพูดคุยกับผู้คนมากมายบนรถเมล์ ตลอดจนพบเจอกับเรื่องราวต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างทาง ประสบการณ์ในการเดินทางด้วยรถเมล์ตัวคนเดียวเป็นครั้งแรกชวนให้เธอสงสัยใคร่รู้เกี่ยวกับจำนวนป้ายรถเมล์ที่หยุดจอด จุดหมายปลายทางของคนอื่น การใช้เวลาร่างในระหว่างเดินทาง ตลอดไปจนถึงการเผชิญหน้ากับโจรล้วงกระเป๋า หากเด็กหญิงคนดังกล่าวเป็นนักมานุษยวิทยาที่ทำงานภาคสนาม เรื่องราวที่น่าสนใจต่าง ๆ ระหว่างการเดินทางบนรถเมล์เหล่านี้จะถูกบอกเล่าอย่างไร แทนที่จะเป็นเพียงแค่บันทึกการเดินทางว่าได้พบเจออะไรมาบ้าง เราจะเข้าใจเรื่องเล่าดังกล่าวในฐานะที่เป็นข้อมูลจากการทำงานภาคสนามในตัวของมันเองได้อย่างไร ลึกลงไปกว่านั้น หากข้อมูลดังกล่าวสามารถนำไปจัดวางลงในบริบททางสังคมวัฒนธรรม ตลอดจนขยับขยายไปสู่การสร้างความรู้ใหม่ ๆ ที่อาจจะเชื่อมโยงหรือสร้างบทสนทนากับประเด็นสาธารณะได้แล้ว เราจำเป็นต้องปรับมุมมองหรือมองหาวิธีคิดใหม่ ๆ ที่จะพิจารณาความสงสัยใคร่รู้และการบอกเล่าเรื่องราวต่าง ๆ ของเด็กหญิงคนนี้ในลักษณะใด

ชาติพันธุ์วรรณาภิสนามแบบเดิม

ความเข้าใจโดยทั่วไปเกี่ยวกับการทำงานชาติพันธุ์วรรณา คือกระบวนการสังเกตพฤติกรรมและวิถีชีวิตของกลุ่มทางสังคมวัฒนธรรมกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง แล้วรายงานโดยละเอียดถึงพฤติกรรมความเชื่อ ความรู้ ความเข้าใจ ทักษะคติ ตลอดจนค่านิยม อันเป็นผลมาจากพฤติกรรมของคนในกลุ่มนั้น ๆ ว่ากันว่า เมื่อแรกพบปะกัน นักมานุษยวิทยามักทำความรู้จักกันด้วยคำถามเกี่ยวกับงานวิจัยที่ผ่าน ๆ มา “สนามของคุณอยู่ที่ไหน” เป็นรูปคำถามให้อธิบายว่า อีกฝ่ายทำงานวิจัยโดยสังเกตพฤติกรรมและวิถีชีวิตของผู้คนกลุ่มไหน อัตลักษณ์ทางสังคมวัฒนธรรมของคนกลุ่มนี้เป็นอย่างไร กลุ่มคนที่อาศัยอยู่เป็นสังคมและดำรงชีวิตอยู่ในวัฒนธรรมนั้น ๆ ดำรงอยู่ที่ใดในตำแหน่งแห่งที่ทางภูมิศาสตร์ รูปคำถามแบบนี้สะท้อนว่าการทำงานของนักมานุษยวิทยาที่ผ่านมา

¹ บทความนี้ปรับจากเนื้อหาการบรรยายเรื่อง เมื่อเส้นทางคือสนาม: ชาติพันธุ์วรรณาการเคลื่อนย้ายบนเส้นทางของรถเมล์สายหนึ่งในกรุงเทพมหานคร ในงานสัมมนาหัวข้อและความก้าวหน้าวิทยานิพนธ์นักศึกษาปริญญาโท-ปริญญาเอก ปีการศึกษา 2566 และนำเสนอวิทยานิพนธ์รางวัลดีมาก มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ประจำปีการศึกษา 2564 “Art – Space – Workplace – Relationalities” คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2565

วางอยู่บนวิธีคิดแบบติดที่ ซึ่งอัตลักษณ์ทางสังคมวัฒนธรรมหยั่งรากลงในพื้นที่ทางกายภาพหนึ่ง ๆ

อาคิล คุปตะ (Akhil Gupta) และเจมส์ เฟอริกูสัน (James Ferguson) (1997) บอกว่า การที่อัตลักษณ์ดังกล่าวถูกใช้ในการทำงานชาติพันธุ์วรรณาบนการแบ่งแยกพื้นที่โดยไม่ตั้งคำถาม สะท้อนว่าการดำรงอยู่ของอัตลักษณ์เหล่านี้ครอบครองพื้นที่ซึ่งแยกขาดจากกันอย่างเป็นธรรมชาติ พื้นที่ที่ถูกเข้าใจในฐานะอาณาบริเวณซึ่งปริแตกและกลายเป็นหลักการเบื้องหลังการทำงานที่ไม่ต้องเอ่ยถึงอีกในระดับการวิเคราะห์ การสร้างความรู้ผ่านการทำงานชาติพันธุ์วรรณาโดยทั่วไปจึงเป็นวิธีการศึกษากลุ่มคนในพื้นที่หนึ่ง ๆ ที่มีขอบเขตแน่นอนในฐานะสนาม โดยใช้วิธีการสังเกตการณ์อย่างมีส่วนร่วม เพื่อเรียนรู้วิถีชีวิตของคนกลุ่มนั้นให้ได้ข้อมูลเชิงพฤติกรรมอย่างละเอียด ตลอดจนเข้าใจความหมายจากมุมมองของคนที่เป็นเจ้าของวัฒนธรรมในภูมิศาสตร์หนึ่ง ๆ

บนฐานคิดที่พื้นที่เชิงอาณาบริเวณถูกแบ่งแยกออกจากกันและบรรจุความแตกต่างหลากหลายทางสังคมวัฒนธรรมซึ่งมีอัตลักษณ์เฉพาะในแต่ละพื้นที่ สำหรับนักมานุษยวิทยาแล้ววิธีการทำงานชาติพันธุ์วรรณาบนฐานคิดแบบนี้คือการลงไปอยู่ในสนามของกลุ่มทางสังคมวัฒนธรรมหนึ่ง ๆ เป็นเวลานาน นักมานุษยวิทยาคนสำคัญที่มักได้รับการกล่าวถึงในแง่ของการทำงานชาติพันธุ์วรรณาได้แก่ บรอนิสลอฟ มาลินอฟสกี (Bronislaw Malinowski) และฟรานซ์ โบแอส (Franz Boas) กล่าวคือ ในขณะที่โบแอสเห็นว่าข้อสรุปในการทำงานมานุษยวิทยาจำเป็นต้องการข้อมูลหลักฐานยืนยันผ่านการทำงานเก็บข้อมูลภาคสนามอย่างเป็นระบบผ่านการเข้าไปอาศัยอยู่ในสนามและผูกสัมพันธ์อย่างใกล้ชิด มาลินอฟสกีก็ได้รับการยกย่องว่าเป็นผู้วางรากฐานการทำงานเก็บข้อมูลภาคสนามโดยเน้นสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วมผ่านการเข้าไปเรียนรู้ภาษาขนบธรรมเนียมประเพณี พิธีกรรม วิถีชีวิต จนเกิดเป็นความเข้าใจเชิงโลกทัศน์ของคนใน บนฐานคิดและการทำงานแบบนี้ ชนพื้นเมือง (native) ถูกเข้าใจว่าเป็นผู้ที่เกิดและเป็นของสนามที่นักมานุษยวิทยาเข้าไปศึกษาและนำเสนอต่อโลกภายนอก

กล่าวได้ว่าสนามในความเข้าใจของการทำงานชาติพันธุ์วรรณาแบบนี้ เป็นสนามมีลักษณะเป็นอาณาบริเวณ อันมีขอบเขตหรือเขตแดนที่บรรจุผู้คน สังคม และวัฒนธรรมที่มีอัตลักษณ์อันจำเพาะต่อพื้นที่ที่ขอบเขตดังกล่าวเป็นตัวกำหนดเพื่อนำเสนอคุณลักษณะของพื้นที่ที่ถูกนิยามว่าเป็นสนาม อรุณ อับปาตูไร (Arjun Appadurai) (1992) บอกว่าสภาพการณ์ดังกล่าววางอยู่บนฐานคิดที่ผู้คนถูกผูกโยงเข้ากับหน่วยทางวัฒนธรรมและหน่วยทางวัฒนธรรมถูกคุมขังอยู่ในเขตแดนที่ถูกปิดขึ้นมาอีกชั้นหนึ่ง ในการทำงานชาติพันธุ์วรรณาบนฐานคิดแบบนี้ การเข้าไปคลุกคลีกับผู้คนในสนามแบบมีส่วนร่วม เพื่อสังเกตความเป็นไปของสิ่งต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น เสมือนการสร้างตู้ปลาที่นักมานุษยวิทยาเข้าไปจุ่มตัวอยู่ในอาณาบริเวณของตู้ที่สร้างขึ้นเป็นเวลานาน ภาพจำ

ของสนามและการทำงานในสนามจึงเป็นภาพของการหยุดนิ่งในช่วงเวลาและพื้นที่หนึ่ง ๆ แอนนา ซิง (Anna Tsing) (1993) ชี้ว่าหากจะมีการเคลื่อนย้ายเกิดขึ้น การเคลื่อนย้ายมักถูกอธิบายว่าเป็นวัฏจักรของการไหลเวียนที่เกิดขึ้นซ้ำ ๆ ในสนามโดยแยกขาดจากโลกภายนอก บนฐานคิดและการทำงานแบบนี้ เด็กหญิงในฐานะนักมานุษยวิทยาจะเข้าไปฝังตัวในสนามของการเดินทางด้วยรถเมล์ได้อย่างไร ขอบเขตที่แน่นอนของสนามอยู่ตรงไหน กลุ่มคนที่เธอจะเข้าไปค้นหาเรื่องราวมาบอกเล่าคือใคร อัตลักษณ์ร่วมทางสังคมและวัฒนธรรมของผู้คนที่เธอเข้าไปศึกษาคืออะไร และเธอจะขยับขยายความเข้าใจเรื่องราวที่ค้นพบเพื่อเชื่อมโยงกับบริบทที่ใหญ่กว่าได้อย่างไร

ชาติพันธุ์วรรณาภิสนามในการเคลื่อนย้าย

หากพิจารณาการทำงานของนักมานุษยวิทยา จะพบว่านักมานุษยวิทยาที่มีการเคลื่อนย้ายตัวเองเป็นปกติตั้งแต่เริ่มทำงานภาคสนาม ต่อให้สนามมีลักษณะเป็นอาณาบริเวณ นักมานุษยวิทยาซึ่งมักเป็นคนเมืองที่อยู่ ณ ศูนย์กลางความเจริญก็ต้องเดินทางมายังสนามของชนพื้นเมืองซึ่งมักเป็นพื้นที่ห่างไกล (Clifford 1997) การเดินทางจึงเป็นปฏิบัติการปกติในการทำงานชาติพันธุ์วรรณา หากแต่ลักษณะของการทำงานชาติพันธุ์วรรณาแบบที่คุ้นเคยกันมักเป็นเรื่องของการทำความเข้าใจมิติเชิงพื้นที่ของอาณาบริเวณที่เป็นสนามอย่างลุ่มลึก (Appadurai 1992) การเคลื่อนย้ายจึงไม่ได้เป็นประเด็นสำคัญในการทำงานภาคสนาม งานชาติพันธุ์วรรณาในลักษณะนี้ส่วนหนึ่งจึงเป็นการทำความเข้าใจความเป็นไปของผู้คนและสังคมวัฒนธรรมที่ดำรงอยู่ในสนามและขณะเดียวกันก็ได้สร้างอัตลักษณ์ของผู้คน สังคมและวัฒนธรรมในอาณาบริเวณของสนามให้ปรากฏแก่การรับรู้โดยสัมพันธ์กับอาณาบริเวณอื่นด้วย การเคลื่อนย้ายเพื่อทำงานชาติพันธุ์วรรณาของนักมานุษยวิทยาที่เกิดขึ้นจึงเป็นการให้ความหมายแก่พื้นที่เพื่อสร้างความเป็นสถานที่ (place-making) มากกว่าที่จะเป็นการสร้างเส้นทาง (path-making) ในตัวของมันเอง

ในขณะที่การทำงานชาติพันธุ์วรรณาแบบเดิมช่วยให้เกิดความเข้าใจต่อหน่วยเชิงพื้นที่ในฐานะสนามอย่างลึกซึ้ง อับปาตูโร (1992) ทำทฤษฎีรูปแบบการทำงานแบบนี้สามผ่านความเป็นไปได้สามประการ ประการแรก คือการตระหนักว่า ความคิดที่อ้างการนำเสนอสารัตถะ (essences) ของสถานที่หนึ่ง ๆ สะท้อนให้เห็นถึงกระบวนการสร้างความเป็นถิ่นที่ให้กับสถานที่ ประการที่สองคือการทำงานชาติพันธุ์วรรณาที่อธิบายให้เห็นความหลากหลายในสถานที่หนึ่ง ๆ และประการสุดท้าย คือการพัฒนาแนวทางหรือแนวคิดที่สถานที่หลากหลายเข้ามาบรรจบกันได้ แนวทางหรือแนวคิดแบบนี้จะลบเลือนเส้นแบ่งของการพูดเรื่องอัตลักษณ์ที่กักขังสิ่งต่าง ๆ ไว้ในความแน่นอน จอร์จ มาร์คัส (George Marcus) (1995) นำเสนอการทำงานชาติพันธุ์วรรณาหลายสนาม (multi-sited ethnography) ที่มุ่งติดตามผู้คน สิ่งของ และความคิดเพื่อทำความเข้าใจโลกที่การเคลื่อนย้ายแผ่กว้างมากยิ่งขึ้นไปพร้อม ๆ กับถอดรื้อความเข้าใจที่การทำงานชาติพันธุ์วรรณา

เป็นวิธีวิทยาของถิ่นที่ (localized methodology) ในเวลาต่อมา มีมี เชลเลอร์ (Mimi Sheller) และจอห์น เออร์รี่ (John Urry) (2006) บอกว่ารูปแบบการทำงานชาติพันธุ์วรรณาในการเคลื่อนย้ายซึ่งนักมานุษยวิทยาสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมในการเคลื่อนย้ายแบบต่าง ๆ สามารถทำได้หลายวิธี

เออร์รี่ (2007) อธิบายว่าการทำงานชาติพันธุ์วรรณาการเคลื่อนย้ายคือการเดินทางไปกับผู้คนในฐานะรูปแบบการทำงานที่นักมานุษยวิทยาสามารถเข้าไปทำความเข้าใจโลกทัศน์ของพวกเขาได้ ในการเดินทางไปกับผู้คน นักมานุษยวิทยาจะเข้าไปอยู่ในวิถีของการเคลื่อนย้าย (mode of movement) สังเกตและบันทึกเรื่องราวที่หลากหลายเพื่อทำความเข้าใจการเดินทางที่เกิดขึ้นตั้งแต่ระดับชีวิตประจำวัน ในขณะที่ฟิลลิป ฟานนินิ (Phillip Vannini) และนิโคลัส สก็อต (Nicholas Scott) (2020) กล่าวถึงการทำงานชาติพันธุ์วรรณาเพื่อทำความเข้าใจการเคลื่อนย้าย โดยบอกว่าการทำงานชาติพันธุ์วรรณาควรถูกพิจารณาในฐานะวิธีวิทยาที่สั่นไหวและสามารถปรับแต่งได้มากกว่าที่จะเป็นรูปแบบการทำงานวิจัยที่มีลักษณะตายตัว เราสามารถรักษาลักษณะสำคัญของการทำงานชาติพันธุ์วรรณา นั่นคือ การทำความเข้าใจผู้คนที่หลากหลายและเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งในบรรดาคนที่ถูกศึกษาได้ เพียงแต่เราสามารถปรับแนวทางไปสู่ความสนใจของปฏิบัติการที่เคลื่อนย้ายของผู้ที่ศึกษา ตลอดจนการเคลื่อนย้ายของคนศึกษาเองมากกว่าแค่เดินทางไปฝั่งตัวยังพื้นที่ที่เรากำหนดขอบเขตว่าเป็นสนาม

การปรับวิธีวิทยาของการทำงานชาติพันธุ์วรรณาการเคลื่อนย้ายนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงเป้าหมายของการศึกษา คือ ผู้คนที่ไม่ถูกจำกัดอยู่ในสนามแบบอาณาบริเวณและรูปแบบของสังคมวัฒนธรรมที่มีลักษณะตายตัว เพราะการเคลื่อนย้ายของนักมานุษยวิทยาเป็นไปเพื่อทำความเข้าใจผู้คน ประสบการณ์ และปฏิสัมพันธ์กับสิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการเดินทาง วิธีวิทยาของการทำงานชาติพันธุ์วรรณาที่ฟานนินิและสก็อต (2020) เสนอได้แก่ หนึ่ง การติดตามบางสิ่ง (follow-the-thing) ซึ่งเป็นการแกะรอยการหมุนเวียนของวัตถุสิ่งของ ตั้งแต่การผลิต แจกจ่าย ค้าขาย และบริโภค สอง อัตชาติพันธุ์วรรณาในการเคลื่อนย้าย (mobile autoethnography) ซึ่งเป็นการบอกเล่าเรื่องราวเกี่ยวกับการเคลื่อนย้าย โดยเฉพาะประสบการณ์และปฏิบัติการ ของนักมานุษยวิทยาเอง และสาม การเคลื่อนไปข้างหน้า (go-along) ซึ่งเป็นการบอกเล่าเรื่องราวที่นักมานุษยวิทยาและผู้ถูกศึกษาเดินทางไปด้วยกันเพื่อทำความเข้าใจชีวิตประจำวันและลักษณะเฉพาะของลักษณะการเคลื่อนย้ายที่เกิดขึ้น โดยสรุปแล้ว การทำงานชาติพันธุ์วรรณาการเคลื่อนย้ายเป็นการถ่ายโอนสาระสำคัญของการทำงานชาติพันธุ์วรรณาแบบเดิมไปสู่บริบทของการไม่หยุดนิ่งที่นักมานุษยวิทยาไม่เพียงคาดหวังให้เฝ้าสังเกตการณ์สิ่งที่เกิดขึ้นในตู้ปลา แต่ยังต้องเข้าไปสัมผัสประสบการณ์แบบต่าง ๆ บนเส้นทางของการเคลื่อนย้ายในตัวของมันเอง

วิธีคิดแบบเส้นวางพื้นฐานสำคัญให้กับการศึกษาการเคลื่อนย้าย กล่าวได้ว่าการปรับวิธีวิทยาของการทำงานชาติพันธุ์วรรณาเพื่อศึกษาการเคลื่อนย้ายไม่ต่างไปจากการคลายเงื่อนไขของการอธิบายสนามที่เป็นการสร้างความเป็นสถานที่ (place-making) ไปสู่การดันไปข้างหน้า อันเป็นการสร้างเส้นทาง (path-making) ในตัวของมันเอง ทิม อิงโกลด์ (Tim Ingold) (2011) บอกว่าผู้คนคือนักเดินทางที่อยู่ไต่ที่หนึ่งเสมอ แต่ทุก ๆ ไต่ที่หนึ่งของผู้นั้นก็ยังถือเป็นระหว่างทางที่พวกเขา กำลังมุ่งหน้าต่อไป เส้นทางที่ผู้คนเคลื่อนย้ายจึงเป็นแนวเส้นของการเคลื่อนที่ (line of movement) คล้ายกับเส้นใยซึ่งเป็นสารคัดหลั่งจากลำตัวของแมงมุม เมื่อมันกำลังเดินไปข้างหน้า ใยก็ถูกลากเป็นเส้นตามแนวการเคลื่อนที่ของมัน การสร้างเส้นทางที่กล่าวถึงนี้ ไม่ใช่เส้นทางที่ดำรงอยู่แล้วรอให้มีการเคลื่อนที่ที่เกิดขึ้น แต่เป็นการสร้างเส้นทางที่เกิดขึ้นมาเองจากการเคลื่อนย้าย ความจำเพาะของเส้นทางจึงดำรงอยู่ในการเคลื่อนย้ายนั่นเอง ไม่ใช่ความจำเพาะที่ดำรงอยู่แล้วรอให้เราเข้าไปสำรวจ สนามของการทำงานชาติพันธุ์วรรณาที่ปรับปรุงวิธีวิทยานี้ จึงไม่ใช่สนามที่มีอยู่แบบเดิม ๆ แต่เป็นสนามในเส้นทางการเคลื่อนย้ายของนักมานุษยวิทยา

ในการบอกเล่าเรื่องราวที่เด็กหญิงพบเจอบนรถเมล์ การทำงานภาคสนามในความเข้าใจของสนามแบบดั้งเดิมอาจไม่ตอบเจตน์ แต่หากปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานภาคสนามภายใต้การนิยามสนามแบบใหม่ ๆ การทำงานเพื่อบอกเล่าเรื่องราวในการเคลื่อนย้าย การจัดวางเรื่องราวลงในบริบทที่ใหญ่กว่า ตลอดจนการเชื่อมโยงหรือสร้างบทสนทนากับประเด็นสาธารณะของเด็กหญิง อาจเป็นไปได้ บนเส้นทางของรถเมล์ในปริณทลของระบบขนส่งสาธารณะ การแบ่งแยกระหว่างคนในและคนนอกอยู่ในความพรั่มัว การดำรงอยู่ในสนามระหว่างนักมานุษยวิทยากับคนที่ถูกศึกษา ไม่อาจคาดเดาได้แน่ชัด ข้อจำกัดของการทำงานในบริบทที่ผู้คนสงวนรักษาความเป็นส่วนตัว กลายเป็นมาตรฐาน เมื่อเส้นทางในการเคลื่อนย้ายกลายเป็นสนาม เด็กหญิงจำเป็นต้องออกแบบวิธีการทำงานขึ้นมาใหม่ภายใต้านิยามของสนามที่แตกต่างออกไปจากความคุ้นเคย

สนามของวิทยานิพนธ์

การทำงานในวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน เรื่อง *คน ดัน เมือง: วัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายบนเส้นทางของรถเมล์สายหนึ่งในกรุงเทพมหานคร* (2565) มีรูปแบบของสนามและการทำงานไม่ต่างไปจากเด็กหญิงในหนังสือนิทาน หากแต่แทนที่จะเป็นการเดินทางเพียงเที่ยวเดียว กลับเป็นการเดินทางนับครั้งไม่ถ้วน เรื่องราวที่ถูกบอกเล่าหาใช่เรื่องราวที่ผู้เขียนพบเท่านั้น แต่ยังรวมถึงเรื่องราวในการเดินทางของคนอื่น ๆ ที่ผู้เขียนพบปะระหว่างทาง ทั้งบนรถเมล์และพื้นที่บริเวณต่าง ๆ ที่เส้นทางของรถเมล์วิ่งไปถึง การทำงานของวิทยานิพนธ์จึงอาจให้ภาพของคำตอบต่อคำถามข้างต้นได้ในทางหนึ่ง

ในสนามของวิทยานิพนธ์ดังกล่าว วัฒนธรรมการเคลื่อนย้าย อันประกอบไปด้วยประสบการณ์และปฏิบัติการเกี่ยวกับการเดินทางท่ามกลางสภาพทางวัตถุของโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบของเมือง เป็นสาระสำคัญของการศึกษา ปรัชญาการณเกี่ยวกับวัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายบนเส้นทางดังกล่าวเชื่อมร้อยพื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน สภาพของเมืองที่รถเมล์สายดังกล่าววิ่งผ่านเป็นพื้นที่ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานถูกสร้างขึ้นโดยพาดผ่านพื้นที่กรุงเทพมหานครสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ส่งผลให้ระบบขนส่งดังกล่าวมีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย ทั้งนี้ เนื่องจากการศึกษา วัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายนี้วางอยู่บนการปะทะประสานของประสบการณ์และปฏิบัติการซึ่งดำเนินไปตลอดเส้นทาง สาระของการศึกษาวัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายจึงไม่จำกัดความสนใจไปยังพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งเป็นการเฉพาะ ประสบการณ์และปฏิบัติการของผู้คนซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถเมล์และเป็นประเด็นสำคัญในการศึกษาวัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายช่วยเปิดทางให้ผู้เขียนติดตามข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้จากหลากหลายพื้นที่ภายใต้ความเชื่อมโยงของประเด็นที่ทำการศึกษา สนามของการศึกษาเรื่องวัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายจึงสามารถมีได้หลายแห่ง พอ ๆ กับผู้ให้ข้อมูลที่สามารถมีได้มากหน้าหลายตา

วิธีการทำงาน

แม้การเก็บข้อมูลภาคสนามจะเสร็จสิ้นลงในเดือนเมษายน 2565 แต่เนื้อหาของตัววิทยานิพนธ์เริ่มต้นขึ้นอย่างไม่เป็นทางการตั้งแต่กลางปี 2562 เมื่อผู้เขียนสนใจศึกษาป้ายรถเมล์แห่งหนึ่งบนถนนพุทธมณฑลสายสอง ผู้เขียนเริ่มเข้าสู่สนามครั้งแรกหลังจากสังเกตได้ถึงการสร้างป้ายรถเมล์ขึ้นมาเองของผู้ใช้บริการรถเมล์บริเวณริมทางเดินเท้า ตัวป้ายดังกล่าวตั้งอยู่ระหว่างป้ายรถเมล์ทางการสองป้าย แต่กลับสามารถใช้งานได้เสมือนเป็นป้ายรถเมล์ตามปกติ การดำรงอยู่ของป้ายรถเมล์ดังกล่าวนำไปสู่ข้อสงสัยในเบื้องต้นว่า ป้ายรถเมล์แห่งนี้สามารถทำงานได้อย่างไรในระบบขนส่งที่มีการบริหารจัดการอยู่ก่อนแล้ว การค้นหาคำตอบต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเริ่มจากการพูดคุยซักถามผู้ใช้บริการป้ายรถเมล์ดังกล่าวเป็นประจำเกี่ยวกับประวัติความเป็นมา การเปลี่ยนแปลงของถนนและพื้นที่ ตลอดจนไปจนถึงการบริหารจัดการของหน่วยงานต่าง ๆ เบาะแสของข้อมูลค่อย ๆ เผยให้เห็นร่องรอยและความเชื่อมโยงของเหตุและผล อันส่งผลให้ป้ายรถเมล์ดังกล่าวถือกำเนิดขึ้นและสามารถใช้งานได้จริง ร่องรอยและความเชื่อมโยงเช่นนี้ขยายขอบเขตของข้อมูลที่เกี่ยวข้องไปยังบุคคลที่ทำงานอยู่นอกพื้นที่ ตลอดจนจนผู้ให้ข้อมูลที่สัมพันธ์กับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างกว้างขวาง แทนที่จะมีแค่ผู้ใช้บริการรถเมล์ที่ป้ายแห่งนั้นเพียงกลุ่มเดียว

ข้อค้นพบที่ได้จากการเก็บข้อมูลในสนามแห่งแรก ขยายประเด็นการศึกษาผ่านความเชื่อมโยงที่สภาพการณ์เดินทางเกาะเกี่ยวกับสภาพทางวัตถุของโครงสร้างพื้นฐานและความเป็นเมือง ประสบการณ์และปฏิบัติการเกี่ยวกับรูปแบบการเดินทางบนเส้นทางของสายรถเมล์จึงอาจ

กลายเป็นหน่วยการศึกษาวัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายที่สามารถขยายต่อไปได้ตามเส้นทางเดินรถ เมื่อผู้ศึกษาทดลองสำรวจสนามไปตามเส้นทางเดินรถ และได้พูดคุยกับผู้ให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่าง คร่าว ๆ ทำให้ทราบว่า นอกจากการติดตั้งป้ายรถเมล์ขึ้นมาเองแล้ว การเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นรถสองแถว หรือจักรยานยนต์รับจ้าง นับเป็นกลไกอีกแบบหนึ่งที่ส่งเสริมให้วัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายเกิดขึ้นและสั่นไหว การศึกษาวัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายบนเส้นทางของรถเมล์สาย 79 จึงเริ่มจากการติดตามแกะรอยป้ายรถเมล์หนึ่งแห่งและขยายเส้นทางและการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งแบบอื่น ซึ่งสัมพันธ์กับโครงสร้างพื้นฐานและสภาพของเมืองไปตามแนวถนนที่รองรับสายรถดังกล่าว

จากความเชื่อมโยงของป้ายรถเมล์หนึ่งป้ายที่ขยายไปเป็นสนามของการศึกษาโดยใช้สายรถเมล์หนึ่งสายเป็นตัวกำหนดขอบเขตเชิงพื้นที่ สนามสำหรับการสืบสาวเรื่องราวเกี่ยวกับวัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายในการออกแบบการศึกษานี้จึงเป็นสนามที่รถเมล์เคลื่อนตัวไปบนถนนสายต่าง ๆ ข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลเกิดขึ้นทั้งบนรถเมล์และพื้นที่ซึ่งรถเมล์วิ่งผ่าน สนามของการศึกษาที่ขยายขึ้นมาจากป้ายรถเมล์เพียงแห่งเดียวนี้พัฒนาเป็นเส้นทางของระบบการเคลื่อนย้ายด้วยรถเมล์หนึ่งสายที่มีสาระของการเดินทางในตัวเอง ในขณะที่เส้นทางของรถเมล์หนึ่งสายกลายเป็นระบบการเคลื่อนย้ายหนึ่งระบบ วัตถุประสงค์ของโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่รองรับระบบและกลืนไปกับสภาพทางวัตถุของเมือง ได้สร้างโลกเชิงปรากฏการณ์อันเกิดขึ้นด้านบนของระบบที่รองรับการเดินทางให้กับการศึกษาวัฒนธรรมการเคลื่อนย้าย กล่าวได้ว่าการทำงานชาติพันธุ์วรรณานี้มีลักษณะเป็นการทำงานแบบอัตชาติพันธุ์วรรณาและการเคลื่อนไปข้างหน้า เพื่อที่จะสร้างเส้นทางให้เกิดขึ้นในฐานะที่เป็นสนามของการศึกษา

ในสนามที่ไม่เหมือนเดิม

ในสนามของการเคลื่อนย้ายที่โลกเชิงปรากฏการณ์กลายเป็นเรื่องราวที่จะถูกบอกเล่าในการศึกษา รูปลักษณะของสนามที่ถูกออกแบบขึ้นมาใหม่เผยให้เห็นการทำความเข้าใจเรื่องราวที่ต่างไปจากการทำงานเก็บข้อมูลแบบฝังตัวในสนามแบบเดิม ผู้เขียนขอยกตัวอย่าง 3 กรณี ดังต่อไปนี้

กรณีที่ 1: ป้ายรถเมล์กายสิทธิ์กับนักท่องเที่ยวอังกฤษ

ลิกเข้าไปในถนนฉิมพลี เมื่อถึงทางแยกเข้าสู่ถนนรัชกาลที่ ๑ ตลาดน้ำตลิ่งชันที่ตั้งอยู่ตรงเข้าไปเป็นจุดขึ้นลงรถเมล์ที่มีผู้คนใช้งานมาก โดยเฉพาะในช่วงวันเสาร์และวันอาทิตย์ซึ่งเป็นวันเปิดตลาด ความพิเศษของจุดขึ้นลงบริเวณนี้คือการเป็นป้ายรถเมล์ริมถนนที่มองไม่เห็น เพราะไม่มีวิ้วของเสาแสดงสัญลักษณ์จุดหยุดรถประจำทางแต่อย่างใด สถานที่หยุดรับส่งของรถเมล์สาย 79 บริเวณนี้คือพื้นที่หน้าร้านสะดวกซื้อแห่งหนึ่งที่ตั้งอยู่บริเวณหัวมุมที่ถนนแคบ ๆ จุดขึ้นลงรถเมล์ในบริเวณ

นี้ตั้งอยู่เยื้องกันไปทั้งสองฝั่งถนนในบริเวณดังกล่าวหลังการหักเลี้ยว ด้วยรูปแบบการหักเลี้ยวของถนนตลอดจนความคับแคบและปราศจากทางเท้า จุดที่ป้ายรถเมล์ซึ่งตั้งอยู่อีกฝั่งหนึ่งจึงเป็นบริเวณหน้าบ้านคนแถบนั้น อีกทั้งคนที่จะรู้ว่าบริเวณดังกล่าวเป็นจุดขึ้นลงรถเมล์มักเป็นคนในหรือคนที่คุ้นเคยกับพื้นที่เป็นอย่างดี คนนอกหรือคนที่เพิ่งจะเข้ามาในพื้นที่แห่งนี้มักสับสนอยู่บ่อย ๆ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปกลับด้วยรถเมล์สาย 79 แต่ก็สามารถรู้ได้จากการสอบถามผู้คนบริเวณดังกล่าว

ที่ป้ายรถเมล์แห่งนี้ หลายต่อหลายครั้งมีนักท่องเที่ยวขึ้นรถเมล์จากตัวเมืองชั้นในมายังตลาดน้ำ จอร์จ เป็นนักท่องเที่ยวชาวอังกฤษวัยยี่สิบปลาย ๆ ที่ผู้เขียนพบเมื่อปลายปี 2563 ณ ป้ายรถเมล์หน้าร้านสะดวกซื้อในช่วงหัววัน ผู้เขียนจำได้ดีว่าบทสนทนาภาษาอังกฤษระหว่างผู้เขียนกับจอร์จในวันนั้นดำเนินไปอย่างพลล้น จอร์จบอกกับผู้เขียนว่าเขามาท่องเที่ยวประเทศไทยเมื่อหนึ่งสัปดาห์ก่อน ตลาดน้ำตลิ่งชันเป็นจุดหมายหนึ่งที่อยู่ในแผนการท่องเที่ยว เขาบอกว่าตนเองรู้จักตลาดน้ำแห่งนี้จากเว็บไซต์แนะนำสถานที่ท่องเที่ยวที่ให้ข้อมูลว่า การเดินทางสามารถทำได้ด้วยรถเมล์สาย 79 จากตัวเมือง แม้ตัวสถานที่จะดูลึกลับไปสักหน่อย แต่กระเป๋ารถเมล์ที่เก็บเงินเขาเป็นผู้ช่วยกตกริ่งและรื่องเตื่อนที่ดี จอร์จบอกว่าตัวเขาประทับใจความเป็นท้องถิ่นของพื้นที่แถบนี้เนื่องจากบรรยากาศ อาหารและสินค้าต่าง ๆ ในตลาดน้ำแห่งนี้ไม่สามารถหาได้จากตัวเมืองชั้นใน เมื่อผู้เขียนเห็นจอร์จหยิบหัวถุงพลาสติกที่เต็มไปด้วยอาหารและข้าวของต่าง ๆ เต็มมือก็คิดว่าคงเป็นเช่นนั้น แต่สิ่งหนึ่งที่จอร์จอาจไม่ประทับใจคือสาเหตุที่เราสองคนได้คุยกัน นั่นคือเขาจะขึ้นรถเมล์สายที่มุ่งมายังตลาดน้ำเพื่อเดินทางกลับได้ที่ป้ายรถเมล์ใกล้ ๆ จุดใด

สิ่งที่เห็นได้จากตัวอย่างกรณีที่ 1 คือการดำรงอยู่ของป้ายรถเมล์กายสิทธิ์ในพื้นที่ฝั่งธนบุรี เราอาจกล่าวได้ว่าระบบการเดินทางรถเมล์เป็นระบบแบบเปิดที่ตามปกติแล้วโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ อย่างถนนและทางเท้าซึ่งมีไว้รองรับรถยนต์และคนเดินทางด้วยเท้าทั่ว ๆ ไปใช้สำหรับเดินทางระบบรถเมล์ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ก่อนนี้ในการเดินทางรับส่งผู้โดยสารร่วมกับการเดินทางแบบอื่น ๆ โดยที่ป้ายรถเมล์ถูกสร้างขึ้นในฐานะโครงสร้างพื้นฐานอีกอันหนึ่งสำหรับรถเมล์โดยเฉพาะที่จะบอกว่าผู้โดยสารจะเข้าสู่ระบบรถเมล์ในระบบที่มันใช้รองรับการเดินทางแบบอื่น ๆ ด้วยตรงไหน ระบบการเดินทางรถเมล์ที่รองรับโลกเชิงปรากฏการณ์จึงเป็นการประกอบกันของโครงสร้างพื้นฐานที่จับต้องได้อย่างถนน ทางเท้า และป้ายรถเมล์มาประกอบกัน โดยที่ป้ายรถเมล์จะจำเพาะในตัวเองว่าเป็นทางเข้าออกระบบรถเมล์ ถึงแม้ว่าจะมีระบบการเดินทางแบบอื่น ๆ มาใช้ร่วมได้บ้าง เช่น รถสองแถว วินมอเตอร์ไซด์ และรถแท็กซี่

อย่างไรก็ดี ถ้าระบบที่รองรับเป็นปกติ โลกเชิงปรากฏการณ์ก็จะไปแบบที่มันถูกออกแบบมาอย่างที่ระบบถูกกำหนดไว้ แต่พอระบบที่รองรับไม่เป็นปกติ ปัญหาอย่างการเกิดขึ้นของป้ายรถเมล์กายสิทธิ์จึงเกิดขึ้นตามมา นั่นคือ โครงสร้างพื้นฐานมีปัญหา ทำให้การเคลื่อนย้ายมี

ปัญหา แต่คนยังคงต้องเคลื่อนย้าย และใช้โครงสร้างพื้นฐานนั้นอยู่ คนเลยต้องเดิน คือหาทางไปต่อให้ได้ในระบบเปิดที่มีอยู่ ป้ายรถเมล์กายสิทธิ์จึงเกิดขึ้นในกระบวนการที่ไม่เป็นทางการ (informality) สิ่งที่มีการดำรงอยู่ของป้ายกายสิทธิ์ปรากฏให้เห็นคือการที่รูปแบบเมือง (urban form) ไม่ได้ถูกพัฒนาขึ้นมาอย่างเป็นระบบที่สอดคล้องกัน หรือคิดมาอย่างรอบคอบ แต่มันถูกสร้างขึ้นแบบเฉพาะหน้าไปเรื่อย ๆ มันเลยเกิดความบกพร่อง (bug) หรือช่องว่างช่องโหว่ของระบบที่ผู้คนต้องมาเจอ แล้วก็ต้องมาแก้กันเองด้วยการใช้ความไม่เป็นทางการ เหมือนกับว่าที่คนเดินอยู่กับเมืองเพราะเมืองก็ถูกสร้างขึ้นมามีการเดินเหมือนกัน

กรณีที่ 2: ความแตกต่างระหว่างเมือง 2 ฝั่ง

ย้อนกลับมาที่ประสบการณ์ในสนามของผู้เขียนเอง และทั้งที่สังเกตบนเส้นทางของสายรถเมล์ ด้วยความลงตัวของตำแหน่งจากต้นสายไปจนถึงปลายสายในการเดินทางในชีวิตประจำวัน ระหว่างตัวเมืองชั้นนอกและตัวเมืองชั้นใน แบบแผนของการใช้เวลาในระบบการขนส่งด้วยรถเมล์สาย 79 ปรากฏขึ้นโดยสอดคล้องกับการใช้เวลาบนเส้นทางของผู้คน เวลาที่ถูกใช้ไปในระบบการเคลื่อนย้ายสัมพันธ์กับถนนที่เป็นระบบระเบียบซึ่งแปรผันกับความถี่ของการจราจร กล่าวคือในพื้นที่ฝั่งพระนคร ลักษณะของเครือข่ายถนนแบบตารางทำให้สภาพการจราจรติดขัดมากอันเนื่องมาจากความหนาแน่นของยานยนต์บนท้องถนน ความหนาแน่นนี้เป็นผลมาจากการเป็นแหล่งธุรกิจและการท่องเที่ยวในตัวเมือง ในขณะที่ในพื้นที่ฝั่งธนบุรี ความหนาแน่นของการจราจรลดลงมากเนื่องจากโครงข่ายของถนนใหญ่ที่ไม่ซับซ้อน แม้จะมีตรอกซอยเล็ก ๆ กระจุกกระจายทั่วไปอยู่บ้าง แต่ความถี่ของสภาพการจราจรในฝั่งธนบุรียังผลให้ผู้คนมีเวลาบนรถเมล์น้อยกว่าโดยสัมพันธ์กับการเป็นแหล่งพักอาศัยแบบต่าง ๆ การใช้เวลาส่วนใหญ่บนเส้นทางของรถเมล์ที่วิ่งผ่านท้องถนนจึงตกอยู่ในฝั่งพระนครเป็นส่วนมาก

กล่าวได้ว่าความผันแปรที่วัดภาวะกระทำต่อการใช้เวลานี้เป็นผลมาจากแนวโน้มการพัฒนาเมืองเรื่องแหล่งงานกับแหล่งพักอาศัยที่ไม่สมดุล พนิต ภูจินดา (2550) ชี้ว่าความสมดุลระหว่างแหล่งงานกับที่พักอาศัยไม่เคยประสบความสำเร็จในการวางแผนพัฒนาเมือง พื้นที่ฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนครซึ่งรองรับกิจกรรมการพักอาศัยและการทำงานคนละแบบก่อให้เกิดการเดินทางข้ามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อผนวกกับการวางโครงสร้างพื้นฐานที่แตกต่างกันของแต่ละฝั่ง ความแตกต่างในด้านการจราจรระหว่างพื้นที่จึงนำมาซึ่งการนิยามระยะเวลาของผู้คนในระหว่างการเดินทางจากความจำเป็นต้องใช้เวลากลางความแตกต่างนั้น เช่นหิวใช้เวลาบนรถเมล์กับคนรักในขณะที่เดินทางจากการเรียนพิเศษกลับบ้าน ในขณะที่ต้นหลิวใช้เวลาและจังหวะของปฏิบัติการบนเส้นทางเดียวกันในการเรียนภาษาจีนบนรถเมล์

สภาพทางวัตถุของระบบขนส่งอย่างรถเมล์และความเป็นเมืองของกรุงเทพมหานครที่แตกต่างกัน ทั้ง 2 ฝั่ง กลายเป็นโครงสร้างอันนำมาซึ่งตรรกะว่าด้วยการใช้เวลาในระบบการเคลื่อนย้ายของรถเมล์สาย 79 การกระทำในเรื่องเล่าของผู้คนแต่ละคนเกิดขึ้นอย่างมีจังหวะ จังหวะของกิจกรรมต่าง ๆ ในการใช้เวลาอย่างมีจุดมุ่งหมายในแต่ละตำแหน่งของเส้นทางเกิดขึ้นอย่างไม่ทันรู้สึกประสบการณ์ของพวกเขาถูกผลิตซ้ำโดยการเคลื่อนย้ายไปบนเส้นทางจนกลายเป็นสำนึกของการกระทำจากเงื่อนไขที่มีอยู่ก่อน และเกิดเป็นธรรมชาติของโลกทางสังคมโดยตัวของมันเอง (Bourdieu, 1977) การสังเกตของผู้เขียนบนเส้นทางที่เคลื่อนไปเผยให้เห็นจังหวะชีวิตในการเดินทางของคนอื่น ๆ แบบแผนของการใช้เวลาในสนามการศึกษาที่แทรกซึมลงไปปฏิบัติการ เช่นนี้ก่อรูปให้กับโครงสร้างของการใช้เวลาในระหว่างการเดินทาง การกระทำต่าง ๆ ของผู้คนในเวลาเฉื่อยเกิดขึ้นอย่างหลากหลาย ทว่าถูกกำกับไว้ด้วยจังหวะโดยวัตถุภายนอกที่รองรับการเคลื่อนย้ายเหล่านี้

กรณีที่ 3: ปฏิบัติการที่ยืดหยุ่น

ฟานนินิ (Phillip Vannini) (2010) ชี้ว่าการเคลื่อนที่ไปของผู้คนบนเส้นทางหนึ่ง ๆ ประกอบขึ้นมาจากปฏิบัติการและประสบการณ์ในกติกากำหนดไว้ กติกาก่อนหน้านี้ไม่ใช่ถ้อยคำหรือข้อความ แต่เป็นพื้นที่และวัตถุที่จับต้องได้ ระเบียบของเมืองจึงมีศักยภาพและยังผลในเชิงปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม มุมมองที่ช่วยให้การพิจารณาวัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายละเอียดขึ้น คือการอธิบายว่าวัฒนธรรมคือกิริยาของการจัดวางความสัมพันธ์กับสิ่งต่าง ๆ ที่รายล้อมอยู่รอบตัว ปฏิบัติการที่ดำเนินไปในระหว่างการเดินทางเป็นการกระทำที่ไร้รูปร่าง ยืดหยุ่น และสิ้นไหล การค้นของผู้คนในเมืองที่มีรูปแบบเมืองแตกต่างกันจัดเป็นกลวิธีในการจัดวางความสัมพันธ์กับสภาพทางวัตถุของเมืองและโครงสร้างพื้นฐานอันเป็นกติกากำหนดไว้ เพื่อให้การเดินทางดำเนินต่อไปได้อย่างไหลลื่น และแสดงให้เห็นความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่และผู้คนในการเคลื่อนย้ายที่ปรากฏผ่านเส้นทาง ผู้คนถูกโอบล้อมด้วยสภาพทางวัตถุและหลอมรวมวิถีชีวิตให้ดำเนินต่อไป โลกเชิงปรากฏการณ์ที่คนเดินทางรับรู้เกิดขึ้นในขณะที่พวกเขาเคลื่อนไปพร้อม ๆ กับดำรงอยู่เหนือวัตถุภาวะของระบบที่เป็นตัวตั้งต้น สัมพันธภาวะ (relationality) ก่อตัวขึ้นในการมีสัมพันธ์ระหว่างผู้คนและวัตถุภาวะ จนนำไปสู่การร่วมสร้างวัฒนธรรมการเคลื่อนย้าย การขึ้นต่อกัน (interdependence) ขององค์ประกอบต่าง ๆ ท่ามกลางความโกลาหล สร้างปัจจัยที่พยุหุคุณสมบัติของการค้นในการเดินทาง ตัวอย่างการใช้พื้นที่หน้าร้านสะดวกซื้อเป็นป้ายรถเมล์สามารถเกิดขึ้นได้เพราะสภาพทางวัตถุของหัวโค้งจากถนนฉิมพลีเข้าสู่ถนนรัชกาลที่ 1 ส่งเสริมให้การจอดรับส่งผู้โดยสารสามารถทำได้ โดยความจำเพาะตัวของ ในขณะที่เรื่องของหิมะและต้นหลิว ถึงแม้ว่าจะแสดงให้เห็นการให้ความหมายต่อขณะเวลาระหว่างการเดินทางแตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล ทว่าการกระทำที่เกิดขึ้น

ในขณะเวลาดังกล่าวก็ดำเนินไปอย่างมีโครงสร้าง ซึ่งเวลาและจังหวะของการกระทำถูกส่งเสริมโดยสภาพทางวัตถุของเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน ความเป็นแหล่งอาศัย แหล่งธุรกิจ และระบบถนน ช่วยให้นัยความหมายก่อตัวขึ้นในเวลาเดินทาง ตัวอย่างเหล่านี้แสดงให้เห็นภาวะที่สภาพขาดตกของเมืองและโครงสร้างพื้นฐานยังคงมีผลต่อประสบการณ์ แต่ตรรกะซับซ้อนอันเกิดจากประสบการณ์ที่หลอมรวมและกลายเป็นส่วนหนึ่งของปฏิบัติการ ก็ให้ที่ทางกับการตันที่ผู้คนตัดสินใจได้ว่า จะรับมือกับปัญหาท่ามกลางการมีสัมพันธ์กับสิ่งต่าง ๆ อย่างไร

สรุป

กล่าวโดยสรุป หากพิจารณาการทำงานชาติพันธุ์วรรณาจากตัวอย่างเบื้องต้นทั้ง 3 กรณี เรื่องราวที่พบเห็นในการเดินทางของนักมานุษยวิทยา “เมื่อเส้นทางคือสนาม” เผยให้เห็น (1) ระบบนิเวศของการเคลื่อนย้ายที่ก่อรูปประสบการณ์และปฏิบัติการในฐานะที่เป็นวัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายบนเส้นทางที่เราเคลื่อนไป การประสบพบเจอสิ่งต่าง ๆ ระหว่างการเดินทางเป็นการบรรจบกันของเส้นทางที่ผู้คนหลากหลายเข้ามาอยู่ร่วมกันในสนามที่ไม่หยุดนิ่ง ผู้คนหลากหลายนี้เข้ามาอยู่ร่วมกันโดยตัดข้ามเส้นแบ่งความเป็นสถานที่ อีกทั้งการบอกเล่าเรื่องราวเหล่านี้เป็นการสร้างเส้นทางที่ผนวกรวมความหลากหลายของสถานที่และผู้คนเข้าไว้ในตัวเอง (2) รูปร่างหน้าตาของเมืองที่เราอาศัยอยู่ซึ่งพ้นไปจากการมองผ่านพื้นที่หรือสถานที่เพียงแห่งเดียว รูปแบบของเมืองที่แตกต่างกันเกิดจากการพัฒนาเมืองที่ไม่สมดุลระหว่างสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และ (3) คือ วัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายที่หากมองจากสนามแบบอาณาบริเวณสิ่งที่ปรากฏอาจไม่ใช่สิ่งสำคัญ เป็นเพียงเศษเสี้ยวหนึ่งของชีวิตประจำวัน หรือแม้แต่กะจกระจ่ายไปตามสถานที่ต่าง ๆ ที่เรียกร้องให้เราเข้าไปร้อยเรียงด้วยเส้นทางเข้าไว้ด้วยกัน สำหรับเด็กหญิงในนิทาน หากเธออยากทดลองเป็นนักมานุษยวิทยาที่ทำงานในระหว่างการเคลื่อนย้ายและบอกเล่าเรื่องราวที่ตนเองประสบพบเจอในระหว่างการเดินทาง ภายใต้มุมมองและวิธีคิดใหม่ ๆ เส้นทางบนรถเมล์จะได้กลายเป็นสนาม ที่การทำงานชาติพันธุ์วรรณาการเคลื่อนย้ายอาจบอกเล่าเรื่องราวหรือชี้ให้เห็นประเด็นใหม่ ๆ ซึ่งรูปลักษณะของสนามแบบเดิมไม่อาจค้นพบหรือหิบบยื่นให้ได้

ผู้เขียน

วิสุทธิ์ เวชวารากรณ์

นักวิจัย ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร (องค์การมหาชน)

รายการอ้างอิง

พนิต ภูจันดา. 2550. *วิพากษ์เมือง*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วิสุทธิ์ เวชวารากรณ์. 2565. *คน ต้น เมือง: วัฒนธรรมการเคลื่อนย้ายบนเส้นทางของรถเมล์สายหนึ่งใน*



กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขามนุษยวิทยา คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- Appadurai, A. 1992. Putting Hierarchy in Its Place. In Marcus G. E. (Eds.), *Rereading Cultural Anthropology*. Durham: Durham University Press.
- Bourdieu, P. 1977. *The Logic of Practice*. Cambridge: Polity Press.
- Clifford, J. 1997. *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Massachusetts: Harvard University Press.
- Dubuc, M. 2018. *L'Autobus*. Paris: La Martiniere.
- Gupta, A. & Ferguson, J. 1997. Beyond "Culture": Space, Identity, and the Politics of Difference, In Gupta, A. & Ferguson, J. (Eds.), *Culture, Power, Place: Exploration in Critical Anthropology*. London: Duke University Press.
- Ingold, T. 2011. *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge, and Description*. London: Routledge.
- Marcus, G. 1995. Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography. *Annual Review of Anthropology*. 24(1):95-117.
- Sheller, M. & Urry, J. 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*. 38(2): 207-226.
- Tsing, Anna. 1993. *In the Realm of the Diamond Queen: Marginality in an Out-of-the-Way Place*. New Jersey: Princeton University Press.
- Urry, J. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- Vannini, P. & Scott, N. 2020. Mobile Ethnographies of the City. In Jensen, O. B. et al. (Eds.), *Handbook of Urban Mobilities*. New York: Routledge.
- Vannini, P. 2010. Mobile Culture: From the Sociology of Transportation to the Study of Mobilities. *Sociology Compass*, 4(2): 111-121.