



Understanding Lived Experience of Urban Cycling in Tehran (A Collaborative Auto-Ethnography)

ARTICLE INFO

Article Type

Original Research

Authors

Nazarpour M.^{*1} PhD,
Saedi M.² MSc

How to cite this article

Nazarpour M, Saedi M. Understanding Lived Experience of Urban Cycling in Tehran (A Collaborative Auto-Ethnography). *Urban Design Discourse- a Review of Contemporary Litreatures and Theories*. 2020;1(2):129-144.

¹Urban Planning & Design Department, Arts & Architecture Faculty, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

²Urban Planning Department, Art Faculty, Tehran University, Tehran, Iran

*Correspondence

Address: Art Faculty, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran. Postal Code: 14115-111
Phone: +98 (21) 66496650
Fax: -
nazarpour_mohammad@yahoo.com

Article History

Received: April 7, 2020

Accepted: June 10, 2020

ePublished: August 18, 2020

ABSTRACT

In the studies on people-oriented city, cycling has oftentimes been overshadowed by studies focusing on pedestrians. The majority of the existing literature on cycling has categorized it under disciplines such as traffic engineering, urban management, or health studies, with only few observing this distinct urban lifestyle through a sociological or anthropological perspective. Meanwhile, in spite of the many studies carried out to examine the lived experience of pedestrians' in the city, very limited studies have been dedicated to partial understanding of the experience of bicycles. Also, the studies conducted so far have mainly used quantitative methods to deal with the infrastructure requirements and to increase the possibility of bike riding. Such studies draw upon positivist quantitative methods merely to provide physical-spatial solutions such as designing dedicated lanes, stops, etc. for bikers. What has been neglected is the perception of researches based on the understanding of the lived experience of bike riders. The present study attempts to understand the lived experience of bikers' in such a car-oriented city as Tehran. It takes up a sociological and anthropological perspective, applying a novel method known as autoethnography. The results are presented within the framework of the four aspects of lived experience, i.e. lived body (corporeality), lived time (temporality), lived space (spatiality), and lived human relations (relationally). They indicate that bikers create a completely different experience in the city than that of pedestrians and others in connection with the city and other people. Applied studies in areas such as urban design require a fundamental understanding of such lived experiences so that they can alter the urban space to the benefit of bikers.

Keywords Urban Cycling; Lived Experience; Urban Culture; Auto-Ethnography; Tehran

CITATION LINKS

[1] On the move ... [2] The ... [3] Mobilities ... [4] The social ... [5] Writing ... [6] Introducing ... [7] Reconsidering ... [8] Mobilities [9] The cultures ... [10] Fairy ... [11] Foreword ... [12] Hell is other ... [13] Methodological ... [14] Global ... [15] Technological ... [16] Mobility ... [17] Whose lane ... [18] Cycling the ... [19] Bicycling ... [20] Pedaling ... [21] Who are ... [22] The cycling ... [23] Vélo-mobility ... [24] Organisation ... [25] Sustainable ... [26] City... [27] Researching ... [28] Does ... [29] Trails, lanes ... [30] Exploring ... [31] Bicycle ... [32] The marginalisation ... [33] Sustainable ... [34] Vélo-mobility: A ... [35] Promoting ... [36] Cycling towards ... [37] Cycle helmets: The ... [38] 'I'm a normal person': An ... [39] Cycling under influence ... [40] Cycling between the ... [41] Images ... [42] Life between ... [43] A pedestrian experience ... [44] Sense and ... [45] Using mental ... [46] Cycling the city ... [47] Improvising ... [48] Conceptualizing ... [49] A theoretical ... [50] The human ... [51] Experiences of ... [52] Proximity ... [53] Barriers to ... [54] Comparison ... [55] Motivators and ... [56] A place of sense: A ... [57] (Auto) ethnography ... [58] Anthropological ... [59] Shifting ... [60] Urban ... [61] Urban ... [62] Inhabiting ... [63] Environmental ... [64] A review ... [65] Interpretive ... [66] Analytic ... [67] Autoethnography ... [68] Autoethnography ... [69] Autoethnography ... [70] Autoethnography ... [71] The ethnographic ... [72] A principal in ... [73] Autoethnography ... [74] Collaborative ... [75] Existential-phenomenological ... [76] (Hermeneutic) ... [77] A way of seeing ... [78] The ... [79] Riding to ... [80] Asphalt ... [81] Automobility ... [82] Non-places ... [83] Phenomenology ... [84] Phenomenology ... [85] Space ... [86] The philosophy ... [87] The perception ... [88] Between ... [89] Sensuous ... [90] Perceiving the ... [91] Introduction ... [92] The ... [93] Body ... [94] Phenomenology ... [95] Geographical ... [96] On the edge ... [97] Imagining ... [98] Postmetropolis ... [99] L'ambiance ... [100] The ... [101] The ... [102] The practices ... [103] The ... [104] The ... [105] Automobilities ... [106] Morning queues ... [107] The ... [108] Presentation ... [109] Civil ... [110] Problems ... [111] Man's ... [112] Performance ... [113] Performance ...

فهم تجربه زیسته دوچرخهسواری در شهر تهران (یک مطالعه خودمردم‌نگارانه)

محمد نظریور^۱ PhD

گروه شهرسازی، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

مریم ساعدی^۲ MSc

گروه شهرسازی، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، تهران، ایران

چکیده

در پژوهش‌های حوزه شهر انسان‌مدار، دوچرخهسواری شهری عمدتاً در سایه مطالعات مربوط به پیاده‌ها قرار گرفته است. عمده مطالعات مربوط به دوچرخهسواری این پدیده را ذیل رشته‌هایی چون مهندسی ترافیک، مدیریت شهری و حوزه سلامت قرار داده‌اند و در این میان محدود مطالعاتی وجود دارد که نگاهی جامعه‌شناسانه و انسان‌شناسانه به این زیست متفاوت شهری داشته‌اند. از طرفی با وجود مطالعات متعددی که به تجربه زیسته پیاده‌ها در شهر پرداخته‌اند، مطالعات بسیار محدودی در راستای فهم بخشی از تجربه دوچرخه‌ها در شهر انجام شده است. علاوه بر این مطالعات انجام‌شده در این حوزه غالباً از روش‌های کمی برای رفع نیازهای زیرساختی و افزایش قابلیت دوچرخهسواری استفاده کرده‌اند. درواقع پژوهش‌هایی که مبتنی بر روش‌های کمی و پوزیتیویستی صرفاً به پاسخ‌های کالبدی- فضایی دوچرخه‌سواران از جمله طراحی مسیرها، ایستگاه‌ها و غیره پرداخته‌اند. پژوهش حاضر با هدف فهم تجربه زیسته دوچرخهسواری در شهر خودرومحوری چون تهران با نگاهی جامعه‌شناسانه و انسان‌شناسانه به آن با کاربست روش نوظهور خودمردم‌نگاری (همکارانه) انجام شده است. نتایج حاصل در قالب ابعاد چهارگانه تجربه زیسته (بدن، زمان، فضا و روابط اجتماعی) ارائه شده است که نشان می‌دهد دوچرخه‌سواران در شهر تجربه کاملاً متفاوت از پیاده و سایر افراد در ارتباط با شهر و دیگران می‌سازند که پژوهش‌های کاربردی در حوزه‌هایی چون طراحی شهری نیازمند فهمی بنیادین از این تجربه‌های زیسته‌اند تا بتوانند فضای شهری را به شکل مطلوبی به نفع دوچرخه‌سواران تغییر دهند.

کلیدواژه‌ها: دوچرخهسواری شهری، تجربه زیسته، فرهنگ شهری، خودمردم‌نگاری، تهران

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۱/۱۹

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۳/۲۱

*نویسنده مسئول: Nazarpoor_mohammad@yahoo.com

مقدمه

حوزه حمل‌ونقل مردم را به‌عنوان یک ابژه (مسافر) در نظر می‌گیرد که در یک شبکه کارکردی مشخص سفرهای خود را از مبدا به مقصد انتخاب و انجام می‌دهند که در این میان سرعت و کارآمدی به‌عنوان ویژگی‌های بنیادین آن مطرح هستند. اما چیزی که نادیده گرفته می‌شود، معنای زندگی روزمره مردم با تفاوت‌ها و تکثرهای فرهنگی، ترجیحات متفاوت، ادراک و تجربه متمایز فردی، هنجارهای اجتماعی تعریف و محدودکننده رفتاری و غیره است که در این شبکه حمل‌ونقلی در حال رفت و آمد هستند اما در این دستگاه معرفت‌شناسی ابژکتیو قابل فهم نیستند. در طول آخرین دهه از قرن بیستم علوم اجتماعی و مشخصاً جامعه‌شناسی و جغرافیای انسانی یک "چرخش جابه‌جایی" [1] را تجربه کرد که حتی گاهی به‌عنوان یک "پارادایم جدید جابه‌جایی" [2,3] از آن یاد می‌شود. این امر سبب تغییر کانون توجهات پژوهشی از ساختارهای ایستای جامعه به

سمت جریان‌هایی حرکتی شد [4,5] که جوامع از طریق آن کنش‌های فردی و اجتماعی خود را پی می‌گیرند. از این زمان بود که جامعه‌شناسان، جغرافی‌دانان و انسان‌شناسان بر جنبه‌های متفاوت حمل‌ونقل و جابه‌جایی با هدف فهم زندگی اجتماعی متمرکز شدند [6,7]. در این پارادایم جدید نمی‌توان مردم و روابط اجتماعی را صرفاً به‌عنوان مفاهیمی که ریشه در مکان‌های مشخص دارند درک کرد، بلکه می‌بایست همچنین بر جنبش‌ها، جریان‌ها و شبکه‌هایی که مردم را به یکدیگر و به هر چیز دیگری (به‌طور کلی شهر) متصل می‌کند نیز توجه کرد. "جریان‌های حرکتی متفاوت، جوامع متفاوتی را شکل می‌دهند" [8]، جریان حرکتی در شهر متأثر از شبکه‌های اجتماعی، نقشه‌هایی ذهنی که در شهر ساخته می‌شوند، ویژگی‌های خاص فرهنگی و بسیاری از عوامل دیگری است که جریان حرکتی زندگی روزمره را تعریف می‌کنند [6]. بنابراین از این نگاه حمل‌ونقل و جابه‌جایی در شهر نه صرفاً فعالیتی کارکردی برای اتصال مبدا به مقصد، که یک عمل فرهنگی، اجتماعی و سیاسی است که می‌تواند در کانون توجهات مطالعات شهری قرار گیرد. در این میان شاید بتوان سئوالاتی از قبیل اینکه چه عوامل محیطی، تاریخی، اجتماعی، فرهنگی، ایدئولوژیک و نهادی بر چیستی، چرایی و چگونگی شیوه‌های حمل‌ونقل شهری تأثیر می‌گذارند و از آنها تأثیر می‌گیرند را به‌عنوان کانون دغدغه انسان‌شناسی حمل‌ونقل شهری مطرح کرد [9-12]. سئوالاتی که برای دستیابی به پاسخ‌های معنادار آنها بایستی از روش‌شناسی‌های تفسیری که امکان دستیابی به یک "فهم معنادار" [13] در حوزه حمل‌ونقل شهری را فراهم می‌کنند استفاده کرد. جریانی که عمدتاً بر رویکردهای رفتارشناسی و پدیدارشناسی (نزدیک) بیش از رویکردهای ساختاری، سیستماتیک و نهادی (دور) تکیه می‌کند و در سال‌های اخیر در حوزه حمل‌ونقل شهری متأثر از ظهور پارادایم جدید جایگاه ویژه‌ای پیدا کرده‌اند [14-18].

در میان شیوه‌های رایج جابه‌جایی در شهر، دوچرخهسواری به‌عنوان یک رنسانس شهری [19] و حتی با عنوان یک انقلاب رکاب زنی [20] در بسیاری از جوامع سراسر دنیا برای حرکت به سمت شهرهای انسانی در نظر گرفته شده که تا به امروز مطالعات و پژوهش‌های متعددی را به خود اختصاص داده است. حوزه دوچرخهسواری شهری امروزه طیف وسیع و متنوعی از پژوهش‌های بنیادی و کاربردی را شامل می‌شود که در قالب گزارش‌های علمی، مقالات و کتاب منتشرشده‌اند تا بتوانند در بسترهای مختلف میزان استفاده از دوچرخه‌ها را افزایش دهند [21-26]، در حالی که که دوچرخهسواری به‌طور فزاینده‌ای به‌عنوان یک راه حل ساده برای طیف گسترده‌ای از مشکلات پیچیده شهری دیده می‌شود و در ۲۰۰ سال عمر خود به یکی از ساده‌ترین اشکال حمل‌ونقل تبدیل شده است، اما همچنان واجد پیچیدگی‌هایی است که منجر به ساخت یک شخصیت پارادوکسیکال برای آن بوده است. اگرچه دوچرخه یک ابزار ساده است، اما علت و معلول پدیده‌های پیچیده اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و فنی متعددی است. برای درک عمیق

پژوهش‌ها در حوزه دوچرخه‌سواری شهری از روش‌های کمی و آماری استفاده کرده‌اند [52-55]، در حالی که استفاده از روش‌های کیفی در این حوزه بسیار محدود و شامل مطالعات سال‌های اخیر بوده است [18, 45, 46, 49, 56]. استفاده از روش‌شناسی تفسیر و روش‌های کیفی در حوزه مطالعات دوچرخه‌سواری شهری می‌تواند ما را به فهم لایه‌های عمیق‌تر و معنادارتر این زیست پیچیده شهری در رابطه با ذهنیت و عمل کنشگران آن نزدیک کند. در این میان حتی برخی بر استفاده از روش‌های مردم‌نگارانه در این حوزه تاکید داشته‌اند [57-59]، زیرا می‌تواند ابعاد پنهان متنوع و متکثر این تجربه را در ارتباط با زمینه‌های فرهنگی و اجتماعی آن برملا سازد. از طرف دیگر توجهات پژوهشی عمدتاً بر شهرهای اروپایی و مشخصاً بر شهرهای دوچرخه‌دوست متمرکز بوده‌اند و لزوم پژوهش در بستر شهرهای خودرومحوری چون تهران نیز می‌تواند به فهم عمیق‌تری از لایه‌های مختلف این تجربه در ارتباط با بستر شهری خود کمک کند.

نکته قابل توجه دیگر این است که تجربه دوچرخه‌سوار حتی در آثار مرجع طراحی شهری به‌طور واضحی هیچ‌وقت در مرکزیت قرار نداشته است [48, 60]. نیازها، تمایلات و ترجیحات، کیفیات فضایی، شیوه‌های ادراک محیط، تصاویر ذهنی، حس تعلق و دلبستگی مکانی و بسیاری از مقولات دیگر که به‌طور مستقیم بر طراحی شهری تاثیرگذار هستند برای دوچرخه‌سواران به نسبت سایرین متفاوت و گاهی کاملاً متضاد است [60, 61]. توجه به ابعاد عملکردی (به‌عنوان وسیله حمل‌ونقل) بیش از ابعاد زیبایی‌شناسانه محیطی و تجربه زیسته دوچرخه‌سواری در توجه طراحی شهری بوده است [60, 62]. بنابراین یکی از سئوالات قابل توجه این خواهد بود که اگر جایگاه ویژه‌ای به تجربه دوچرخه‌سواری اختصاص داده شود، طراحی شهری از نظر تفکر و عمل طراحی تا چه میزان متفاوت خواهد بود؟ آیا طراحی شهری بدون فهم تجربه زیسته دوچرخه‌سواران در ارتباط با شهر می‌تواند به طراحی نوعی از فضای شهری بپردازد که از کیفیات لازم برای دوچرخه‌سواران برخوردار باشد؟ آیا تجربه یک دوچرخه‌سوار با یک پیاده از فضاهای شهری به شکل و میزان است، آیا دوچرخه‌سواران صرفاً به مسیرها و زیرساخت‌های فیزیکی نیاز دارند، همان‌گونه که پیاده‌ها به پیاده رو نیازمند هستند؟ به نظر می‌رسد "طراحی شهری به‌عنوان یک رشته هنجاری و کاربردی نمی‌تواند بدون تکیه بر مطالعات بنیادی با به‌کارگیری دیدگاه‌های سایر حوزه‌های دانشی در مورد چپستی‌ها و چرای‌های کنش دوچرخه‌سواران در شهر دست به طراحی فضا به نفع آنها بزند" [63].

فهم تجربه زیسته دوچرخه‌سواران از دریچه‌های وسیع و عمیقی که انسان‌شناسی شهری می‌گشاید می‌تواند در راستای پرداختن به این مطالعات بنیادین بسیار ضروری و کارآمد باشد. درواقع این امر از اهداف پژوهش حاضر بوده است.

دوچرخه‌سواری، مطالعات مهندسی تنها می‌توانند بخشی از داستان را تعریف کنند. همچنین نیاز است که ارزش‌ها، نگرش‌ها، ترجیحات فرهنگی، ویژگی‌های جامعه‌شناختی و حتی مکانیزم‌های درونی این شیوه جابه‌جایی را فهمید. این پژوهش به دنبال فرآیندی است تا به دوچرخه‌سواری شهری از منظر انسان‌شناسی فضا و جامعه‌شناسی شهری نگاه کند، تجربه روزمره آنها را به‌عنوان یک زیست متفاوت شهری زیر ذره‌بین قرار دهد و با کاربست روش خودمردم‌نگاری همکارانه به‌عنوان یک روش کیفی مردم‌نگارانه در تلاش برای فهم تجربه زیسته دوچرخه‌سواران شهری در تهران برآید. در این راستا تجربه زیسته نویسندگان که بیش از ۶ سال در تهران دوچرخه‌سواری می‌کنند در کنار تجربه ۸ دوچرخه‌سوار تهرانی با به‌کارگیری زیست‌جهان چهارگانه (فضا، بدن، روابط اجتماعی و زمان) معرفی‌شده توسط ون مانن [27] مورد تحلیل و تفسیر قرار گرفته‌اند. نتایج نشان می‌دهد که دوچرخه‌سواران در شهر تجربه کاملاً متفاوت از پیاده و سایر افراد در ارتباط با شهر و دیگران می‌سازند که در قالب این چهار زیست‌جهان تجربه قابل فهم است.

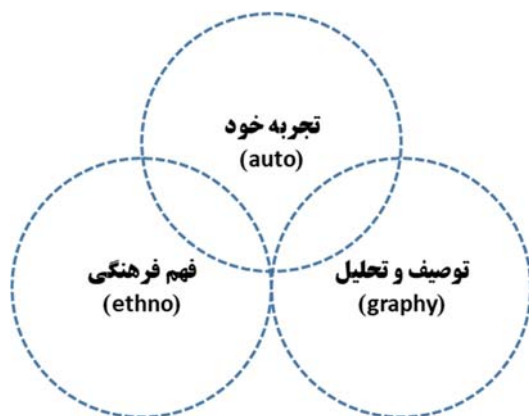
مرور مطالعات پیشین

عمده مطالعات دوچرخه‌سواری ذیل سیطره مطالعات مهندسی ترافیک [28-31]، مدیریت شهری [32-34] و مطالعات حوزه سلامت [35-37] انجام شده‌اند و مطالعات معدودی وجود دارند که از منظر جامعه‌شناسی و انسان‌شناسی شهری به آن پرداخته باشند [38-40]. غالباً این موضوع به‌عنوان مد حمل‌ونقلی (ذیل مطالعات مهندسی ترافیک)، راهبردی برای پایداری شهری در شهرهای پیاده‌مدار (ذیل مطالعات مدیریت شهری) و همین‌طور فعالیتی ورزشی و فراغتی (ذیل مطالعات حوزه سلامت) تعریف شده است. آنچه در این میان مورد کم‌توجهی بوده، پتانسیل عظیم دوچرخه‌سواری به‌عنوان یک زیست متفاوت شهری از منظر انسان‌شناسی و جامعه‌شناسی فضا است. همان‌طور که بیان شد امروزه علوم اجتماعی به سمتی حرکت می‌کند که جریان‌های حرکتی شهر را به‌عنوان یک بستر مناسب برای فهم و تشریح زندگی روزمره اجتماعی مدنظر قرار می‌دهد [1, 8, 18]. در دل این جریان است که دوچرخه‌سواری شهری به‌عنوان یکی از خطوط اصلی پژوهش‌های اجتماعی می‌تواند مورد توجه قرار گیرد، جایی که دوچرخه‌سواری به‌عنوان یک کنش فردی و اجتماعی با ویژگی‌های خاص فرهنگی، خرده‌فرهنگی، محیطی، سیاسی و اجتماعی در نظر گرفته می‌شود.

با اینکه در حوزه مطالعات شهری مطالعات فراوانی در باب تجربه پیاده و حتی سواره انجام شده است [41-44]، این مطالعات در مورد تجربه دوچرخه‌سواری انگشت‌شمار بوده‌اند [17, 45-47]. نگاه غالب در حوزه مطالعات شهری و همین‌طور شهرسازی، دوچرخه‌سواری را در حاشیه و سایه مطالعات زندگی پیاده قرار داده و از فهم تجربه زیسته دوچرخه‌سواران و نحوه مواجهه آنها با امر شهری همچنان ناتوان بوده است. در سال‌های اخیر عده‌ای بر فقدان پژوهش‌های کافی و مجزا در باب تجربه دوچرخه‌سواران تاکید داشته‌اند [7, 17, 48-51].

از طرف دیگر مرور پژوهش‌های انجام‌شده نشان می‌دهد که عمده

برای فهم لایه‌های عمیق تجربه زیسته افراد در زیست‌جهان فردی و جمعی آنها باشد. البته خودمردم‌نگاری تجربه زیسته محقق را در یک فضای ایزوله قرار نمی‌دهد بلکه آن را در مقایسه با تجربه دیگران مطرح می‌کند تا توصیفی غنی و متکثر از تجربه فرهنگی ارایه کند [73]. در این میان خودمردم‌نگاری همکارانه [74] به مفهومی کلاژگونه از تجربه‌های زیسته محققین و مشارکت‌کننده‌ها در کنار هم می‌پردازد تا از این به توصیفات غنی‌تری از تجربه پدیده مورد نظر دست پیدا کند. پژوهش حاضر در پارادایم تفسیرگرایی می‌گیرد، هستی‌شناسی نسبی‌گرایی و ایده‌آلیسم را باور دارد و بر پایه معرفت‌شناسی ذهنی/مجادله‌ای استوار است. همچنین در این پژوهش واقعیت‌های چندگانه و پیچیده را در خلال اعماق تجربه زیسته خود و دیگران جست‌وجو شده است، تجربه‌ای که در تکاپوی زندگی روزمره افراد با دیگران در زیست‌جهان شهری ساخته و بر ساخته می‌شود. بنابراین برای افراد معرفتی معتبر بوده است که در رابطه‌ای رفت و برگشتی میان فرد و دیگری و در فضایی بین‌الذهانی ساخته می‌شود. از گفتگوهای باز و عمیق با ۸ نفر از دوچرخه‌سواران تهرانی (۶ مرد و ۲ زن) که برای حداقل ۲ سال در تهران دوچرخه‌سواری می‌کنند استفاده کرده شد و در کنار تجربه‌های زیسته نویسنده، مورد توصیف و تفسیر قرار گرفت. همین‌طور فلسفه پشتیبان پژوهش پدیدارشناسی است و هدف پژوهش "فهم" تجربه زیسته دوچرخه‌سواری در تهران است.



شکل ۱) عناصر درونی خودمردم‌نگاری

پدیدارشناسی مطالعه تفسیری تجربه انسانی است و هدف آن بررسی و شفاف‌سازی موقعیت‌های انسانی، وقایع، معانی و تجربیاتی است که به‌طور خودجوش در زندگی روزمره رخ می‌دهند [75]. تجربه زیسته به‌عنوان هسته پدیدارشناسی بر این گزاره استوار است که جهان بدون داشتن تجربه زیسته از آن قابل فهم نیست. تجربه زیسته افراد را نه به‌عنوان مشاهده‌گران یک جهان بیرونی، که به‌عنوان یک بخش جدایی‌ناپذیر از زیست‌جهان مطرح می‌کند [76, 77]. نکته اصلی در رویکرد پدیدارشناسانه، مبتنی بر این فرض است که مردم و محیط آنها به‌طور تنگاتنگ در هم تنیده هستند، به گونه‌ای که هر یک از آنها دیگری را شکل می‌دهد و منعکس می‌کند و به‌طور کلی زیست‌جهان آنها را می‌سازد. زیست‌جهان به یک بستر ضمنی، ماهیت و جریان زندگی روزمره

دوچرخه‌سواران را در کانون مطالعات خود قرار دهند، از پتانسیل عظیم روش‌های کیفی در این راستا بهره‌مند شوند و در نهایت اینکه مطالعات را به بسترهای شهری خودرومحور نیز سوق دهند تا بتوان به فهم متکثری از ویژگی‌های ماهوی زمینه‌های شهری متفاوت دست پیدا کرد. هدف پژوهش حاضر برداشتن گامی هرچند ابتدایی برای پرکردن این خلأ پژوهشی در حوزه دوچرخه‌سواری شهری است.

مواد و روش‌ها

پژوهش حاضر از نوع بنیادین است و از روش‌شناسی تفسیری و مشخصاً از روش خودمردم‌نگاری همکارانه بهره گرفته و از استراتژی استفهام در راستای "فهم" تجربه زیسته دوچرخه‌سواری در بستر شهر تهران استفاده کرده است. خودمردم‌نگاری به‌عنوان یکی از روش‌های نوظهور در مردم‌نگاری است که به‌تدریج از دهه ۸۰ میلادی مطرح شده و تا به امروز در حوزه‌های متنوعی بسط و کاربرت پیدا کرده است. در این روش بیان خلاقانه محقق جایگاه بسیار ویژه و ممتازی پیدا می‌کند و به پژوهشگر فرصت بیان شخصی ویژه‌ای داده می‌شود تا از خلال تجربه زیسته خود به یک فهم فرهنگی دست پیدا کند. این ویژگی خاص آن سبب شده است تا در سال‌های اخیر به یک روش‌شناسی تحقیقاتی فراگیر در حوزه‌های مختلف تبدیل شود [65-70]، در حالی که مردم‌نگاری روشی است که جامعه را خارج از تعلقات محقق مطالعه می‌کند. در خودمردم‌نگاری گویی محقق "خود" را مطالعه می‌کند و به این ترتیب به محقق این امکان را می‌دهد که صدایش شنیده شود و تجربه‌اش مورد واکاوی قرار گیرد. به‌طور کلی خودمردم‌نگاری رویکردی از پژوهش و نگارش است که در پی توصیف و تحلیل نظام‌مند، تجربه شخصی به‌منظور فهم تجربه فرهنگی است [68, 71] که نحوه پیوند آنها در شکل ۱ نشان داده شده است. خودمردم‌نگاری تاکید را بر خود پژوهشگر به مثابه هسته اصلی پژوهش قرار می‌دهد و با نگارش خویشتن خود به شکل شخصیت اصلی، ادعاهای بی‌طرفی ارزشی پژوهشگر در مردم‌نگاری سنتی را به چالش می‌کشد. در خودمردم‌نگاری پژوهشگر فردیت خود را به زمینه‌های فرهنگی پیوند می‌زند و از این طریق و با روایت تجربه‌های خودی، زمینه تحلیل‌های غنی را فراهم می‌کند. پس می‌توان گفت در خودمردم‌نگاری "خود" درپچه‌ای می‌شود تا از آن بتوان به تماشای فرهنگ نشست [70, 71]. خودمردم‌نگاری به‌جای اطلاعات کلی در مورد گروه‌های بزرگ مردمی، دانش دقیق، پیچیده و خاصی را درباره زندگی، تجربیات و روابط خاص اجتماعی ارایه می‌دهد و بنابراین ابزاری مفید برای پژوهشگران و عاملانی است که با روابط انسانی در موقعیت‌های چندفرهنگی سر و کار دارند. با توجه به پیچیدگی شهرهای امروزی به‌خصوص در مناطق کلان‌شهری که می‌توان آنها را چون بستری پازل‌گونه از خرده‌فرهنگ‌های متفاوت و متنوع دانست، خودمردم‌نگاری می‌تواند جنبه‌های پیچیده این جهان چند فرهنگی را نشان دهد.

همان‌طور که اشاره شد خودمردم‌نگاری پیوند قوی با پدیدارشناسی در راستای فهم تجربه‌های زیسته دارد [72] و می‌تواند روش مناسبی

یافته‌ها

فضای زیسته: شبکه شهری شخصی‌شده و مقاومت‌های فضایی

در تهران، ذیل سیطره فضایی شهری که تمام معادلاتش به نفع اتومبیل‌ها شکل گرفته است دوچرخه‌سواران به مثابه اقلیتی در حاشیه آنها رکاب می‌زنند. اتومبیل‌ها قدرتمند هستند و فضای خیابان را تسخیر می‌کنند و همچنین هژمونی سنگین‌تری را بر دوچرخه‌سواران تحمیل می‌کنند. در مقابل، تاکتیک دوچرخه‌سواران در برابر این طرد خیابانی، تلاش برای حضور در لبه‌های کالبدی خیابان است. فضایی که در آن سعی می‌کنند در حاشیه زیست خودخواهانه اتومبیل‌ها به بقای خود ادامه دهند. "مثلاً توی خط اتوبوس‌های خیابون دماوند که داشتم با دوستم حرکت می‌کردم یهو به موتوری که سن کمی هم نداشت بی‌دلیل داشت به سمت من با لگد حمله می‌کرد. بعد که بهم نخورد فحاشی کرد و رفت. پشت چراغ قرمزها هم همچین چیزایی زیاد پیش میاد. خیلی پیش اومده موتوری‌ها با لحن بدی از پشت سر خواستند که بکشم کنار تا رد شن. ماشین‌ها هم جور دیگه‌ای درگیر می‌شن، صداشون کم میاد ولی با حرکاتشون مثلاً اینکه راه نمی‌دن یا سر تقاطع‌ها الکی بوق می‌زنن و گاهی هم از پنجره بد و بیراه می‌گن، فکر می‌کنن خیابون ارث باباشونه" (خانم ۲۸ ساله). اگر در چهارراهی خودرویی به ما اهمیت ندهد و راه را ببندد، در چهارراه بعدی تحریک می‌شویم محض تلافی هم شده کمی آرام‌تر رکاب بزنیم تا خودروهای عقبی را کلافه کنیم، یا تمایل داریم پشت چراغ قرمز به اندازه ابعاد یک ماشین فضا اشغال کنیم تا اینکه قرار باشد در فضای عرضی میان خودروها خودمان را جا دهیم. اینها تاکتیک‌هایی هستند برای اینکه نشان دهیم هستیم و حضور داریم. گاهی که در چاله ترافیکی گیر کرده‌ایم این امکان را داریم که از مسیرهای جایگزین برای ادامه مسیر استفاده کنیم. این یک مزیت ویژه برای ما است که برای انتخاب مسیرهای متعددی که در پیش‌رویمان وجود دارد، آزادی انتخاب و عمل گسترده‌ای داریم. هیچ‌کس با قطعیت نمی‌تواند بگوید مثلاً ما در مسیر میدان انقلاب به میدان ولیعصر از چه مسیرهایی عبور خواهیم کرد. حتی برای خودمان هم آن‌چنان مشخص و برنامه‌ریزی‌شده از قبل نیست. ما هیچ‌گاه به‌طور قطعی و حتمی مسیر واحد و یکه‌ای را از قبل مشخص نمی‌کنیم. انتخاب ما بستگی به شرایط موجود فضا، زمان رکاب‌زنی و همچنین تمایلات شخصی (فیزیکی و روحی) دارد که چه مسیری را انتخاب کنیم. "با دوچرخه مجبور نیستی تو ترافیک گیر کنی، راحت می‌شه از خط ویژه رفت یا از کوچه‌ها استفاده کرد. من هر روز با دوچرخه می‌رم دفتر و تقریباً زودتر از بقیه هم می‌رم، اول صبحی هم ورزشی کردم هم تو ترافیک چرت نزد" (مرد ۳۶ ساله). در شکل ۳ یک مبدا و مقصد مشخص طی‌شده با سه نوع وسیله (خودرو، موتورسیکلت و دوچرخه) نشان داده شده است، در حالی که ترجیح انتخاب مسیر برای خودرو و موتورسیکلت محدود و تا حد زیادی مقید به نظام پلیسی است، دوچرخه‌سوار انتخاب‌های متعددی در پیش دارد و

اشاره دارد که تجربه‌ها در آن رخ می‌دهند و معمولاً خارج از دید و توجه ارادی است، زیرا نوعاً انسان‌ها تجارب خود را در این عالم آگاهانه و به‌طور عمومی شکل نمی‌بخشند، بلکه این تجارب صرفاً رخ می‌دهند و مردم توجهی ندارند که چگونه روی می‌دهند، اعم از آنکه به‌طور اتفاقی رخ دهند یا بخشی از ساختارهای تجربی بزرگ‌تر باشند^[77]. هدف مطالعه زیست‌جهان، بازبینی تجارب بدیهی پنداشته شده و آشکارکردن معانی جدید و یا مغفول مانده است. در پدیدارشناسی شهری تجربه زیسته از فضاهای شهری موضوع اصلی پژوهش قرار داده شد تا بتوان به درک درستی از زندگی شهری و تجربه‌های انسانی در این فضاها دست پیدا کرد. پدیدارشناسی به شهر، آن چنان که به وسیله یک فرد زیسته می‌شود، نه واقعیتی که چیزی جدای از انسان باشد، توجه دارد. بنابراین فرد با یک زیست‌جهان شهری سر و کار دارد که تنها وقتی به خود آن رجوع می‌کند، تنها وقتی که خود را در این زیست‌جهان می‌یابد می‌تواند به درک معنای آن نزدیک شود. از این جهت، مکان به‌عنوان هسته زیست‌جهان بستر درآمیزی تجارب متفاوت، روابط مختلف و فرآیندهای معناسازی متکثری است که افراد و گروه‌های مختلفی در آن ایفای نقش می‌کنند. روابط انسانی شامل ارتباطات و روابطی می‌شود که فرد در ارتباط با دیگران در این مکان‌ها تجربه می‌کند^[27]. افراد معناها را در خلال تجربه‌های روزمره در میان فضاها و در بستر زمان تولید و بازتولید می‌کنند، بنابراین بستر مکانی و زمانی متفاوت تجارب زیسته گوناگونی را برای آنها شکل می‌دهند. ون مائن^[27] چهار زیست‌جهان را برای یک تجربه انسانی معرفی می‌کند که می‌تواند به‌عنوان پایه تحلیلی در پژوهش‌های پدیدارشناسی قرار گیرد: فضای زیسته، بدن زیسته، زمان زیسته و روابط انسانی زیسته. این چهار بعد می‌تواند به‌عنوان چارچوبی پایه برای درک و فهم ابعاد متفاوت تجربه زیسته دوچرخه‌سواران نیز مورد استفاده قرار گیرد که در پژوهش حاضر با توجه به هدف از آنها استفاده شده است. در این راستا تجربه زیسته محققین که بیش از ۶ سال در تهران دوچرخه‌سواری می‌کنند در کنار تجربه ۸ دوچرخه‌سوار تهرانی که از طریق گفتگوهای باز و صمیمانه (به‌عنوان شیوه رایج جمع‌آوری اطلاعات در مردم‌نگاری) جمع‌آوری شده است یک داستان مردم‌نگارانه را ساخته است که در قالب چهار زیست‌جهان مطرح‌شده توصیف و در بخش بحث و نتیجه‌گیری مورد تحلیل و تفسیر قرار گرفته‌اند تا داستان‌های بومی (نگاه امیک) را به زبان تحلیلی و تخصصی (نگاه اتیک) تبدیل کند. نتایج نشان می‌دهد دوچرخه‌سواران در شهر تجربه کاملاً متفاوت از پیاده و سایر افراد در ارتباط با شهر و دیگران می‌سازند که در قالب این چهار زیست‌جهان تجربه قابل فهم است (شکل ۲).



شکل ۲) ابعاد زیست‌جهان تجربه انسانی

می‌کنند و ما را در فضای ایزوله‌شده‌ای قرار می‌دهند، برای افرادی که به تازگی رکاب‌زنی در این شهر را انتخاب کرده‌اند و هنوز به نظام ضرباهنگ تند ماشینی خیابان عادت نکرده‌اند فضای مناسبی برای تمرین است. مسیرهای ویژه در شهرهایی چون کپنهاگ می‌توانند برای دوچرخه‌سواران مایه غرور باشد اما برای ما که فعلاً جزء اقلیت‌های فضا هستیم گاهی نماد سرخوردگی و تجاوز "دیگری ماشینی" است. "اگر خط داشته باشیم ولی فرهنگ احترام بهش نباشد باز کار به اون صورت انجام نمی‌شه، مثلاً خط دوچرخه میدان ولیعصر به سمت میدان هفت تیر که باز هم موتوری‌ها برای رهایی از ترافیک بهش ورود میکنند و به نظرم بیشترین بی‌احترامی‌ها و تنش‌های دوچرخه‌سواران با موتوری‌هاست که اونجا می‌بینیم. چه فایده من ترجیح می‌دم اصلاً وارد این مسیرها نشم که کمتر حرص بخورم" (خانم ۲۸ ساله). با این حال این مسیرها را به‌عنوان نمادی از پیشروی فضایی می‌شناسیم و با مهر و نشانی که گاهی بر آنها می‌زنیم و رکاب‌زنی‌های جمعی که در آنها برگزار می‌کنیم، سعی می‌کنیم بر اهمیت آنها تاکید کنیم. مسیرهای خاص دوچرخه از این بابت برای ما غرور آفرین هستند که فضا را برای خودروها تنگ‌تر می‌کنند، مبتدی‌ها را به فکر دوچرخه‌سواری می‌اندازند و تعلقاتمان به خیابان را بالا می‌برند (شکل ۴).

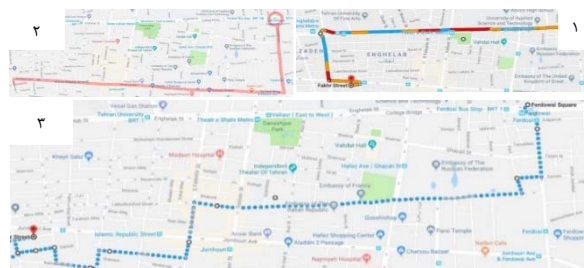


شکل ۴ رنگ تعلق و شخصی‌کردن مسیر دوچرخه‌سواری

بدن زیسته: لمس بی‌واسطه فضا و تکنیک‌های بدنی

بلوار کشاورز میعادگاه قدیمی دوچرخه‌سواران تهرانی است. معمولاً به‌سرعت خود را وارد میانه بلوار می‌کنند که برای دوچرخه‌ها یک مسیر ویژه است. اینجا دیگر برخلاف خیابان مجبور نیستند تا با ضرباهنگ اتومبیل‌ها سازگار شوند، در مقابل خود را به ضرباهنگ

شبکه بسیار متفاوتی از دو شیوه قبلی برای انتخاب مسیر انتخاب کرده است. آزادی عمل دوچرخه‌سواری امکان ساخت یک شبکه شهری عینی و ذهنی متفاوتی فراهم می‌کند.



شکل ۳ ترجیحات انتخاب مسیر از مبدا واحد به میدان فردوسی با سه مدل حمل‌ونقلی مختلف؛ (۱) خودرو؛ (۲) موتور سیکلت؛ (۳) دوچرخه

همگی دوچرخه‌سواران در عین حال که به سمت مقصدی رکاب می‌زنند، شیفته مسیرها هستند. مسیرهایی که برای انتخابشان دست به گزینش می‌زنند تا برای ادامه مسیر در آنها رکاب بزنند. چرخه گزینش و رکاب‌زنی در خلال زندگی روزمره به بر ساخت شهری ویژه در ذهن ختم می‌شود که تجربه متفاوتی برای دوچرخه‌سواران می‌سازد. ما دوچرخه‌سواران در مواجهه با تهران، تهران زیسته‌ای برای خودمان تولید و بازتولید می‌کنیم که برون‌داد مواجهه روزمره‌مان با فضاهای این شهر است. "این خیلی عالی‌ه که تو ترافیک گیر نمی‌کنی، من از کوچه پس‌کوچه‌ها بعضی موقع‌ها که عجله دارم می‌رم و اصلاً خودمو توی ترافیک نمی‌ذارم، وقتی دوچرخه داری خیلی سریع‌تر می‌تونی مسافت‌های روزانه رو بری و برگردی، حتی با تاکسی خیلی دردسرش بیشتره، مخصوصاً اگر ترافیک باشه دوچرخه مثل یه چتر نجاته. تهران من خیلی سریع و پر جنب‌وجوشه و خیلی با کوچه‌ها درگیره. یعنی خیلی وقتاً من از کوچه‌ها تردد می‌کنم به نظرم برای بقیه دوچرخه‌سوارا هم همینجوره" (مرد ۲۷ ساله). در طول مسیر زمان خوبی است که به اتفاقات خیابان خیره شویم. این خیرگی یک ارتباط بی‌واسطه با جریان زندگی خیابان است. به داستان ویتترین مغازه‌ها و چهره پیاپی‌ها می‌نگریم، گاهی که هوا پاک و صاف است میدان دیدمان را به عظمت کوه‌های تهران گره می‌زنیم و همان‌طور که گرمای آفتاب و سوز باد را همزمان بر روی پوستمان احساس می‌کنیم گوش‌هایمان را برای شنیدن صدای پرندگان تیز می‌کنیم که هر از گاهی هژمونی صوتی ماشین‌ها را به هم می‌ریزند و ضرباهنگ جدیدی را برایمان تولید می‌کنند. حین دوچرخه‌سواری برخلاف زمانی که در حباب اتومبیل‌هایمان یک رابطه دست دوم، با واسطه و مکانیکی با فضا داریم، ما یک رابطه بی‌واسطه و تنی با فضای شهری برقرار می‌کنیم در حالی که روی زین دوچرخه‌هایمان نشسته‌ایم یا گاهی شاید روی پدال‌ها ایستاده‌ایم.

در این شهری که می‌سازیم مسیرهای ویژه دوچرخه ساختار اصلی را نمی‌سازند اما نمادهایی هستند که پیام‌های ویژه‌ای به دیگران منتقل می‌کنند. مسیرهای دوچرخه در حالی که آزادی عمل ما را کم

خوبی برای دیدن و دیده‌شدن نیست اما زاویه خوبی برای افزایش سرعت است و این با فرهنگ دوچرخه‌های کورسی مطابق است. بر روی زین می‌توان حجم بیشتری از نگاه‌ها را جلب کرد و اینجا می‌توان حجم وسیعی از پیام‌ها را ساطع کرد. این پیام‌ها ملغمه‌ای از پیام‌های شخصی و غیرشخصی هستند که برای دیگران می‌فرستیم. سن، جنس و حتی نوع دوچرخه و لباس‌پوشیدن و اینکه در چه شهر و در چه فصل و ماه و چه ساعتی دوچرخه‌سواری می‌کنیم، همه می‌توانند پیام‌های متفاوت و متعددی باشند که برای دیگران ارسال می‌شود.

دوچرخه‌سواری نیازمند مهارت‌هایی است که در یک فرآیند زمانمند برای همگی ما ممکن می‌شود. بخشی از این مهارت‌ها در ارتباط با هماهنگی بدنمند ما با دوچرخه است و بخشی از آن به نظام ضرباهنگ شهری زمینه‌ای بستگی دارد که در آن رکاب می‌زنیم. همگی ما در کودکی دوچرخه‌سواری را در ابتدا به کمک "کمکی‌ها" فرا گرفتیم و به مرور زمان توانستیم تعادل خود را بر دو چرخ حفظ کنیم. مهارتی که طی زمان بیشتر می‌شد و گاهی حتی بدون گرفتن فرمان پیش می‌رفتیم. اما بخشی دیگر از مهارت ما در پیوند با بستر فضایی است که در آن روزانه رکاب می‌زنیم. نظم و هژمونی از پیش موجود فضای شهری بر مهارت‌های بدنی ما بر دوچرخه‌سواری به‌شدت تأثیرگذار بوده‌اند. هماهنگی با ضرباهنگ ماشینی موجود بر فضاهای شهر تهران برای مبتدی‌ها سخت و گاهی خطرناک است. اینکه بتوانیم خودمان را با جریان اتومبیل‌ها هماهنگ کنیم. برای مثال این مهارتی اکتسابی و زمانمند بود که در حین رکاب‌زنی در فلکه‌های شلوغ شهر تلاش می‌کنیم بتوانیم خارج از ضرباهنگ میدان نباشیم و نظم نظام فلکه را به هم نریزیم. "اولش یه کم سخت بود و واقعاً هم بود، مخصوصاً برای ما خانم‌ها. خیلی چیزها رو باید کنترل کنیم، توی خیابونای تهران دوچرخه‌سواری حتی از رانندگی هم سخت‌تر بود. اما کم‌کم مثل همون رانندگیه. یاد می‌گیری که رکاب بزنی. بعدش دیگه وارد ناخودآگاه می‌شه و لذت جای استرس اولیه رو می‌گیره" (خانم ۲۸ ساله). وقتی به‌صورت گروهی در شهر رکاب می‌زنیم، در یک خط واحد و با سرعت ثابتی که همه گروه توان رکاب‌زنی داشته باشند پیش می‌رویم. در این حالت بدن‌هایمان از یکدیگر می‌آموزند که چطور رکاب بزنند و تمام بدن‌هایمان یک ضرباهنگ واحد به خود می‌گیرند و به گونه‌ای از یکدیگر می‌آموزند (شکل ۵).



شکل ۵) ضرباهنگ‌های بدنمند در رکاب‌زنی‌های گروهی

آب، باد و بازی سایه و روشن درختان می‌سپارند و سعی می‌کنند رکاب‌زنی را با ضرباهنگ آنها هماهنگ کنند. ما دوچرخه‌سواران در فضای خطی که به مثابه یک داستان فراز و فرودهای خود را دارد آرام‌آرام رکاب می‌زنیم و زندگی پیاده‌هایی را تماشا می‌کنیم که هاله‌های شخصی‌شان را تنگ‌تر و تنگ‌تر کرده‌اند. در میانه بلوار از آن سرعت کلان‌شهری خبری نیست، هیچ‌کس عجله‌ای ندارد و همه چیز آرام و عمیق می‌گذرد. از آنجا که سرعت دوچرخه‌سوار متغیر است این آزادی و حق انتخاب را به ما می‌دهد که در عین حال هم منطقی شبیه سواره‌ها را درک کنیم و هم منطقی نزدیک به پیاده‌ها داشته باشیم. این تغییر سرعت که گاهی به سرعت پیاده و گاهی به سرعت یک خودرو نزدیک می‌شویم باعث شکل‌گیری ادراکات چندگانه و پیچیده‌ای می‌شود که تماشای شهر را برای ما جذاب می‌کند. از طرفی حرکت در یک سرعت نسبتاً ثابت و به‌خصوص در یک سراسیمه‌ی حواس ما را بیش از پیش درگیر محیط اطراف و به‌خصوص پیاده‌روها و اتفاق‌های جاری در آن خواهد کرد. در این حالت بدن ما کاملاً منفعلانه بر روی زین ثابت شده است اما سکانس‌های شهری به مثابه پرده‌های نمایش به شکل متباینی تغییر می‌کنند و به ادراک ما از شهر غنا می‌بخشند. "سوار دوچرخه خوب به‌جورایی به اطراف تسلط داری. می‌شه همه جا رو تماشا کنی، حواست به همه جا هست، زمان اینو داری به هر جایی نگاه کنی. صورت آدم رو خیلی از نزدیک می‌تونی ببینی، مخصوصاً اونایی که می‌خوان از خیابون رد بشن. اونا هم خیلی دقیق به من نگاه می‌کنند" (مرد ۲۵ ساله).

بلوار کشاورز، جایی است که می‌توان در میانه آن رکاب زد در حالی همچون یک صحنه نمایش ما را در معرض دید همگان قرار می‌دهد. این خاصیت دوچرخه‌سواری است که همزمان دوگانه "دیدن و دیده‌شدن" را تولید و بازتولید می‌کند. دوچرخه‌های "شهری" به‌دلیل نوع طراحی آنها از دوچرخه‌سوار می‌خواهند که تا با یک زاویه نزدیک به قائمه بر روی زین بنشینند و این‌طور نشستن امکان تماشای شهر را به خوبی فراهم می‌کند در حالی که بدن را به شکل راست و بدون قوز برای دیگران به نمایش می‌گذارد. دوچرخه‌سواری شهری بیش از آنکه یک عبور از فضاهای شهر باشد یک حضور در لابه‌لای جریان‌های زندگی شهری است که در یک رابطه بدنمند و چندحسی تجربه می‌شود. آنها بیش از تلاش برای تماشای شهر تمایل به عبور سریع از فضاها دارند و ضرباهنگ بالای آنها سبب می‌شود خیابان را به مثابه جاده در نظر بگیرند. "راستش شاید شعار باشه اما برام مهمه که دیده بشم تا یه جورایی فرهنگ‌سازی بشه. حس خوبیه بقیه نگاهت می‌کنن و بعضی موقع‌ها هم می‌شنوی که ازت تعریف می‌کنند. بی‌تعارف این خیلی خوب حس خوبی به آدم می‌ده. حتماً خودت تجربشو داشتی. مردم تشویقت می‌کنند. کسی از دیده‌شدن بدش نیامد" (مرد ۲۵ ساله). با این حال در دوچرخه‌های "کوهستان" این زاویه کمتر و در "کورسی" این زاویه به مراتب کمتر است که سبب جلورفتن بالاتنه و قوزکردن به سمت جلو می‌شود که زاویه

روابط انسانی زیسته: تمایزسازی و مثلث‌بندی اجتماعی

برخلاف اتومبیل‌ها که خاصیت "پراکندگی" دارند، دوچرخه‌ها "پیونددهنده" های اجتماعی هستند و جریان گفتگوی میان دوچرخه‌سواران را به شدت تسهیل می‌کنند. دوچرخه‌سوارهای غربیه نسبت به یکدیگر بسیار گشوده هستند و به راحتی وارد گفتگویی‌هایی می‌شوند که آغازگر روابط اجتماعی میان آنها است. "آره همینطوره. من و تو هم اینجوری آشنا شدیم دیگه. دوچرخه‌سوارا چون به نوعی اقلیتن خیلی سریع جذب همدیگه می‌شن، خیلی ساده آشنا میشن و این برامون لذت‌بخشه دیگه. بالاخره ما دوچرخه‌سواری می‌کنیم تا بقیه هم این کارو بکنن. وقتی کسی رو می‌بینیم که مثل خودمون خب آشنایی اتفاق می‌افته. اکثر این گروه‌های دوچرخه‌سواری هم اینجوری بودن دیگه، یک شبه اتفاق نیفتادند همدیگر رو توی شهر پیدا کردند." ما چند دوست دوچرخه‌سوار داریم که در پشت چراغ قرمز یا در مسیر دوچرخه بلوار کشاورز با هم آشنا شدیم. ما این آشنایی ساده را مدیون دوچرخه‌ها هستیم. ما با گروهی از دوچرخه‌سوارانی که شکل داده‌ایم روزهای مختلفی به صورت گروهی با هم رکاب می‌زنیم. گروهی که اختلاطی از سن، جنس و طبقه‌های اجتماعی متفاوت هستند اما زمانی که بر زین دوچرخه‌ها سوار می‌شویم و در یک خط قرار می‌گیریم به یک وضعیت "بی‌طبقه" تغییر وضعیت می‌دهیم. روابط اجتماعی ما حول همین رکاب‌زنی‌های روزمره شکل می‌گیرد و در طول زمان مستحکم می‌شود (شکل ۶).



شکل ۶) شکل‌گیری ساده روابط اجتماعی میان دوچرخه‌سواران

دوچرخه‌سواری‌های دسته‌جمعی به مثابه یک نمایش گروهی بسیار هیجان‌انگیز و تاثیرگذار هستند. ما از این دیده‌شدن لذت می‌بریم و با قدرت ماهیچه‌هایمان بیانیه‌هایمان را فریاد می‌کنیم. با حرکت دسته‌جمعی در فضاهای شهری برای دقایقی معادلات وضع موجود خیابان را به هم می‌ریزیم، نظام حاکم بر آن را به چالش می‌کشیم و داستان زندگی خیابان را برای لحظاتی حول خودمان تعریف می‌کنیم. علاوه بر این دوچرخه‌ها با عبور از فضا قاصدان انرژی‌های مثبت هستند. در میان هجومی از انبوه محرک‌های عصبی در تهران عبور کاروانی از ما کمی از این فشار را برای خود و دیگرانی که در فضا حضور دارند التیام می‌دهد و از خشونت بافت کم می‌کند. "لذت می‌برم وقتی می‌بینم یه گروهی از شماها میان و پشت هم حرکت می‌کنن. خیلی جذابه و از طرفی هم یه حال خوبی رو ایجاد می‌کنید. بقیه هم نگاه می‌کنن و لبخند می‌زنن. ما توی شهر به این حال خوب نیاز داریم. واقعاً آدم امیدوار می‌شه که کسایی هستند که

انقد حالشون خوبه و به فکرند" (مرد میان‌سال پیاده). هر چه تعداد دوچرخه‌سوارانی که پشت هم رکاب می‌زنند بیشتر و از قشرهای متنوع‌تری باشند این حال و احوال تاثیرگذارتر است (شکل ۷).



شکل ۷) دوچرخه‌سواری جمعی و به چالش کشیدن مناسبات خیابان

در بعد فردی نیز دوچرخه برای ما نماد استقلال و وضعیت اجتماعی خاصی است. در شهری که حمل‌ونقل عمومی آن فضای استقلال فردی را نابود می‌کند و استفاده‌کنندگان از آن جایگاه اجتماعی متمایز را در اختیار ندارند، دوچرخه‌ها به خوبی می‌توانند نماینده تمایزات فردی، وضعیت اجتماعی و فردیت کلان‌شهری باشند. "من حتی موقع مهمانی هم با دوچرخه میرم. یعنی لباس مهمونی می‌پوشم و تا منزل میزبان رکاب می‌زنم. اون‌ها هم اتفاقاً خیلی حمایت می‌کنند. خیلی تشویق می‌شم. یه جور تفاوت از بقیه" (خانم حدوداً ۴۰ ساله). فردیت دوچرخه‌ها امکان شخصی‌سازی آنها را می‌دهد و به نوعی نمایانگر فردیت دوچرخه‌سوار می‌شود. "حمل‌ونقل عمومی ما هم اصلاً جذاب و راحت نیست. خب معلومه آدم ترجیح میده توی ماشینش باد کولر بخوره و آهنگ گوش کنه تا توی متروی شلوغ مچاله شه، جیبشو بزنن، کیفیت‌های پایین، دستفروشا و خیلی چیزای دیگه. دوچرخه خب گزینه عالیه. هم ماشین نمی‌بری، هم استقلال و شخصیت حفظ می‌شه. بنظرم اگه دوچرخه‌سواری روش کار بشه مردم خیلی بیشتر از مترو و اتوبوس جذبش می‌شن و خب از حجم فشار روی اون‌ها هم کم می‌شه" (مرد ۳۸ ساله). در شهری چون تهران دوچرخه‌سواری با تمام محدودیت‌هایش نماد یک اراده فردی و جمعی برای تغییر وضعیت موجود است. ما با دوچرخه‌سواری نشان می‌دهیم که حضور داریم و برای شهر مفید هستیم، نشان می‌دهیم که برای هر تغییری باید از خودمان شروع کنیم، دوچرخه‌سواری به نوعی هویت ما را شکل می‌دهد و شخصیت اجتماعی متمایزی برای ما می‌سازد. "اما الان خوشحالم، چون وقتی برخلاف نظر اطرافیان که هی میگن سرد بشه خسته میشی تابستون بیاد تعطیلش میکنی من هنوز دارم رکاب می‌زنم. من بچگیام اصلاً شیطونی نکردم الان حس میکنم دارم تلافی میکنم. آره حس قدرت و متفاوت‌بودن بهم میده" (خانم ۲۸ ساله).

شکل ۸ هویت‌های فردی دوچرخه‌سوار به عنوان یک کاراکتر شهری را نشان می‌دهد.

این علیه چرخه مکانیکی و ماشینی از زمان است که بر پیکره شهر تهران حاکم است، ضرباهنگی که روابط ماشینی و توان موتوریزه بر خیابان تحمیل می‌کند. در حالی که در زمان دوچرخه‌سواری ریتم قلبی در ارتباط با جنسیت، جریان باد، نور، توپوگرافی و غیره ضرباهنگی طبیعی می‌سازد که البته زمانی که در مواجهه با ضرباهنگ ماشینی موجود خیابان قرار می‌گیرد تا حدی تعدیل و تغییر می‌کند. اما در شهرهایی چون آمستردام که معادلات معکوس است این ضرباهنگ ماشینی است که در مواجهه با هژمونی ضرباهنگ دوچرخه‌ای مورد تعدیل قرار می‌گیرد. اینکه چه ساعتی از روز دوچرخه‌سواری می‌کنیم یا در چه فصلی از سال، بر کمیت و کیفیت دوچرخه‌سواری تأثیرگذار است. برخلاف زمانی که در فضای ایزوله‌شده اتومبیل‌ها قرار داریم و از چرخه طبیعی زمان جدا افتاده‌ایم، در زمان دوچرخه‌سواری به شکل بی‌واسطه‌ای با این چرخه در ارتباط قرار می‌گیریم. "من صبح زود با دوچرخه به سر کار می‌رم و تقریباً نصف شهر رو هم باهاش طی می‌کنم، دوچرخه‌سواری صبح لذت خاصی داره و یک ورزش هم هست، توی خنکای صبح رکاب می‌زنی و سرحال میری سر کار" (مرد ۳۶ساله).

ما دوچرخه‌سوارانی که در تهران رکاب می‌زنیم امیدواریم بتوانیم شهرمان را به سمت شهری دوست‌دار دوچرخه تغییر دهیم. عمل رکاب‌زنی ما فرآیند ساخت متفاوت شهری است که سرشار از بالقوه‌های مسکوت‌مانده است. ما همگی خود را در جبهه‌ای می‌دانیم که به آینده امیدوار است و باور دارد همین تهران با تمام مسائل موجودش می‌تواند زیست متفاوتی را پیش بگیرد. "ما نسبت به آینده مسئولیم، همیشه موقع آلودگی هوا که می‌شه همه میگن دولت چرا اینکارو نکرد مردم باید اینطوری باشن. اما هیچ کس نمیگه من چیکار باید بکنم همه فکر میکنن دیگران مسئول همه بدبختی‌ها هستن یا یه نیروی بیرونی باید بیاد نجاتشون بده، حداقل من می‌تونم بگم من تلاش خودمو کردم" (مرد ۵۸ساله). دوچرخه‌سواری آن چیزی است که از طریق آن با شهرمان آشتی می‌کنیم و رابطه دور و خودخواهانه ماشینی با شهر را به رابطه‌ای بی‌واسطه و نزدیک با آن تبدیل می‌کنیم. با دوچرخه‌سواری فضای شهری و دیگری اجتماعی را مخاطب مستقیم گفتگو قرار می‌دهیم. تجربه روزمره دوچرخه‌سواری این امکان را به ما می‌دهد از شهر لذت ببریم در عین حال که به بهبود وضعیت آن امیدوار هستیم. این مقاومت‌های فردی که ما با عمل رکاب‌زنی بر نظم موجود شهری اعمال می‌کنیم زمانی که انباشت می‌شود و به مقاومت‌های گروهی و جمعی تبدیل می‌شود نیروهای عظیمی خواهند بود که شهر را به سمت نوع دیگری از زیست روزمره پیش می‌برند که انسانی است و نه ماشینی. "منم شک ندارم همین مردم تهران همه میان سمت دوچرخه‌ها. درسته آروم آروم ولی وقتی بیان و استفاده کنند حتماً دایمی می‌شه. مثل خود من. الان دیگه من خیلی کم از ماشین استفاده می‌کنم، اونم وقتی باید برم دنبال کسی. الان همه دارن می‌فهمن برای نجات خودمون باید ماشین‌ها رو کنار بذاریم" (مرد ۲۷ساله). ما نه‌تنها برای امروز که برای آینده‌ای که در ذهنمان ترسیم



شکل ۸) هویت‌های فردی دوچرخه‌سوار به‌عنوان یک کاراکتر شهری

زمان زیسته: تعلیق چرخه مکانیکی و بازسازی لحظه اکنون

ما به شکل روزمره در خیابان‌های تهران عمدتاً فردی و گاهی به‌صورت گروهی رکاب می‌زنیم. هر کدام از ما بخشی از این شهر را قلمروی فضایی خود می‌دانیم که محدود به زندگی روزمره از شهر است. تکرار چرخه‌ای از رکاب‌زنی‌ها به شکل تجربه‌های روزمره باعث می‌شود برخی از مسیرهای روزمره به فضایی خودی تبدیل شود و مملو از خاطره تبدیل شود تا جایی که خود فضا به یک خاطره تبدیل می‌شود، خاطره‌ای که نه‌تنها سر در گذشته که سر در ضرباهنگ روزمره حال دارد و همین‌طور سوبیه‌هایی از آرمانشهر آینده نیز در پس‌زمینه آن حضور دارد. بلوار کشاورز یکی از این فضاهای خاطره جمعی برای ما دوچرخه‌سواران است که در زندگی روزمره به شکل فضامند و زمانمندی ثبت و بازثبت می‌شود. "بلوار کشاورز مسیر ویژه‌ایه. واقعاً بهترین مسیر دوچرخه‌سواری در تهران، برای همه دوچرخه‌سوارا فکر کنم اینجوری باشه. سالهاست که ساخته شده و خیلی‌ها هم ازش استفاده می‌کنند و گروه ما هم هر هفته توی این مسیر رکاب می‌زنه چون جای خوبیه که بقیه ببینن. ما توی این مسیر خیلی برنامه‌ها داشتیم، یه فضای ایده‌آله برای دوچرخه‌ها. همه جای تهران باید این شکلی بشه" (مرد ۳۳ساله).

دوچرخه‌سواری ضرباهنگ خاص خودش را دارد، ضرباهنگی که بر پایه توانایی‌های بدنی ما با ضرباهنگ شهر در هم می‌آمیزد. شاید

کنش‌های روزمره خودمان را سازمان‌دهی می‌کنیم. در این حالت ارتباط ما با جهان ارتباطی مستقیم و بلافاصله است، جریان نور، باد، منظر صوتی محیط و اتفاقات روزمره خیابان بسیار نزدیک می‌گذرد. بنابراین ربط و نسبت ما با شهر زمانی که در آن رکاب می‌زنیم عمدتاً یک رابطه بی‌واسطه، بدنمند و "تو دستی" با آن است.

دوچرخه‌سواری در مقابل حرکت سواره فرصت درگیری بیشتری با محیط اطراف و زندگی خیابانی دارد. بهره‌بردن از محصول جانبی حرکت به شکل بسیار پررنگی برای دوچرخه‌سواران صادق است. بیل هیلیر محصول جانبی حرکت را امکان انجام فعالیت‌هایی دیگر علاوه بر عملکرد اصلی سفر از مبدا تا مقصد بیان می‌کند^[85]. در مقابل حرکت عبوری سواره‌ها که کمترین استفاده را از محصولات جانبی حرکت می‌کنند یا نسبت به پیاده‌ها که محدوده فضایی به مراتب کمتری از دوچرخه‌ها را طی می‌کنند، برای دوچرخه‌سواران آنچه در خیابان و پیاده‌روها می‌گذرد اهمیت ویژه‌ای دارد و در یک درگیری فعال با محیط از محصولات جانبی حرکت در طول مسیر بیشترین بهره را می‌برند. این محصولات جانبی نه صرفاً بهره‌بردن از کاربری‌ها و فضاهای عملکردی مسیر بلکه درگیری فعال با اتفاقات روزمره شهر و حتی تماشای شهر را نیز شامل می‌شود، در اینجا مسیر صرفاً نامکانی برای رسیدن به مقصد نیست بلکه خود مسیر به‌عنوان یک مکان معنادار برای دوچرخه‌سواران تجربه می‌شود.

ادراک چندجانبه دوچرخه‌سواران در عبور از فضاهای متنوع و متفاوت موجب افزایش غنای حسی آنها می‌شود. "فضاها می‌توانند به واسطه صدا، لامسه و بو شکل بگیرند و صرفاً به حس بصری متمرکز نیستند"^[86]. دوچرخه‌سواران در عین حال هم منظره شبیه سواره‌ها را درک می‌کنند و هم منظره نزدیک به پیاده‌ها. این تغییر سرعت (سرعت متوسط دوچرخه‌سواری ۵ کیلومتر بر ساعت است) برای آنها که گاهی به سرعت پیاده و گاهی به سرعت یک خودرو نزدیک می‌شوند باعث شکل‌گیری ادراکات چندگانه و پیچیده‌ای شده است که غنای حسی در ارتباط با محیط اطراف را افزایش خواهد داد. همان‌طور که /ینگولد^[87] بیان می‌کند "یک محل خصوصیات خود را به تجربیاتی مدیون است که افراد در حین سپری کردن زمان در آنجا به دست می‌آورند و از منظر، صداها و بوهایی که محیط پیرامون را شکل داده‌اند بهره‌مند می‌شوند". بنابراین بخشی از تجربه دوچرخه‌سواری در ارتباط با ادراک پیچیده و چندحسی از فضای شهری ساخته می‌شود.

در تجربه دوچرخه‌سواری "بدن" عنصر محوری است. تجربه از طریق اجزای بدنمند شناخته می‌شود. بیان بدنمند است که تجربه را شکل می‌دهد^[88]. همان‌طور که /ادوی^[89] بیان می‌کند "بدن بخش حیاتی و مهم تجربیات حسی و ابزار اصلی و عمده ما برای حرکت و کشف محیط است". دوچرخه‌سوار با تمام بدن خود و نیروهایی که ماهیچه‌های بدن با رکاب‌زنی تولید می‌کند تجربه فضایی خود را در شهر می‌سازد. ضرباهنگ دوچرخه مستقیماً ناشی از ضرباهنگ‌های نیروهای بدن است که تجربه متفاوت "در و از" فضای شهر را برای او ممکن می‌کند. همان‌طور که /ینگولد و کورتیللا^[90]

کرده‌ایم رکاب می‌زنیم. در پس‌زمینه ذهنی هر کدام از ما نسبت به منظره‌ای که امروز از شهر می‌بینیم، منظر ایده‌آلی قرار دارد که در آن دوچرخه‌های بسیاری در خیابان‌های آن جاری هستند و معادلات شهری را به نفع خود تغییر داده‌اند. ما با دوچرخه‌سواری در شهر پرسه می‌زنیم و در شهری که برای خودمان ساخته‌ایم، آرمانشهر خود را تصور می‌کنیم. "فکر می‌کنم تنها جواب ما به ماشین‌ها همین رکاب زدن. حقمون را با همین رکاب‌زدن می‌گیریم. اگر تعداد دوچرخه زیاد بشن من مطمئنم شرایط به نفع ما عوض می‌شه. الان ما معلومه که توی اقلیتیم و بقیه به ما زور می‌گن" (خانم حدوداً ۴۰ ساله).

بحث و نتیجه‌گیری

دوچرخه‌سوار ارتباط بی‌واسطه‌ای با فضای شهری برقرار می‌کند و از محصول جانبی حرکت بیشترین بهره را می‌برد. عقلانی‌سازی فضا که مشخصه تهران است، تجربه راننده اتومبیل و سرنشینان آن از محیط اطراف را در مقایسه با آن جهان غنی و چندبعدی که دوچرخه‌سواران تجربه می‌کنند، ایزوله می‌کند. همان‌طور که /وفر^[78] بیان می‌کند راننده فقط به فکر رانندگی به سوی مقصد است و وقتی به اطرافش می‌نگرد تنها چیزهایی را می‌بیند که برای این مقصود لازم است. از این رو فقط مسیر را می‌بیند که آن هم مکانیزه و علامت‌گذاری شده است و آن را فقط هم از یک زاویه یعنی کارکرد آن شامل سرعت، قابلیت خواندن علائم و مانند آنها می‌بیند. از این رو فضا صرفاً در تقلیل‌یافته‌ترین شکل‌هایش درک می‌شود. این یک ارتباط دور، باواسطه، جدا افتاده، ایزوله‌شده و مکانیکی با فضای شهری است. "در ماشین معمولاً تنها هستیم، حتی اگر با هم در یک جاده شلوغ باشیم. ما فقط از طریق شیشه‌های رنگی یا در هنگام زل‌زدن به چراغ راهنما، یا وقتی که از ماشین پیاده می‌شویم تا در صفی بایستیم که چیزی بخیریم یکدیگر را می‌بینیم"^[79]. این بیگانگی را کسانی عمیقاً حس می‌کنند که زمان زیادی از زندگی‌شان را در وسایل نقلیه جدا از محیط و دیگران می‌گذرانند^[80] و به بیانی "در ماشین سکنی گزیده‌اند"^[81]. /مارک /ژه^[82] نیز محیط‌های مرتبط با خودروها را به‌عنوان نامکان تقسیم‌بندی می‌کند، محیط‌هایی که مردم در آنجا دیدار نمی‌کنند، محلی که در بستر آن ارتباط به واسطه علائم و تصاویر صورت می‌گیرد و ارتباطات به واسطه قوانین و نه افراد حاضر در آن مشخص می‌شوند.

در مقابل، ارتباط دوچرخه‌سوار با فضای شهری ارتباطی نزدیک، بی‌واسطه، شهودی، حسی و درگیرانه با محیط اطراف است. ما با دوچرخه‌سواری شهری به گونه‌ای با فضای شهری "دست به گریبان"^[83] می‌شویم و فضا را همچون صحنه‌ای برای کنش سازمان‌دهی‌شده می‌فهمیم، همچون صحنه‌ای که ما را فرا می‌خواند تا به شیوه خاصی آن را به کار گیریم. ما با اتکا به خزانه مهارت‌های بدنی و الگوهای رفتاری خود که همواره در حال گسترش است، یاد می‌گیریم که از طریق فرآیند جست‌وجو و اکتشاف، با شهر دست به گریبان شویم و در یک رابطه "تو دستی"^[84] با جهان زندگی اطراف

که ناآگاهانه تجربه می‌کند و به کار می‌برد و عموماً هم حس می‌کند این شیوه‌های حرکتی خاص بدن کاملاً "طبیعی" هستند اما این رفتارها صرفاً طبیعی نیستند، زیرا فرهنگ گروهی که فرد به آن تعلق دارد آنها را خلق کرده است [93]. از این منظر ضرباهنگ بدنمند دوچرخه‌سواری مهارتی اکتسابی و فرهنگی است که در طول زمان شکل می‌گیرد و ساخته می‌شود. /ینگولد [90] در این مورد بیان می‌کند که "دوچرخه‌سواری همانند تمامی حالات تحرک، مهارتی است که باید آن را فرا گرفت و به یک معلم و محیطی مناسب بستگی دارد. مهارت‌های مورد نیاز برای دوچرخه‌سواری در مقایسه با راه رفتن به منبع یادگیری مهارتی کمتری متصل است. توانایی در راستای دوچرخه‌سواری برای استفاده از یک محیط به واسطه مهارت و فناوری مشخص می‌شود که این افراد با خود دارند و هر دوی آنها می‌توانند به صورت فرهنگی شکل بگیرند".

گروه اجتماعی ارزش‌های فرهنگی خود را نه تنها در ذهن هر کدام از اعضا، بلکه در بدن‌های آنها نیز تثبیت می‌کند [94]. از این دید، ذهن و بدن انسان دو چیز مجزا نیستند، بلکه مکمل یکدیگرند، چون هر دو را هنجارهای گروه به لحاظ فرهنگی شکل بخشیده است. نوع دوچرخه و فناوری به کاررفته در آن نیز بر نحوه این ادراک بدنمند و تجربه مکان تاثیرگذار است. تجربه حسی ایجادشده به واسطه دوچرخه‌های شهری بیشتر به صورت تجربه‌ای بصری و آرامش‌بخش مطرح می‌شود، در حالی که دوچرخه مسابقه‌ای می‌تواند جهانی با سرعت بسیار بالا، تحرک و توان بصری تعدیل‌شده را نشان دهد. دوچرخه‌های شهری به دلیل توان سرعتی و نوع طراحی برای تماشای شهر مناسب هستند، در حالی که دوچرخه‌های کورسی به سبب توان سرعتی بالا و لزوم روبه‌جلو بودن و قوزکردن بدن امکان تماشا را محدود و نقش جاده‌ای خیابان برای عبور را تقویت می‌کنند. در نتیجه فناوری می‌تواند حرکت، تجربه حسی و معنای محتمل از محلی خاص را شکل دهد.

دوچرخه‌سواران تصویر ذهنی متفاوتی از شهر می‌سازند و از این طریق بر ساخت متفاوتی از شهرداری. پرسه‌زنی صرفاً در مورد پیاده‌ها صدق نمی‌کند. دوچرخه‌سواری نیز به گونه‌ای متفاوت فضای شهری را بستری برای پرسه‌زنی‌های شهری خود قرار می‌دهد. سرعت متفاوتی که دوچرخه‌سوار نسبت به پیاده دارد این امکان را می‌دهد که فضاهای شهری بیشتری را به شکل سکانس‌های طولانی در یک زنجیره تبارینی تجربه کند. "پرسه‌زنی بر روی زمین" نوعی مواجهه متفاوت با فضای شهری است که امکان کشف تجربه‌های جدیدی را برای دوچرخه‌سواری فراهم می‌کند. نکته اصلی در رویکرد پدیدارشناسانه، مبتنی بر این فرض است که مردم و محیط آنها به طور تنگاتنگ در هم تنیده‌اند، به گونه‌ای که هر یک آن دیگری را به وجود می‌آورد و منعکس می‌کند. رلف [95] در این زمینه می‌گوید "مکان‌ها از طریق مواجهه‌های مکرر ما با آن و تداعی‌های پیچیده در خاطره‌ها و تاثیر و تاثرات ما بنا شده‌اند. تجارب مکانی لزوماً زمانمند و خاطره‌مدار هستند". این مواجهه‌های مکرر دوچرخه‌سواران در و به فضاهای شهری از طریق پرسه‌زنی‌های دوچرخه‌ای شکل

بیان می‌کنند "زمانی که فرد در بستر یک محیط قرار می‌گیرد ادراک واقعی زمانی تجربه می‌شود که یک درگیری حسی و ادراکی فعال با آن محیط برقرار شود". تجربه بدنمند دوچرخه‌سواری در شهر گونه‌ای متفاوت از درک و فهم شهری را می‌سازد که بسیار غنی‌تر از تجربه‌هایی است که ذیل نظام صرفاً کارکردی و عملکردی فضا انجام می‌شود که در آن بدن‌های ما از هم فاصله گرفته است و روابط انسانی جای خود را به روابط مکانیکی ماشین‌ها داده‌اند. /مروپوتنی معتقد است "بدن من درک نمی‌کند، اما گویی ادراک من از طریق آن ظهور پیدا می‌کند؛ از طریق کل ساز و کار درونی (بدن)، مدارهای حسی حرکتی آن و شیوه‌هایی که حرکت‌ها (ی بدن) را کنترل و آزاد می‌کند" [91] در اینجا مثال کلاسیک "مسیریابی به کمک عصای سفید" وی نیز تداعی می‌شود. برای دوچرخه‌سواران بعد از تداوم عمل رکاب‌زنی دوچرخه (همچون عصا) در واقع در محدوده ادراک حسی او ناپدید می‌شود و دوچرخه که ابزاری برای ارتباط با واسطه با فضای شهری بود در بدن دوچرخه‌سوار ادغام و ناپدید و تجربه فضایی به بی‌واسطه‌ترین شکل ممکن آغاز می‌شود. /مروپوتنی نشان می‌دهد که وقتی ابزاری با مهارت لازم به کار بسته شود، دیگر ابژه مستقیم تجربه نخواهد بود و در عوض، به "واسطه‌ای" بدل خواهد شد که ما از طریق آن قادر می‌شویم جهان را تجربه کنیم و در مقام مقایسه، درست مانند خود بدن خواهد بود که از طریق آن جهان تجربه می‌شود. عادت‌کردن به یک کلاه، یک اتومبیل یا یک عصا (یا یک دوچرخه) به معنای منزل‌گرفتن در آنها است، یا برعکس، به معنای شرکت‌دادن آنها در حجم‌مندی بدن است. عادت نشانگر قدرت ما بر بسط‌دادن وجودمان در جهان یا قدرت ما بر دگرگون کردن وجودمان از طریق گنجانیدن ابزارهای جدید در خودمان است [83]. به طور کلی جهت‌یابی به طور مستقیم از ساختار و ژست بدنی ما نشات می‌گیرد [92].

/مروپوتنی بر آن است که ما فقط به کمک عادت است که توان "اقامت داشتن در" فضا را به دست می‌آوریم. درواقع آشنایی با مکان ما را قادر می‌سازد که به سادگی مسیر خود را بیابیم و توجه خود را، به جای مسیریابی، بر کاری که در دست داریم متمرکز کنیم. وقتی از فضایی به کرات استفاده می‌کنیم، گونه‌ای آگاهی بدنی نهانی از جاهای قرارگرفتن اشیاء در آن فضا به دست می‌آوریم و در نتیجه، کمابیش به راحتی و بدون صرف تلاش هشیارانه می‌توانیم در آن فضا جابه‌جا شویم. دوچرخه‌سوارها به راحتی روی زمین دوچرخه‌های خود می‌نشینند و حرکت می‌کنند. آنها آزاد هستند که خیابان‌ها و کوچه‌پس‌کوچه‌های مسیر خود را انتخاب کنند. شبکه‌ای مبتنی بر بدنمندی در فضا که جهت‌یابی را ممکن و در نهایت شبکه فضای رفتاری را شکل می‌دهد. بنابراین جهت‌یابی به طور مستقیم از ساختار و ژست بدنی ما نشات می‌گیرد. درواقع ما به مکان خود از طریق مفهوم فاصله ساختار می‌بخشیم. به کمک عادت‌کردن در این بدنمندی‌های روزمره است که در مکان "اقامت" می‌کنیم. با این حال هیچ روش کاملاً طبیعی برای نحوه استفاده فرد از بدن وجود ندارد. فرد آن تکنیک‌های بدنی را که از گروه یاد گرفته نه به صورت آگاهانه،

خاصی به خود می‌گیرند و موجبات پیوند دوچرخه‌سوار با فضا را به شکل پررنگی فراهم می‌کنند. پرسه‌زنی در شهر ارتباطی ایجاد می‌کند که مرز میان فضا و سوژه را درنور دیده و به عبارتی در نهایت آن دو (سوژه و شهر) یکی می‌شوند.

در این معنا فضای دوچرخه‌سواری را می‌توان همچون یک فضای "آستانه" در نظر گرفت. ترنر^[96] معتقد است که آستانگی حالت بینابینی و بین چندین ساختار و موقعیت است. آستانگی عموماً برای توصیف حالتی به کار برده می‌شود که نه اینجا است، نه آنجا، نه درون موقعیت، ساختار یا حالت ذهنی خاص و نه بیرون آنها. از نظر ترنر، آستانگی به دلیل آنکه به‌طور نسبی عاری از هنجارها، دستورالعمل‌ها و الزامات است، بهترین فضا برای اختراع، کشف، خلاقیت و تامل محسوب می‌شود. تجربه روزمره‌ای که دوچرخه‌سواری با رکاب‌زنی از فضاهای شهری تولید و بازتولید می‌کند موجبات شکل‌گیری تصویر ذهنی متفاوت و معناداری برای آنها می‌شود که مختصات زیست‌جهان آنها را بازنمایی می‌کند. شهری شخصی شده که از خلال تجربه‌های فردی و جمعی از شهر بیرونی درونی می‌شود و سرشار از معناها، نمادها و استعاره‌های خاص خود است. "شهری که ما به راستی تجربه می‌کنیم (شهری در سرزمین ذهن) همواره از پیش نمادپردازی شده و استعاری است"^[97]. تصویر ذهنی دوچرخه‌سواران با آنچه پیاده‌ها و سواره‌ها از شهر می‌سازند متفاوت است. به باور /دوارد/ سوچا تصویر ذهنی شهر به "شبکه‌هایی تفسیری که ما از خلال آنها به مکان‌ها، فضاها و اجتماعاتی که در آن زندگی می‌کنیم می‌اندیشیم، آنها را تجربه می‌کنیم، ارزیابی می‌کنیم و تصمیم می‌گیریم که در آنها فعالیت کنیم" اشاره دارد^[98]. امر تصویری ژرفای بیشتری به امر واقع می‌بخشد و چیزی مازاد بر آن می‌افزاید. به عبارت دیگر، امر تصویری به مکان حس و معنا می‌دهد، یا به قول انسان‌شناس فرانسوی، برنارد چروبینی "بدان روحی می‌بخشد که ما را متاثر می‌کند"^[99]. دوچرخه‌سواران مسیرها، نشانه‌ها و گلوگاه‌های خاص خودش را دارند که در رابطه با تجربه زیسته دوچرخه‌سواران در شهر و عمل رکاب‌زنی برایشان ساخته شده است. اینجا است که شبکه بیرونی شهری به کمک دوچرخه به‌عنوان ابزار شناسایی در خلال فرآیند تجربه بدنمند ما در گذر زمان به دنیای درونی ما تبدیل می‌شود. همان‌طور که فروید مطرح می‌کند بخشی از دنیای بیرونی، حداقل به‌صورت نسبی، به مانند شیئی مجهول مانده است که به وسیله عنصر شناسایی، به درون "خود" برده شده و به بخشی از دنیای درونی تبدیل شده است^[100]. بنابراین باید توجه کنیم که در سطح خیابان دوچرخه‌سواران با آزادی عملی که دارند به شیوه‌ای متفاوت از آنچه مدیران و شهرسازان می‌خواهند جغرافیاهای شهری خود را می‌آفرینند. آنها شبکه شهری و نقشه‌های ذهنی خود را از تهران ساخته‌اند و مواجهه‌ای پدیدارشناسانه با فضا دارند. فضای زیسته دوچرخه‌سواران در رابطه‌ای رفت و برگشتی بین ذهنیت آنها و عینیت مکان‌های شهری شکل می‌گیرد و در این میان است که دوچرخه‌سواران شهر خود را می‌سازند.

دوچرخه‌سواران در مقابل سیطره هژمونی اتومبیل‌ها بر فضا، خرده‌مقاومت‌های فردی و جمعی را برای تسخیر فضا به کار می‌گیرند. "آنچه بر فضا دلالت می‌کند باید‌ها و نبایدها است و این مساله ما را دوباره به مساله قدرت باز می‌گرداند. فضا قانون را تعیین و بر جسم‌ها حکمرانی می‌کند. این علت وجودی فضا است"^[101]. بزرگ‌ترین تهدید برای دوچرخه‌سواران در شهر اتومبیل‌ها هستند که بیشترین قدرت را در خیابان دارند و بنابراین بیشترین حجم فضا را نیز تسخیر می‌کنند. در مقابل قدرت و سیطره فضایی اتومبیل‌ها، عمل رکاب‌زنی همچون مقاومت فضایی برای بازپس‌گیری فضای شهری است. همان‌طور که دوسرتو^[102] از اقدام ساده راه‌رفتن به‌عنوان اقدامی از سر مقاومت یاد می‌کند و آن را "فرآیند تملک سیستم مکانی از سوی عابران" می‌نامد، دوچرخه‌سواری نیز به‌عنوان یک عمل روزمره سعی دارد مقاومت‌هایی در برابر این هژمونی فضایی باشد. آنها از هر فرصتی برای اشاعه ایدئولوژی‌های خود استفاده می‌کنند و خیابان به مثابه بستر مبارزه با تمام ذهنیت‌های غلط و تمام محدودیت‌های فضایی است که سیطره فضای "موتوریزه‌شده" به آنها تحمیل می‌کند. دوچرخه‌سواران سعی می‌کنند در مقابل این هژمونی فضایی بایستند و به گونه‌ای عمل رکاب‌زنی را در جهت تحقق "حق به شهر" خود به کار می‌گیرند. دوچرخه‌سوارها رکاب‌زنی را به مثابه یک "پرسه‌ساز" تغییردهنده وضعیت موجود در نظر می‌گیرند. آنها زمانی که به شکل فردی رکاب می‌زنند سعی می‌کنند کمتر وارد مجادلات جدی با اتومبیل‌ها و موتورسواران شوند ولی زمانی که به‌صورت گروهی حرکت می‌کنند این توانایی را دارند که قدرت بیشتری بر فضا اعمال کنند و فضای بیشتری را تسخیر کنند.

خلق یک کارناوال جمعی از دوچرخه‌سواران تلاشی است برای به چالش کشیدن این نظم فضایی موتوریزه‌شده و هنجارهایی که "دیالکتیک‌های محیط انسانی"^[103] را آشفته می‌سازند. دوچرخه‌سواران برای مدت کوتاهی تسلط اتومبیل بر فضای شهری را به هم می‌ریزند، تا ممکن بودن زندگی بیرون از این "قفس آهنی"^[104] را نشان دهند. آنها به‌طور نمادین چیرگی فرهنگی، فنی و فضایی اتومبیل را به چالش می‌کشند و همزمان، قدرت نمادین دوچرخه و دوچرخه‌سواران را به رخ می‌کشند. این انتقال نمادین قدرت از آنجا که تصور اینکه که ماشین می‌تواند انعطاف‌پذیری، حرکت نامحدود و استقلال فردی را به حداکثر برساند، را به چالش می‌کشد، برای نظم موجود تهدیدکننده است^[105, 106]. با اینکه ترافیک اتومبیل‌ها بی‌شک خود پیامد گسترش همین اتومبیل‌سواری است که آشکارا بر توهم آزادی که نوید اتومبیل بود خط بطلان می‌کشد^[6] اما ترافیک ناشی از کارناوال دوچرخه‌سواری یک ترافیک تحمیلی بر موقعیت موتوریزه‌شده فضا است که برای رانندگان غیرقابل پذیرش است. رابطه قدرت و فضا در خیابان کنش‌های افراد را شکل می‌دهد و برابری و نابرابری‌های فضایی را حول خود باز تعریف می‌کند. در این میان دوچرخه‌سواران به دنبال تغییر معادلات موجود در فضای شهری هستند که همه چیز را ذیل

درآمدی سرنشینان خود نیستند. این ویژگی سبب می‌شود دوچرخه‌سواران در برابر "دیگری" به شدت گشوده باشند و روابط اجتماعی بین آنها به شکل خیلی ساده‌ای شکل گیرد.

از طرفی نقش اصلی فضای شهری در فراهم‌آوردن امکاناتی برای تسهیل روابط انسانها با یکدیگر تعریف می‌شود. فضای شهری با تسهیل جریان شهروندی از طریق حس تعلق انسان به محیط (فضای ساخته‌شده از جنبه کالبدی) و به اجتماع (از طریق تسهیل کنش‌های متقابل انسان‌ها با یکدیگر) حیات مدنی را به کالبد شهر تزریق خواهد کرد^[109]. در این میان عناصر محرکی وجود دارند که آشنایی میان افراد غریبه و شروع یک رابطه اجتماعی را تسهیل می‌کنند. ساز و کاری که ویلیام وایت تحت عنوان "مثلت" بیان کرد و مبتنی بر سه راس بود: "من، غریبه و آن چیزی" که ما را به هم در فضای شهری وصل می‌کرد و موجب گفتگو و آشنایی می‌شود. برای وایت یک المان غیرمعمول در فضا می‌توانست ایجادکننده این مثلث باشد و گفتگوی اتفاقی را بین غریبه‌ها آغاز کند، اما در زیست‌جهان دوچرخه‌سواران، دوچرخه دقیقاً ایجادکننده پدیده مثلث است و موجب گفتگو و آشنایی ما با دیگر دوچرخه‌سواران می‌شود. "فضا سرشار از روابط اجتماعی است. به‌طور هم‌زمان هم خود محصول روابط اجتماعی است و هم آن (روابط اجتماعی) را تولید می‌کند"^[102]. از طرف دیگر، نباید فراموش کرد که ادراکات انسان تحت تأثیر روابط او با انسان‌های دیگر نیز قرار دارد و شناخت انسان‌ها از پدیده‌های پیرامون، مبتنی بر برداشت‌های مشترکی است که محمل بروز تحقق آن زیست‌جهان است. جهانی که به آدمیان امکان می‌دهد روابط و کنش‌ها و واکنش‌های متقابل خویش را شکل دهند. میخائیل باختین در این باره چنین می‌نویسد: "من تنها زمانی به خودم آگاهی پیدا می‌کنم و خودم می‌شوم که خودم را برای دیگران، از طریق دیگران و به کمک دیگران آشکار کنم. وجود حقیقی انسان در عمیق‌ترین اجتماعات است. بودن یعنی بودن برای دیگران، بودن از طریق دیگران، برای (رسیدن) به خود"^[110]. کسی که سوار بر دوچرخه می‌شود بسیار برون‌گرا است و بسیار ساده وارد شروع یک گفتگو و رابطه اجتماعی جدید خواهد شد و از این طریق هویت فردی خود را نیز بر می‌سازد.

دوچرخه‌سواران نمود خود در زندگی روزمره را به شکل فردی و اجرای جمعی به نمایش می‌گذارند. اولین بار میلتون سینگر، انسان‌شناس، مفهوم "اجرای فرهنگی" را معرفی کرد. وی معتقد بود که این نوع از اجراها همگی از "بازه زمانی محدود، آغاز و پایان، برنامه فعالیت‌های سازمان‌یافته، مجموعه‌ای از اجراکنندگان، مخاطب، مکان و موقعیت" برخوردار هستند^[111]. دوچرخه‌سواری‌های دسته‌جمعی و کارناوالی به مثابه یک اجرای فرهنگی است. دوچرخه‌سواران از این دیده‌شدن لذت می‌برند و با قدرت ماهیچه‌هایشان بیانیه‌هایشان را فریاد می‌کنند. آنها با حرکت دست جمعی خود معادلات وضع موجود خیابان را به هم می‌ریزند. زندگی خیابان را حول خودشان تعریف می‌کنند، تمام توجهات به سوی آنها معطوف می‌شود. شهری که به‌درستی و با رعایت تمام معیارهای مهندسی ساخته شده، یک

سیطره تام و تمام اتومبیل‌ها تعریف کرده است.

دوچرخه‌سواران با تداوم عمل رکاب‌زنی هویت‌های فردی و اجتماعی خود را تولید و بازتولید می‌کنند. آنچه کلان‌شهر را از دیگر شهرهای بزرگ جدا می‌کند فرهنگ تمایز یا به تعبیر زیرملی "اشباع قاطع یک روح شخصی و تبلور یافته" است. از این منظر کلان‌شهر جایی است برای تحقق‌بخشیدن به خود، فضایی است که "تحول درونی و بیرونی بی‌مانند" را تشویق می‌کند^[107]. از طرفی چگونگی جابه‌جایی افراد در شهر هویت آنها را شکل می‌دهد و همین‌طور طبقه‌بندی‌های هویت‌مند است که چگونگی حرکت در شهر را متأثر می‌کنند. شکل‌های مختلف حرکت در نحوه دسته‌بندی شهروندان توسط دیگران هم نقش اساسی دارند. نحوه حرکت ما در محیط اطراف در نحوه نگاه مردم نسبت به ما تأثیرگذار است. دوچرخه‌سواران راحت روی زمین‌ها می‌نشینند، رکاب می‌زنند، اطراف را رصد می‌کنند و در حین حال رصد می‌شوند. "دیدن و دیده‌شدن" ساز و کاری است که به‌خوبی در کلان‌شهر بازتولید می‌شود. هم‌زمان اینکه کلان‌شهر انبوهی از انسان‌ها را در خود جمع می‌کند این تمایز و دیده‌شدن به شکل متضادی بروز می‌کند و قوت می‌گیرد. انسان کلان‌شهری تمایل دارد دیده شود، متمایز شود و این تمایز تنها زمانی به‌خوبی کار می‌کند که تراکم بالایی از هم‌شکلی وجود داشته باشد. اینجا است که دوچرخه‌ها به‌خوبی تمایزات بصری را می‌سازند. روی زمین چرخ‌ها می‌توان به‌خوبی شهر و دیگران را دید و برانداز کرد و به‌خوبی دیده شد. همچنین بر روی زمین می‌توان حجم بیشتری از نگاه‌ها را جلب کرد و حجم وسیعی از پیام‌ها را ساطع کرد که این امر ممکن است خودآگاه یا کاملاً ناخودآگاه اتفاق بیفتد. این پیام‌ها ملغمه‌ای از پیام‌های شخصی، گروهی و فرهنگی هستند که برای دیگران فرستاده می‌شود.

در هر حال این شکل از دیده‌شدن در شهر به‌دلیل اینکه عواملی چون تمایز ظاهری و کارکردی، شخصیت فردی، الگوی فرهنگی و یک دوچرخه‌سوار را نمایش می‌دهد بسیار حائز اهمیت است. در اینجا فضا به مثابه صحنه نمایشی^[108] است که دوچرخه‌سوار بازیگر اصلی آن است و خود را به نمایش می‌گذارد، نمایشی که کاملاً فضامند و بدنمند است. این تمایز می‌تواند مبتنی بر جنسیت، نوع پوشش، نوع دوچرخه، الگوهای فرهنگی بستر و غیره نمایش‌های متفاوتی را برپا کند. اما این تمایز به معنای تمایز طبقاتی نیست و بنابراین با تمایز طبقاتی مبتنی بر پول که اتومبیل‌ها می‌سازند کاملاً متفاوت است. هر چه اختلاف ارزش پولی خودروهای دو نفر بیشتر باشد فاصله اجتماعی آنها بیشتر و امکان ایجاد گفتگوها و پیوندهای اجتماعی بین آنها کمتر خواهد بود. اینجا است که اتومبیل‌ها به‌خوبی وظیفه جداسازی‌های اجتماعی را عملی می‌کنند و منجر به پراکندگی اجتماعی می‌شوند. اما در زیست‌جهان دوچرخه‌سواری، دوچرخه‌ها عمدتاً خاصیت "هم‌سطح‌کنندگی" دارند. هم‌سطح‌کننده به این معنا است که دوچرخه‌ها رسالت یکسان‌سازی طبقاتی را در فضا بر عهده می‌گیرند و این یکی از مزیت‌های فوق‌العاده آنها است. دوچرخه‌ها سادگی را یدک می‌کشند و به هیچ وجه نماینده سطح

- 3- Hannam K, Sheller M, Urry J. Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities*. 2006;1(1):1-22.
- 4- Appadurai Arjun, editor. *The social life of things: Commodities in cultural perspective*. Cambridge: Cambridge University Press; 1986.
- 5- Clifford J, Marcus GE. *Writing culture: The poetics and politics of ethnography*. Berkeley: University of California Press; 1986.
- 6- Jaffe R, Koning A. *Introducing urban anthropology*. Abingdon: Routledge; 2015.
- 7- Vivanco LA. *Reconsidering the bicycle: An anthropological perspective on a new (old) thing*. Abingdon: Routledge; 2013.
- 8- Urry J. *Mobilities*. Cambridge: Polity; 2007.
- 9- Vannini P. *The cultures of alternative mobilities: Routes less travelled*. Abingdon: Routledge; 2009.
- 10- Vannini P. *Fairy tales: Mobility, place, and time on Canada's west coast*. Abingdon: Routledge; 2012.
- 11- Jensen OB. Foreword: Mobilities as culture. In: Vannini P, editor. *Cultures of alternative mobilities: Routes Less Traveled*. Farnham: Ashgate Publishing; 2009.
- 12- Skinner D, Rosen P. Hell is other cyclists: Rethinking transport and identity. In: Horton D, Cox P, Rosen P, editors. *Cycling and society*. Abingdon: Routledge; 2007. pp. 83-96.
- 13- D'Andrea A, Ciolfi L, Gray B. Methodological challenges and innovations in mobilities research. *Mobilities*. 2011;6(2):149-60.
- 14- Urry J. *Global complexity*. Princeton: Princeton University Press; 2003.
- 15- Verstraete G. Technological frontiers and the politics of mobility in the European Union. In: Ahmed S, Castada C, Fortier AM, Sheller M, editors. *Uprootings/regroundings: Questions of home and migration*. Oxford: Berg Publishers; 2003. pp. 225-50.
- 16- Kaplan C. Mobility and war: The cosmic view of US 'air power'. *Environ Plan A*. 2006;38(2):395-407.
- 17- Mayers RF, Glover TD. Whose lane is it anyway? The experience of cycling in a mid-sized city. *Leis Sci*. 2019;1-8.
- 18- Spinney J. Cycling the city: Movement, meaning and method. *Geogr Compass*. 2009;3(2):817-35.
- 19- Pucher J, Buehler R, Seinen M. Bicycling renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies. *Transp Res Part A Policy Pract*. 2011;45(6):451-75.
- 20- Mapes J. *Pedaling revolution: How cyclists are changing American cities*. Oregon: Oregon State University Press; 2009.
- 21- Aldred R. Who are Londoners on Bikes and what do they want? Negotiating identity and issue definition in a 'pop-up' cycle campaign. *J Transp Geogr*. 2013;30:194-201.
- 22- Lanzendorf M, Busch-Geertsema A. The cycling boom in large German cities-Empirical evidence for successful cycling campaigns. *Transp Policy*. 2014;36:26-33.
- 23- Koglin T. Velomobility and the politics of transport planning. *GeoJournal*. 2015;80(4):569-86.
- 24- Koglin T. Organisation does matter-planning for cycling in Stockholm and Copenhagen. *Transp Policy*. 2015;39:55-62.
- 25- Buehler R, Pucher J. *Sustainable transport that works: Lessons from Germany*. World Transp Policy Pract. 2009;15(1):13-46.
- 26- Pucher J, Buehler R, editors. *City cycling*. Cambridge: MIT Press; 2012.

مرتبه توسط نیرویی که تمام آن قوانین را به چالش می‌کشد، به لرزه درمی‌آید^[101]. اجراهای اجتماعی کنش‌های متقابل عادی و روزمره افراد با هم و پیامدهای این کنش‌های متقابل در جریان زندگی اجتماعی است. این کارناوال‌ها به مثال‌هایی از فعالیت‌های نمادین خاص فرهنگی و خرده‌فرهنگی تبدیل می‌شوند و زمانی که آنها در تضاد با هنجارهای فرهنگی قرار بگیرند، توجه زیادی به خود جلب می‌کنند. وقتی که چنین رویدادی به مثابه یک نمایش اجتماعی روی می‌دهد، شکاف یا وقفه‌ای در فرآیند هماهنگ‌سازی جامعه و فضا به وجود می‌آید. از منظر باختین در این حالت (یعنی زندگی کارناوالی) زندگی غیرکارناوالی به حالت تعلیق درمی‌آید و معلق‌بودن (همچون موقعیت آستانه و شبه آستانه)، فضایی برای زیرپا گذاشتن هنجارها، برعکس کردن انتظارات، بی‌پروایی در زندگی و صورت جدیدی از ارتباطات متفاوت انسانی باز می‌شود. کارناوال "جایی برای کارکردن به صورتی واقعاً حسی، نیمه‌واقعی و نیمه‌بازیگری است"^[112]. از نظر کانتگرگود^[113] اجرای مشارکتی یعنی "انجام‌دادن کاری با دیگران" که تعهدی عمیق است. از طریق این رکاب‌زنی جمعی به مثابه یک اجرای مشارکتی از نظر فکری و ارتباطی در فعالیت‌های نمادساز سایر دوچرخه‌سواران سرمایه‌گذاری و همراه آنها آرزوها و آرمان‌هایشان را تجربه می‌کنیم.

این پژوهش چهار زیست‌جهان تجربه زیسته دوچرخه‌سواری در شهر تهران را ذیل نگاه پدیدارشناسی و انسان‌شناسی فضا مورد توصیف و تفسیر کیفی و مردم‌نگارانه قرار داد. همان‌طور که بیان شد مطالعات آینده در این حوزه می‌بایست بر تجربه دوچرخه‌سواری در بسترهای متنوع شهری از چارچوب پارادایم انسان‌شناسی حمل‌ونقل نگاه کند تا بتواند به فهمی عمیق و وسیع از این زیست‌جهان که سرشار از مفاهیم و مقولات اجتماعی، محیطی، فرهنگی و سیاسی است دست یابد. هر کدام از چهار زیست‌جهانی که در این پژوهش مورد بحث قرار گرفت می‌توانند در پژوهش‌های آتی مورد واکاوی تفصیلی‌تری قرار بگیرند تا بتوانند زوایای پنهان دیگری از آنها را نشان دهند. این مطالعات بنیادین با هدف فهم تجربه دوچرخه‌سواری شهری می‌توانند پایه نظری معتبری برای مداخله‌های شهری در دیسپلین‌هایی چون طراحی شهری باشد.

تشکر و قدردانی: موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

تأییدیه اخلاقی: موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

تعارض منافع: موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

سهم نویسندگان: محمد نظریور (نویسنده اول)، روش‌شناس/پژوهشگر اصلی/نگارنده بحث (۵۰٪)، مریم ساعدی (نویسنده دوم)، نگارنده مقدمه/پژوهشگر کمکی (۵۰٪)

منابع مالی: موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

منابع

- 1- Cresswell T. *On the move: Mobility in the modern western world*. Abingdon: Taylor & Francis; 2006.
- 2- Sheller M, Urry J. *The new mobilities paradigm*. *Environ Plan A*. 2006;38(2):207-26.

- 48- Liu G, Krishnamurthy S, Van Wesemael P. Conceptualizing cycling experience in urban design research: A systematic literature review. *Appl Mobil*. 2018;1-7.
- 49- Stefansdottir H. A theoretical perspective on how bicycle commuters might experience aesthetic features of urban space. *J Urban Des*. 2014;19(4):496-510.
- 50- Nello-Deakin S, Nikolaeva A. The human infrastructure of a cycling city: Amsterdam through the eyes of international newcomers. *Urban Geography*. 2020.
- 51- Dunlap R, Rose J, Standridge SH, Pruitt CL. Experiences of urban cycling: Emotional geographies of people and place. *Leisure Studies*. 2020.
- 52- Krizek KJ, Johnson PJ. Proximity to trails and retail: Effects on urban cycling and walking. *J Am Plan Assoc*. 2006;72(1):33-42.
- 53- Parkin J, Ryley T, Jones T. Barriers to cycling: An exploration of quantitative analyses. In: Horton D, Cox P, Rosen P, editors. *Cycling and society*. Abingdon: Routledge; 2007. pp. 67-82.
- 54- Parkin J. Comparison of methods of assessing cycle routes. *Proc Inst Civ Eng Munic Eng*. 2009;162(1):7-14.
- 55- Winters M, Davidson G, Kao D, Teschke K. Motivators and deterrents of bicycling: Comparing influences on decisions to ride. *Transportation*. 2011;38(1):153-68.
- 56- Spinney J. A place of sense: A kinaesthetic ethnography of cyclists on Mont Ventoux. *Environ Plan D Soc Space*. 2006;24(5):709-32.
- 57- Larsen J. (Auto) ethnography and cycling. *Int J Soc Res Methodol*. 2014;17(1):59-71.
- 58- Salazar NB, Smart A. Anthropological takes on (im) mobility. *Identities*. 2011;18(6):i-x.
- 59- Sefcik Ch. Shifting gears: Lived experience in cycling transportation and urban mobility [Dissertation]. Lund: Lund University; 2012.
- 60- Forsyth A, Krizek K. Urban design: Is there a distinctive view from the bicycle?. *J Urban Des*. 2011;16(4):531-49.
- 61- Hamilton-Baillie B. Urban design: Why don't we do it in the road? Modifying traffic behavior through legible urban design. *J Urban Technol*. 2004;11(1):43-62.
- 62- Latham A, Wood PR. Inhabiting infrastructure: Exploring the interactional spaces of urban cycling. *Environ Plan A*. 2015;47(2):300-19.
- 63- Saelens BE, Sallis JF, Frank LD. Environmental correlates of walking and cycling: Findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Ann Behav Med*. 2003;25(2):80-91.
- 64- Wang Y, Chau CK, Ng WY, Leung TM. A review on the effects of physical built environment attributes on enhancing walking and cycling activity levels within residential neighborhoods. *Cities*. 2016;50:1-5.
- 65- Denzin NK. *Interpretive autoethnography*. 2nd Edition. London: SAGE Publications; 2013.
- 66- Anderson L. Analytic autoethnography. *J Contemp Ethnogr*. 2006;35(4):373-95.
- 67- Ellis C, Adams TE, Bochner AP. Autoethnography: An overview. *Hist Soc Res*. 2011;36(4):273-90.
- 68- Jones SH. Autoethnography: Making the personal political. In: Denzin NK, Lincoln YS, editors. *Handbook of qualitative research*. 3rd Edition. Thousand Oaks: SAGE Publications; 2005. pp. 763-91.
- 69- Adams TE, Jones SL, Ellis C. *Autoethnography: Understanding qualitative research*. New York: Oxford University Press; 2015.
- 70- Ellis C, Bochner A. *Autoethnography, personal*
- 27- Van Manen M. *Researching lived experience. Human science for an action sensitive pedagogy*. Walnut Creek: Left Coast Press; 1997.
- 28- Crane R, Crepeau R. Does neighborhood design influence travel?: A behavioral analysis of travel diary and GIS data. *Transp Res Part D Transp Environ*. 1998;3(4):225-38.
- 29- Tilahun NY, Levinson DM, Krizek KJ. Trails, lanes, or traffic: Valuing bicycle facilities with an adaptive stated preference survey. *Transp Res Part A Policy Pract*. 2007;41(4):287-301.
- 30- Clayton W, Musselwhite Ch. Exploring changes to cycle infrastructure to improve the experience of cycling for families. *J Transp Geogr*. 2013;33:54-61.
- 31- Dill J, Carr T. Bicycle commuting and facilities in major US cities: If you build them, commuters will use them. *Transp Res Rec*. 2003;1828(1):116-23.
- 32- Koglin T, Rye T. The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning. *J Transp Health*. 2014;1(4):214-22.
- 33- Buehler R, Pucher J. Sustainable transport in Freiburg: lessons from Germany's environmental capital. *Int J Sustain Transp*. 2011;5(1):43-70.
- 34- Koglin T. *Vélobility: A critical analysis of planning and space [Dissertation]*. Lund: Lund University; 2013.
- 35- Pucher J, Dijkstra L. Promoting safe walking and cycling to improve public health: Lessons from the Netherlands and Germany. *Am J Public Health*. 2003;93(9):1509-16.
- 36- British Medical Association. *Cycling towards health and safety*. Oxford: Oxford University Press; 1992.
- 37- Hillman M. *Cycle helmets: The case for and against*. London: Policy Studies Institute; 1993.
- 38- McCarthy D. 'I'm a normal person': An examination of how utilitarian cyclists in charleston south carolina use an insider/outsider framework to make sense of risks. *Urban Stud*. 2011;48(7):1439-55.
- 39- Willis DP, Manaugh K, El-Geneidy A. Cycling under influence: Summarizing the influence of perceptions, attitudes, habits, and social environments on cycling for transportation. *Int J Sustain Transp*. 2015;9(8):565-79.
- 40- Spinney J. Cycling between the traffic: Mobility, identity and space. *Urban Des J*. 2008(108):28-30.
- 41- Bosselmann P. *Images in motion*. Carmona M, Tiesdell S, editors. Oxford: Routledge; 2007.
- 42- Gehl J. *Life between buildings: using public space*. Washington, D.C.: Island Press; 2011.
- 43- Jeong DY, Kwahk J, Han SH, Park J, Lee M, Jang H. A pedestrian experience framework to help identify impediments to walking by mobility-challenged pedestrians. *J Transp Health*. 2018;10:334-49.
- 44- Middleton J. Sense and the city: Exploring the embodied geographies of urban walking. *Soc Cult Geogr*. 2010;11(6):575-96.
- 45- Manton R, Rau H, Fahy F, Sheahan J, Clifford E. Using mental mapping to unpack perceived cycling risk. *Accid Anal Prev*. 2016;88:138-49.
- 46- Spinney J. Cycling the city: Non-place and the sensory construction of meaning in mobile practice. In: Horton D, Cox P, Rosen P, editors. *Cycling and society*. Abingdon: Routledge; 2007. pp. 25-45.
- 47- Spinney J. Improvising rhythms: Re-reading urban time and space through everyday practices of cycling. In: Edensor T, editor. *Geographies of rhythm: Nature, place, mobilities and bodies*. Basingstoke: Ashgate; 2010. pp. 113-28.

- 90- Ingold T, Kurttila T. Perceiving the environment in Finnish Lapland. *Body Soc.* 2000;6(3-4):183-96.
- 91- Moran D. Introduction to phenomenology. Abingdon: Routledge; 2000.
- 92- Ingold T. The perception of the environment: Essays in livelihood, dwelling and enskillment. Abingdon: Routledge; 2000.
- 93- Jones A. Body art/performing the subject. Minneapolis: University of Minnesota Press; 1998.
- 94- Merleau-ponty M. Phenomenology of perception. Abingdon: Routledge; 2013.
- 95- Relph E. Geographical experiences and being-in-the-world: The phenomenological origins of geography. In: Seamon D, Mugerauer R. Dwelling, place and environment: Towards a phenomenology of person and world. Dordrecht: Springer; 1985.
- 96- Turner V, Turner EL. On the edge of the bush: Anthropology as experience. Tucson: University of Arizona Press; 1985.
- 97- Donald J. Imagining the modern city. 1st Edition. Minneapolis: University of Minnesota Press; 1999.
- 98- Soja EW. Postmetropolis critical studies of cities and regions. Oxford: Blackwell Publishers; 2000.
- 99- Cherubini B. L'ambiance urbaine: Un défi pour l'écriture ethnographique. *Journal Des Anthropologues.* 1995;61(1):79-87.
- 100- Freud S, Strachey J. The standard edition of the complete psychological works of sigmund Freud: Introductory lectures on psycho-analysis (part III). Strachey J, Strachey A, Tyson A, editors. London: Vintage; 2001.
- 101- Lefebvre H. The production of space. Nicholson-Smith D, translator. Hoboken: Wiley; 1991.
- 102- De Certeau M. The practices of everyday life. Berkeley: University of California Press; 1984.
- 103- Debord G. The Society of the Spectacle. Paris: Bread and Circuses; 2012.
- 104- Urry J. The 'system' of automobility. *Theory Cult Soc.* 2004;21(4-5):25-39.
- 105- Featherstone M. Automobilities: An introduction. *Theory Cult Soc.* 2004;21(4-5):1-24.
- 106- Hagman O. Morning queues and parking problems. On the broken promises of the automobile. *Mobilities.* 2006;1(1):63-74.
- 107- Simmel G, Wolff KH. The sociology of Georg Simmel. Glencoe: Free Press; 1950.
- 108- Goffman E. Presentation of self in everyday life. New York: Doubleday; 1959.
- 109- Habibi SM. Civil society and urban life. *HONAR-HA-YE ZIBA.* 2000;7:21-33. [Persian]
- 110- Bakhtin MM. Problems of dostoevsky's poetics. Emerson C, editor. Manchester: Manchester University Press; 1984.
- 111- Singer MB. Man's glassy essence: Explorations in semiotic anthropology. Bloomington: Indiana University Press; 1984.
- 112- Carlson M. Performance: A critical introduction. Abingdon: Routledge; 1996.
- 113- Conquergood D. Performance studies: Interventions and radical research. *TDR Drama Rev.* 2002;46(2):145-56.
- narrative, reflexivity: Researcher as subject. In: Denzin NK, = Lincoln YS, editors. Handbook of qualitative research. 2nd Edition. Thousand Oaks: SAGE Publications; 2000. pp. 733-68.
- 71- Ellis, C. (2004) The ethnographic I: A methodological novel about autoethnography. Walnut Creek, CA: AltaMira Press.
- 72- Dethloff, Carl Henry (2005). A principal in transition: an autoethnography. Doctoral dissertation, Texas A&M University. Texas A&M University.
- 73- Chang, H. (2008) Autoethnography as Method. Walnut Creek, CA: Left Coast.
- 74- Chang, H., Ngunjiri, F. W., & Hernandez, K. C. (2013). Collaborative autoethnography. Walnut Creek, CA: Left Coast Press.
- 75- von Eckartsberg, R. (1998). Existential-phenomenological research. In R. Valle (Ed.), Phenomenological inquiry in psychology: Existential and transpersonal dimensions (p. 21-61). Plenum Press.
- 76- Pernecky, T., Jamal, T. 2010. (Hermeneutic) Phenomenology in Tourism Studies. *Annals of Tourism Research*, 37(4): 1055-1075
- 77- Seamon, D. (2000). A way of seeing people and place: Phenomenology in environment-behavior research. In S. Wapner, J. Demick, T. Yamamoto, & H. Minami (Eds.), Theoretical perspectives in environment-behavior research: Underlying assumptions, research problems, and methodologies (p. 157-178). Kluwer Academic Publishers.
- 78- Lefebvre, H. (1993 [1974]) The Production of Space, trans. Donald Nicholson-Smith, Oxford: Blackwell.
- 79- Switzky, J. (2002) Riding to see, in: C. Carlsson (Ed.), Critical Mass, Bicycling's Defiant Celebration, pp. 186-192 (Oakland: AK Press).
- 80- Kay, J. H. (1998) Asphalt Nation: How the Automobile Took over America, and How We Can Take It Back (Berkeley: University of California Press).
- 81- Urry J. Automobility, car culture and weightless travel: A discussion paper. Lancaster: Lancaster University; 1999.
- 82- Augé M. Non-places: An introduction to supermodernity. 2nd Edition. New York: Verso; 2008.
- 83- Merleau-Ponty M. Phenomenology of perception. Landes DA, editor. Abingdon: Routledge; 2012.
- 84- Partovi P. Phenomenology of place. 1st Edition. Tehran: Academy of Art; 2008. [Persian]
- 85- Hillier B. Space is the machine: A configurational theory of architecture. Cambridge: Cambridge University Press; 1996.
- 86- Matthews E. The philosophy of Merleau-Ponty. Chesham: Acumen; 2002.
- 87- Ingold T. The perception of the environment: Essays on livelihood, dwelling & skill. Abingdon: Routledge; 2000.
- 88- Conquergood D. Between experience and meaning: Performance as paradigm for meaningful action. In: Colson T, editor. Renewal and revision: The future of interpretation. Denton: Omega; 1986. pp. 26-59.
- 89- Rodaway P. Sensuous geographies: Body, sense and place. Abingdon: Routledge; 1994.