

Abridged Paper

Original Research Paper

Understanding the Lived Body in the Urban Cycling Experience: An Autoethnographic Study in Amsterdam*

Mohammad Nazarpour¹, Ehsan Ranjbar^{**2}, Marco te Brömmelstroet³

1. PhD Researcher, Department of Urban Planning, Faculty of Art, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

2. Assistant Professor, Department of Urban Planning, Faculty of Art, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

3. Full Professor in Urban Mobility, Faculty of Social and Behavioural Sciences, University of Amsterdam, The Netherlands.

Highlights

- Investigates the lived bodily experience of urban cycling through the lens of phenomenology of movement and the lived body.
- Employs mobile autoethnography to explore embodied interactions between body, bicycle, and urban environment in Amsterdam.
- Reveals how bodily habituation, environmental affordances, and socio-cultural norms co-constitute cycling experience.
- Provides insights for future Iranian human-centered urban design studies.

Abstract

Movement in the city is not merely a functional activity aimed at traveling from point A to point B, as conceived within transportation engineering. Rather, it is a fluid, multidimensional, and entangled practice that acquires meaning through its embeddedness in environmental, cultural, social, economic, and political contexts within the fabric of everyday life and through individuals lived mobile experiences.

In urban studies and urban design, research exploring individuals' lived experiences of mobility in the city is an emerging field situated at the intersection of urbanism, anthropology, phenomenology, and mobility studies. From this perspective, inquiries into the lived experience of urban cycling address a fundamental question: how do individuals experience cycling in different urban contexts and spaces?

Within this framework, the present study seeks to understand and describe the role of the body in the lived experience of urban cycling in a specific urban context, continuing a line of inquiry in the phenomenology of movement and the phenomenology of the body. Using mobile autoethnography, the study examines the first author's embodied experience of cycling in Amsterdam, a bicycle-friendly city, across different temporal and spatial conditions. The findings reveal seven interrelated themes that, through autoethnographic description and analysis, illuminate the entanglement of the body, the bicycle, and the urban environment in lived experience. These themes demonstrate that the body, as the medium of experience, plays an active and constitutive role in shaping one's interaction with space, self, and others. Such relations are mediated by environmental and climatic characteristics, mobility systems and planning policies, cultural dimensions, and both formal and informal norms, producing diverse lived experiences of urban cycling across different urban contexts. In the final section, this research provides recommendations for future Iranian urban design studies.

Article Info

Received	16/03/2025
Revised	09/04/2025
Accepted	03/05/2025
Available Online	19/06/2025

Keywords

Phenomenology of movement
urban cycling lived experience
lived body
mobile autoethnography
Amsterdam.

© [2025] by the author(s).

Citation of the article

Nazarpour, M., Ranjbar, E., & te Brömmelstroet, M. (2025). Understanding the Lived Body in the Urban Cycling Experience: An Autoethnographic Study in Amsterdam. *Iranian Urban design studies*, 2(1), 221-254.

*This article is extracted from the doctoral dissertation of the author, Mohammad Nazarpour, titled " *Understanding the Lived Experience of Urban Cycling (Amsterdam as Bike-Friendly City and Tehran as Car-Dominated one)* ", supervised by Ehsan Ranjbar and advised by Marco te Brömmelstroet, at Tarbiat Modares University.

** Author Corresponding: Email: e_ranjbar@modares.ac.ir



Introduction: Urban cycling has increasingly attracted global attention as an integral part of sustainable urban mobility strategies aimed at mitigating climate change, reducing energy consumption, improving public health, and fostering human-centered cities (Pucher et al., 2011; Nello-Deakin & Nikolaeva, 2020; Wang et al., 2025). However, while its environmental and infrastructural benefits are widely recognized, cycling is far more than a mere mode of transport. It is a lived and embodied urban practice that reveals how bodies, technologies, infrastructures, and cultural norms interrelate in the experience of movement. In many cities, the analysis of mobility still follows the logic of transportation engineering, focusing on movement as an efficient transfer from point A to point B. Yet, emerging perspectives in the humanities and social sciences, often referred to as the “mobilities turn” (Cresswell, 2006; Sheller & Urry, 2006), have challenged this static and functionalist understanding. They conceptualize movement as a socio-cultural and sensorial phenomenon embedded in lived experience. Within this framework, urban cycling becomes a productive lens through which to investigate how bodily motion and urban environments co-constitute meaning, identity, and belonging in everyday life.

The phenomenology of movement and the phenomenology of the body offer fertile theoretical ground for this investigation. As Merleau-Ponty (1962) argues, perception and experience are inseparable from bodily being-in-the-world: the body is not an object in space but the medium through which the world is perceived and lived. Thus, to understand how people experience cycling in different contexts, one must examine not only the infrastructural or policy dimensions but also the bodily, affective, and sensory dimensions of motion—the rhythms, gestures, and negotiations that constitute “being mobile.”

In recent years, phenomenological and ethnographic approaches to mobility have explored walking, driving, and public transport (Spinney, 2006; Vivanco, 2013; Jensen et al., 2020), yet cycling remains relatively under-examined, particularly concerning the lived corporeality of the practice. This study addresses that gap by focusing on the role of the lived body in the urban cycling experience.

Through a mobile autoethnographic study of the first author’s cycling in Amsterdam. This research seeks to describe and interpret how the cyclist’s body interacts with environmental, social, and cultural conditions. By bringing together insights from urban design, anthropology, and phenomenology, it aims to contribute to a more human-centered understanding of mobility, offering implications for urban design and planning in contexts such as Iran, where cycling remains a marginalized mode of movement.

Materials and Methods: This research adopts mobile autoethnography as a qualitative, interpretive method for exploring the lived experience of movement. Autoethnography situates the researcher’s own experience as data for reflexive analysis. The mobile form of this method emphasizes movement, bodily engagement, and in-situ documentation through “research in motion”. Data sources included daily fieldnotes, GoPro video recordings, photographs, and post-ride reflections, allowing for iterative analysis of sensory, emotional, and bodily interactions with the environment. Thematic interpretation followed a phenomenological logic of description, reflection, and meaning-making, guided by concepts from Merleau-Ponty’s phenomenology of the body and Ingold’s notion of embodied skill.

Findings: The research findings consist of seven main themes that illustrate various dimensions of the body’s role in the first author’s lived experience in relation to environmental, cultural, and social characteristics. Each theme analyzes aspects of the intertwinement of the body, bicycle, and urban environment through ethnographic descriptions. The body, as an intermediary enabling experience, plays an active role in the lived experience of urban cycling and shapes the way of encountering space, self, and society; an encounter influenced by environmental and climatic features, transportation planning and urban design systems, cultural dimensions, written and unwritten norms, leading to diverse lived experiences of this practice in different urban contexts.

Discussion and Conclusion: The findings emphasize that urban cycling is an embodied, relational, and culturally situated practice, not a purely technical mode of transport. The cyclist’s lived body



functions as both the medium and the measure of spatial experience. Through habitual repetition, the body develops sensory and affective attunement to the city's textures, rhythms, and affordances, shaping how one perceives and engages with the urban environment. The phenomenology of movement provides a framework to reinterpret cycling as a mode of being-in-the-city—a corporeal dialogue between self, environment, and society. Amsterdam's cycling culture exemplifies how infrastructure, social norms, and embodied learning collectively produce a sense of safety, belonging, and freedom in motion. By contrast, in car-dominated contexts such as Tehran, the cyclist's body often encounters exclusion and vulnerability, revealing how spatial design and mobility systems can encode and reproduce power relations. Understanding these bodily negotiations offers valuable insights for human-centered and context-sensitive urban design, encouraging planners to account not only for infrastructure but also for the lived corporeal realities of everyday mobility. Methodologically, this study highlights the potential of mobile autoethnography as an innovative approach for urban design and mobility research. Experiencing and documenting movement from within enables the researcher to access tacit, sensory, and affective dimensions of mobility that remain invisible to conventional analytical or observational methods. Such embodied accounts enrich interdisciplinary understanding by bridging phenomenology, anthropology, and urban design.

More broadly, examining individuals' lived experiences of urban mobility—whether cycling, walking, or other modes—can advance interdisciplinary urban studies in exploring the complex relationship between society and space from multiple perspectives. This approach also establishes a foundation for rethinking policy-making and design interventions based on users' lived experiences, moving beyond technocratic and infrastructure-focused models of urban design. This research gap is particularly significant in Iran. The dominance of functionalist and traffic-engineering discourses in transportation studies has limited the development of phenomenological, anthropological, and sociological approaches to mobility. Likewise, Iranian urban design research has paid insufficient attention to how urban spaces are perceived and experienced through movement. In the context of cycling, studies have largely focused on the physical feasibility of bike infrastructure, with minimal consideration of how cyclists actually feel, perceive, and negotiate space through their bodies.

Future research in Iranian cities could build upon this phenomenological perspective to investigate how local climatic, cultural, and infrastructural conditions shape the lived body in motion. Such inquiry would contribute to developing inclusive, human-centered, and cycling-friendly urban environments, fostering a more embodied understanding of mobility within Iranian urban design and planning practices.



Declarations

Conflict of Interest

The authors declare that there is no conflict of interest related to this research.

Funding

This research received no financial support from governmental, private, or non-governmental organizations for conducting or publishing the study.

Informed Consent

All participants in this study provided their informed consent in written form.

Ethical Approval

This study did not involve clinical experiments on humans, animals, or sensitive data, and its information did not require approval from any ethics committee.

Authors' Contributions

Conceptualization and study design: Mohammad Nazarpour, Ehsan Ranjbar, and Marco te Brömmelstroet; Data curation and management: Mohammad Nazarpour; Data analysis and interpretation: Mohammad Nazarpour; Visualization: Mohammad Nazarpour, Ehsan Ranjbar, and Marco te Brömmelstroet; Writing – original draft: Mohammad Nazarpour; Project administration: Mohammad Nazarpour, Ehsan Ranjbar, and Marco te

Brömmelstroet; Writing – review & editing: Ehsan Ranjbar and Marco te Brömmelstroet; Validation and final approval: All authors approved the final version of the manuscript.

Acknowledgments:

No acknowledgments have been reported by the authors.

References

- Adams, C., van Manen, M., 2008. Phenomenology. In Given, L.M. (Ed.), *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. SAGE Publications, Inc., Thousand Oaks, pp. 615–619.
- Adey, P., Bissell, D., Hannam, K., Merriman, P., & Sheller, M. (Eds.). (2014). *The Routledge Handbook of Mobilities* (1st ed.). <https://doi.org/10.4324/9781315857572>
- Antón-González, L., Pans, M., Devís-Devís, J., & González, L. (2023). Cycling in urban environments: Quantitative text analysis. *Journal of Transport & Health*, 32, 101651. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101651>
- Bhandal, J., & Noonan, R. J. (2022). Motivations, perceptions and experiences of cycling for transport: A photovoice study. *Journal of Transport & Health*, 25, 101341. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101341>
- Biasutti, M. (2011). Flow and optimal experience. In *Elsevier eBooks* (pp. 522–528). <https://doi.org/10.1016/b978-0-12-375038-9.00099-6>
- Boylorn, R.M., & Orbe, M.P. (Eds.). (2014). *Critical Autoethnography: Intersecting Cultural Identities in Everyday Life* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315431253>
- Brömmelstroet, M. T., Mladenović, M. N., Nikolaeva, A., Gaziulusoy, İ., Ferreira, A., Schmidt-Thomé, K., Ritvos, R., Sousa, S., & Bergsma, B. (2022). Identifying, nurturing and empowering alternative mobility narratives. *Journal of Urban Mobility*, 2, 100031. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100031>
- Brömmelstroet, M. T., Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen, M. S., & Chan, C. (2017). OET and alone together: mobility and potential exposure to diversity. *Applied Mobilities*, 2(1), 1–15. <https://doi.org/10.1080/23800127.2017.1283122>
- Carman, T. (2019). Merleau-Ponty (2nd ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315537542>
- Casey, E. S. (2009). *Getting back into place*, second edition. Bloomington: Indiana University Press.
- Chang, H. (2008). *Autoethnography as Method*. Walnut Creek, CA: Left Coast.
- Colville-Andersen,
- Colville-Andersen, M. (2018). *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*. Island Press.
- Cook, M., and T. Edensor. 2017. "Cycling through Dark Space: Apprehending Landscape Otherwise." *Mobilities* 12 (1): 1–19. <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.956417>.
- Cox, P. (2015). *Cycling Cultures*, Chester, University of Chester Press.
- Cresswell, T. (2006). *On the move*. UK: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203446713>
- Cresswell, T. (2013). *Geographic thought: A critical introduction*. Oxford: Wiley/Blackwell.
- Crossley, N. (2012). Phenomenology and the Body . In Turner, B. (Ed.). *Routledge Handbook of Body Studies* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203842096>
- Csikszentmihalyi, M. (2008). *Flow: The psychology of optimal experience* (First Harper Perennial Modern Classics edition). CITY: Harper Collins.
- D. Seamon, D. (2018.) *Life takes place: Phenomenology, lifeworlds, and place making* .London: Routledge.
- De Certeau, M. (1984). *The Practices of Everyday Life*. Berkeley, CA: University of California Press.
- De Haas, M.C., Kolkowski, L. (2023), Cycling facts 2023 Brochure. The Hague: Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (KiM).
- De Vignemont, F. (2025). Bodily Awareness, *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* , Edward N. Zalta & Uri Nodelman (eds.), URL = <<https://plato.stanford.edu/archives/spr2025/entries/bodily-awareness/>>.
- Deleuze, G., & Guattari, F. L. (1987). *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia* (B. Massumi, Trans.). Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.
- Dunlap, R, Rose, J, H. Standridge, S and L. Pruitt, C. (2020). Experiences of urban cycling: emotional geographies of people and place, *Leisure Studies*. <https://doi.org/10.1080/02614367.2020.1720787>
- Ellis, Carolyn (2004). *The ethnographic I: A methodological novel about autoethnography*. Walnut Creek, CA: AltaMira Press.
- Freudendal-Pedersen, M., & Kesselring, S. (Eds.). (2017). *Exploring Networked Urban Mobilities: Theories, Concepts, Ideas* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315201078>



- Goetzke, F., Gerike, R., Páez, A., & Dugundji, E. (2015). Social interactions in transportation: analyzing groups and spatial networks. *Transportation*, 42(5), 723–731. <https://doi.org/10.1007/s11116-015-9643-9>
- Hale, J. (2016). *Merleau-Ponty for Architects* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315645438>
- Hannam, K., Sheller, M., and Urry, J. (2006). Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities* 1(1), 1–22. <https://doi.org/10.1080/17450100500489189>
- Haustein, S., Koglin, Tl., Nielsen, T., Sick, A., and Svensson, Å. (2019). A comparison of cycling cultures in Stockholm and Copenhagen. *International Journal of Sustainable Transportation*. <https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1547463>
- Ingold, T. & Kurttila, T. (2000), 'Perceiving the environment in Finnish Lapland', *Body and Society* 6(3–4), 183–196.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*, New York: Vintage.
- Jensen, O. B., Lassen, C., Freudental-Pedersen, M., Kaufmann, V., & Lange, I. S. G. (2020). *Handbook of Urban Mobilities*. Routledge.
- Jensen, O.B. (2013). *Staging Mobilities* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203070062>
- Jensen, O.B., (2010). Negotiation in motion: unpacking a geography of mobility. *Space and Culture*, 13(4), 389–402.
- Jungnickel, K., & Aldred, R. (2014). Cycling's sensory strategies: How cyclists mediate their exposure to the urban environment. *Mobilities*, 9, 238–255. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.796772>
- Larsen, J. (2014). (Auto) Ethnography and cycling. *International journal of social research methodology*, 17(1): 59-71. <https://doi.org/10.1080/13645579.2014.854015>
- Laurier, E. (2010) Being there/seeing there: Recording and analysing life in the car, in: B. Fincham, M. McGuinness & L. Murray (Eds) *Mobile Methodologies*, pp. 103–117 (Aldershot: Ashgate). https://doi.org/10.1057/9780230281172_8
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Cambridge, MA: Blackwell.
- Lugo, A. (2013). CicLAVia and human infrastructure in Los Angeles: Ethnographic experiments in equitable bike planning. *Journal of Transport Geography*, 30, 202–207. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.04.010>
- M. (2018). *Copenhagenize : the definitive guide to global bicycle urbanism*. Island Press.
- Mapes, J. (2009). Pedaling revolution: How cyclists are changing American cities. *Pedaling Revolution: How Cyclists Are Changing American Cities*.
- Marquart, H., Schlink, U., Ueberham, M. (2020). The planned and the perceived city: A comparison of cyclists' and decisionmakers' views on cycling quality. *Journal of Transport Geography*, Volume 82. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102602>
- Merleau-Ponty, M. (1962). *Phenomenology of perception*. New York: Routledge & Kegan Paul.
- Merleau-Ponty, M. (2010). *Phenomenology of Perception* (D. Landes, Trans.; 1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203720714>
- Nazarpoor, M. (2021). Mobile Autoethnography As a Method for Understanding the Lived Experience of Urban Mobility. *Urban Design Discourse: A Review of Contemporary Literature and Theories*, 1(4), 1-11. [in Persian]
- Nazarpoor, M., Ranjbar, E. & te Brömmelstroet, M. (In press). Understanding the Lived Experience of Urban Cycling: A Critical Review to Propose a Research Agenda. *Journal of Urban Studies on Space and Place*. [in Persian]. https://jspr.jdisf.ac.ir/article_730830.html
- Nello-Deakin, S & Nikolaeva, A. (2020). The human infrastructure of a cycling city: Amsterdam through the eyes of international newcomers, *Urban Geography*. <https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1709757>
- O'Donovan-Anderson M (1997) *Content and Comportment: On Embodiment and the Epistemic Availability of the World*. London: Rowman & Littlefield.
- Pernecky, T., Jamal, T. 2010. (Hermeneutic) Phenomenology in Tourism Studies. *Annals of Tourism Research*, 37(4): 1055-1075
- Pucher, John, Ralph Buehler, and Mark Seinen. (2011). Bicycling Renaissance in North America? An Update and Reappraisal of Cycling Trends and Policies. *Transportation Research Part A* 45: 451–475.
- Qian, L. (2021). Mobility in Phenomenological Perspective: On Significance of Movement and Quasi-movement in Human Life. *Kritike: An Online Journal of Philosophy*, 14, 48-70.
- Ravensbergen, L., Ilunga-Kapinga, J., Ismail, S., Patel, A., Khachatryan, A., & Wong, K. (2023). Cycling as social practice: a collective autoethnography on power and vélomobility in the city. *Mobilities*, 19(2), 329–343. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2211238>
- Richards, L., & Morse, J. (2013). *Readme first for a user's guide to qualitative methods*. (Vols. 1-0). SAGE Publications, Inc, <https://doi.org/10.4135/9781071909898>
- Rink, B. (2016). Race and the Micropolitics of Mobility: Mobile Autoethnography on a South African Bus Service. *Transfers*, 6(1), 62-79. Retrieved Sep 12, 2025, from <https://doi.org/10.3167/TRANS.2016.060106>
- Roaf, E., Larrington-Spencer, H., & Lawlor, E. R. (2024). Interventions to increase active travel: A systematic review. *Journal of Transport & Health*, 38, 101860. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2024.101860>
- Seamon, D (2024). Lifeworld, Place, and Phenomenology: Holistic and Dialectical Perspectives. *Journal of Philosophical*

Investigations 18(48):31-52. <https://doi.org/10.22034/jpiut.2024.18406>

- 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.
- Seamon, D. (2025). Merleau-Ponty, Environmental Embodiment, and Place: Implications for Architecture and Placemaking. In Kakalis, C., Boyd, D. (eds) *Embodied Awareness of Space*. Palgrave Macmillan, Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-97-4264-6_6
- Serino, A. (2019). Peripersonal space (PPS) as a multisensory interface between the individual and the environment, defining the space of the self. *Neuroscience & Biobehavioral Reviews*, 99, 138–159.
- Smith, S. (2014). Bodies in Movement in Public Space. *Wi: Journal of Mobile Media*, 8(1).
- Smith, S. (2015). Exploring the art of urban design as a sensorial experience. *Proceedings of the ICE - Urban Design and Planning*. 168.
- Smith, S. (2020). The movement of public space. In K. Franck & Q. Huang (Eds.), *Routledge Handbook of Urban Public Space: Use, Design and Management* (1st ed., pp. 301-314). Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781351058759-31>
- Smith, S.J. (2016). Phenomenology of Movement and Place. In: Peters, M. (eds) *Encyclopedia of Educational Philosophy and Theory*. Springer, Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-287-532-7_92-1
- Snizek, B., T.A.S. Nielsen, and H. Skov-Petersen. (2013). Mapping Bicyclists' Experiences in Copenhagen. *Journal of Transport Geography* 30: 227–33. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.02.001>
- Sokolowski, R. (2000). *Introduction to Phenomenology*. Cambridge University Press.
- Standal, Ø. F., & Engelsrud, G. (2011). Researching embodiment in movement contexts: a phenomenological approach. *Sport, Education and Society*, 18(2), 154–166. <https://doi.org/10.1080/13573322.2011.608944>
- Sykes, J.J. Tools and peripersonal space: an enactive account of bodily space. *Phenom Cogn Sci* (2023). <https://doi.org/10.1007/s11097-023-09903-4>
- Van Cauwenberg, J., Clarys, P., De Bourdeaudhuij, I., Ghekiere, A., de Geus, B., Owen, N., & Deforche, B. (2018). Environmental influences on older adults' transportation cycling experiences: A study using bike-along interviews. *Landscape and Urban Planning*, 169, 37–46. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2017.08.003>
- van Eck, E., & Schapendonk, J. (2024). Moving behind the scenes of public space: the differentiation of market traders' routinized mobilities. *Social & Cultural Geography*, 26(1), 79–99. <https://doi.org/10.1080/14649365.2024.2380284>
- van Manen, M. (1997). *Researching lived experience: Human science for an action sensitive pedagogy*. 2nd ed. London: Althouse Press.
- van Manen, M. (2023). *Phenomenology of Practice: Meaning-Giving Methods in Phenomenological Research and Writing (2nd ed.)*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003228073>
- Verkade, T., & te Brömmelstroet, M. (2022). *Movement: How we can take back our streets and transform our lives*. (trans. Fiona Graham), London and Melbourne, Scribe Publications.
- von Eckartsberg, R. (1998). Existential-phenomenological research. In R. Valle (Ed.), *Phenomenological inquiry in psychology: Existential and transpersonal dimensions* (p. 21–61). Plenum Press.
- Wang, X., Valenzuela, E. A., You, C., Nguyen, V., Sun, L., & Miranda-Moreno, L. F. (2025). The future of urban cycling: A predictive framework for climate change. *Transportation Research Part D Transport and Environment*, 143, 104722. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2025.104722>
- Wesener, A., Vallance, S., Tesch, M., Edwards, S., Frater, J., & Moreham, R. (2021). A mobile sense of place: exploring a novel mixed methods user-centred approach to capturing data on urban cycling infrastructure. *Applied Mobilities*, 7(4), 327–351. <https://doi.org/10.1080/23800127.2021.1893941>
- Wrathall, M. (2025) "Martin Heidegger", *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*, Edward N. Zalta & Uri Nodelman (eds.), URL = <<https://plato.stanford.edu/archives/spr2025/entries/heidegger/>>.
- Wyatt, G. (2020). *The Phenomenology of Traffic: Experiencing Mobility in Ho Chi Minh City* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429266287>
- Zuskáčová, V. 2023. "Where Are You?": (Auto)ethnography of Elite Passage and (Non)-Placeness at London Heathrow Airport." *Mobilities* 18 (6): 936–951. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2171805>.



Note for Readers:

This paper contains an identical English abstract in two sections:

Abridged Paper: To provide an overview for international readers.

Persian Section: To meet the standardized structure of Persian academic publications.

This repetition is intentional to ensure alignment with academic standards and facilitate readability for both audiences. Readers are encouraged to review the full paper for comprehensive details.

یادداشت برای خوانندگان:

این مقاله شامل یک چکیده انگلیسی در دو بخش است:

Abridged Paper: برای ارائه یک دید کلی به خوانندگان بین‌المللی.

بخش فارسی: به منظور رعایت استانداردهای ساختار مقالات علمی فارسی.

تکرار این چکیده، با هدف انطباق با استانداردهای علمی و تسهیل مطالعه برای هر دو گروه از مخاطبان طراحی شده است. خوانندگان می‌توانند برای دریافت جزئیات کامل، به متن اصلی مقاله مراجعه کنند

© [2025] by the author(s). This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). The authors retain copyright, and this work may be shared and redistributed with proper attribution.

License link: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



© [۲۰۲۵] نویسنده(گان). این مقاله تحت مجوز Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) منتشر شده است. نویسنده(گان) مالک حقوق

مادی و معنوی اثر خود هستند، و این مقاله می‌تواند با ذکر منبع مورد استفاده، بازنشر و توزیع شود.

لینک مجوز: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



فهم بدن زیسته در تجربه دوچرخه‌سواری شهری؛ مطالعه خودمردم‌نگارانه در آمستردام*

محمد نظرپور^۱، احسان رنجبر^{۲*}، مارکو ته برومستروت^۳

۱. پژوهشگر دکتری شهرسازی، گروه شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

۲. استادیار طراحی شهری، گروه شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

۳. استادتمام حمل و نقل شهری، دانشکده علوم اجتماعی و رفتاری، دانشگاه آمستردام، هلند.

نکات شاخص

این پژوهش، تجربه زیسته بدنمند دوچرخه‌سواری شهری را از منظر پدیدارشناسی حرکت و بدن زیسته بررسی می‌کند. این پژوهش از روش خودمردم‌نگاری متحرک، برای اولین بار با هدف کاوش تعاملات تجسم‌یافته بین بدن، دوچرخه و محیط شهری استفاده می‌کند. نتایج نشان می‌دهد چگونه عادت‌های بدنی، استطاعت‌های محیطی و هنجارهای اجتماعی فرهنگی، تجربه دوچرخه‌سواری را به‌طور مشترک شکل می‌دهند. این پژوهش، بیش‌هایی برای مطالعات آینده طراحی شهری انسان‌محور در ایران ارائه می‌دهد.

مشخصات مقاله

چکیده

تاریخ ارسال ۱۴۰۳/۱۲/۲۶
تاریخ بازنگری ۱۴۰۴/۰۱/۲۰
تاریخ پذیرش ۱۴۰۴/۰۲/۱۳
تاریخ انتشار آنلاین ۱۴۰۴/۰۳/۲۹

حرکت در شهر فقط یک فعالیت کارکردی برای انتقال از مبدأ به مقصد براساس دیدگاه مهندسی حمل‌ونقل نیست؛ بلکه کنشی سیال، چندوجهی و درهم‌تنیده است. این کنش با ویژگی‌های محیطی، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی زمینه شهری خود و در بستر زندگی روزمره و تجربه‌های زیسته متحرک افراد معنا می‌یابد. در حوزه مطالعات شهری و طراحی شهری، پژوهش‌هایی که به بررسی تجربه‌های زیسته افراد از شهر هنگام جابه‌جایی می‌پردازند، به‌عنوان جریان‌های پژوهشی نوظهوری شناخته می‌شوند که در تقاطع مطالعات شهری، انسان‌شناسی، پدیدارشناسی، طراحی شهری و مطالعات جابه‌جایی قرار دارند. در همین راستا، پژوهش حاضر قصد دارد فهم نقش بدن در تجربه زیسته دوچرخه‌سواری شهری را در زمینه‌ای مشخص و در ادامه خط مطالعات پدیدارشناسی حرکت و پدیدارشناسی بدن بررسی کند. پرسش اصلی پژوهش این است که بدن چه نقشی در تجربه زیسته دوچرخه‌سواری شهری در آمستردام دارد. این مطالعه با بهره‌گیری از روش خودمردم‌نگاری متحرک، نقش و جایگاه بدن را در تجربه زیسته محقق (نویسنده اول) از دوچرخه‌سواری در بازه‌های زمانی مختلف در آمستردام، به‌عنوان شهری دوستدار دوچرخه توصیف و تحلیل کرده است. یافته‌های پژوهش شامل هفت مضمون اصلی، از جمله «سیگنال‌های بدنی» و «تعامل روی زین» است که هر کدام از خلال توصیفات خودمردم‌نگارانه، جنبه‌هایی از درهم‌تنیدگی بدن، دوچرخه و محیط شهری در تجربه زیسته را تحلیل می‌کنند. مضامینی که نشان می‌دهد بدن به‌عنوان واسطه امکان تجربه، نقش فعالی در تجربه زیسته دوچرخه‌سواری شهری دارد و نحوه مواجهه فرد با فضا و خود و دیگران را شکل می‌دهد. این روابط متأثر از ویژگی‌های محیطی و اقلیمی، نظام برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و شهرسازی، سوبه‌های فرهنگی و قوانین و هنجارهای رسمی و غیررسمی و... منجر به تجارب زیسته متنوعی از این کنش در زمینه‌های شهری مختلف می‌شود. در پایان، این پژوهش پیشنهادهایی برای مطالعات آینده در زمینه طراحی شهری در ایران ارائه می‌دهد.

واژگان کلیدی

پدیدارشناسی حرکت
تجربه زیسته دوچرخه‌سواری شهری
بدن زیسته
خودمردم‌نگاری متحرک
آمستردام.





Original Research Paper

Understanding the Lived Body in the Urban Cycling Experience: An Autoethnographic Study in Amsterdam*

Mohammad Nazarpour¹, Ehsan Ranjbar^{**2}, Marco te Brömmelstroet³

1. PhD Researcher, Department of Urban Planning, Faculty of Art, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

2. Assistant Professor, Department of Urban Planning, Faculty of Art, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

3. Full Professor in Urban Mobility, Faculty of Social and Behavioural Sciences, University of Amsterdam, The Netherlands.

Highlights

- Investigates the lived bodily experience of urban cycling through the lens of phenomenology of movement and the lived body.
- Employs mobile autoethnography to explore embodied interactions between body, bicycle, and urban environment in Amsterdam.
- Reveals how bodily habituation, environmental affordances, and socio-cultural norms co-constitute cycling experience.
- Provides insights for future Iranian human-centered urban design studies.

Abstract

Movement in the city is not merely a functional activity aimed at traveling from point A to point B, as conceived within transportation engineering. Rather, it is a fluid, multidimensional, and entangled practice that acquires meaning through its embeddedness in environmental, cultural, social, economic, and political contexts within the fabric of everyday life and through individuals' lived mobile experiences.

In urban studies and urban design, research exploring individuals' lived experiences of mobility in the city is an emerging field situated at the intersection of urbanism, anthropology, phenomenology, and mobility studies. From this perspective, inquiries into the lived experience of urban cycling address a fundamental question: how do individuals experience cycling in different urban contexts and spaces?

Within this framework, the present study seeks to understand and describe the role of the body in the lived experience of urban cycling in a specific urban context, continuing a line of inquiry in the phenomenology of movement and the phenomenology of the body. Using mobile autoethnography, the study examines the first author's embodied experience of cycling in Amsterdam, a bicycle-friendly city, across different temporal and spatial conditions. The findings reveal seven interrelated themes that, through autoethnographic description and analysis, illuminate the entanglement of the body, the bicycle, and the urban environment in lived experience. These themes demonstrate that the body, as the medium of experience, plays an active and constitutive role in shaping one's interaction with space, self, and others. Such relations are mediated by environmental and climatic characteristics, mobility systems and planning policies, cultural dimensions, and both formal and informal norms, producing diverse lived experiences of urban cycling across different urban contexts. In the final section, this research provides recommendations for future Iranian urban design studies.

Article Info

Received	16/03/2025
Revised	09/04/2025
Accepted	03/05/2025
Available Online	19/06/2025

Keywords

Phenomenology of movement
urban cycling lived experience
lived body
mobile autoethnography
Amsterdam.



© [2025] by the author(s).

Citation of the article

Nazarpour, M., Ranjbar, E., & te Brömmelstroet, M. (2025). Understanding the Lived Body in the Urban Cycling Experience: An Autoethnographic Study in Amsterdam. *Iranian Urban design studies*, 2(1), 221-254.

*This article is extracted from the doctoral dissertation of the author, Mohammad Nazarpour, titled "Understanding the Lived Experience of Urban Cycling (Amsterdam as Bike-Friendly City and Tehran as Car-Dominated one)", supervised by Ehsan Ranjbar and advised by Marco te Brömmelstroet, at Tarbiat Modares University.

** Author Corresponding: Email: e_ranjbar@modares.ac.ir

مقدمه

امروزه دوچرخهسواری شهری به‌عنوان شیوه‌ای کارآمد در جابه‌جایی و حوزه‌های تأثیرگذار در تلاش‌های جهانی برای مقابله با تغییرات اقلیمی، کاهش مصرف انرژی، ارتقای سلامت عمومی، بهبود کیفیت فضاهای شهری و حرکت به‌سوی تحقق شهرهای انسان‌محور، مورد توجه ویژه قرار گرفته است (Roaf et al., 2024; Pucher et al., 2011; Wang et al., 2025; Colville-Andersen, 2018; Nello-Deakin & Niko- (Antón-González et al., 2023) jaeva, 2020; Waitt & Buchanan, 2022; افزون بر این، تعامل پیچیده دوچرخهسواری با ویژگی‌های متنوع محیطی، اجتماعی و فرهنگی، اقتصادی و سیاسی و... در بسترهای مختلف، آن را به لنزی ویژه برای بررسی طیف گسترده‌ای از مسائل و موضوعات در مطالعات شهری از زوایای گوناگون تبدیل کرده است.

یکی از شاخه‌های مهم این مطالعات، پژوهش درباره تجربه‌های زیسته دوچرخه‌سواران در و از فضاهای شهری در زمینه‌های مختلف است. این حوزه در مقایسه با مطالعات مربوط به تجربه‌های زیسته پیاده‌ها که سابقه‌ای طولانی‌تر دارند، نسبتاً نوپا به شمار می‌آید و پژوهش‌های آن محدود و مربوط به سال‌های اخیر است (به‌عنوان مثال Mayers, 2020; Dunlap et al., 2020; Marquart et al., 2020; Bhandal & Noonan, 2022; & D. Glover, 2019; Quintao et al., 2019; Van Cauwenberg et al., 2018; Jungnickel & Aldred, 2014; Simpson, 2018). پرسش بنیادین این حوزه مطالعاتی این است که چگونه زمینه‌های شهری با ویژگی‌های مختلف بر تجربه دوچرخهسواری تأثیر می‌گذارند و از آن متأثر می‌شوند.

هدف این مطالعات را می‌توان در دو بخش تعریف کرد. نخست، این پژوهش‌ها به فهم نحوه مواجهه افراد با فضا و جامعه از طریق تجارب زیسته متحرک می‌پردازند تا درهم‌تنیدگی ویژگی‌های مختلف یک بستر مشخص را نشان دهند؛ یعنی چگونه شیوه‌های متفاوت حرکت در فضا، به شکل‌گیری مناسبات متنوع سازمان‌دهی فضا و جامعه منجر می‌شوند. برای مثال، چگونه شیوه‌های جابه‌جایی فعال (پیاده‌روی و دوچرخهسواری) در مقایسه با شیوه خودروبی، فرصت‌های متفاوتی برای تعاملات اجتماعی فراهم می‌آورند و چگونه مطالعه این شیوه‌های حرکت می‌تواند مضامین فرهنگی و هویتی زمینه خاصی را بازتاب دهد. این نوع مطالعات میان‌رشته‌ای در حوزه‌های انسان‌شناسی شهری، پدیدارشناسی شهری، جامعه‌شناسی شهری، مطالعات فرهنگی و... مورد توجه قرار گرفته‌اند.

از سوی دیگر، با توجه به دیدگاه‌های متأخر در طراحی شهری و اهمیت فزاینده توسعه فضاهای عمومی انسان‌محور، مطالعات مرتبط با فهم تجربه زیسته افراد از فضا به‌عنوان پیش‌نیازی برای طراحی، برنامه‌ریزی و مداخله مطرح می‌شوند. این مطالعات بنیادین می‌توانند نقش مهمی در شکل‌دهی سیاست‌ها و اقدامات مبتنی بر درک تجربه کاربران از فضاهای شهری ایفا کنند؛ نقشی که در حوزه سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و طراحی شهری دست‌در-دوچرخه به‌شدت احساس می‌شود. برنامه‌ریزی‌ها و اقداماتی که بیشتر بر تأمین زیرساخت‌های سخت مانند مسیرهای دوچرخه متمرکز بوده‌اند، اما به تجربه کاربران توجه کافی نداشته‌اند. درحالی‌که نیازها و ترجیحات و شیوه‌های ادراک دوچرخه‌سواران اساساً با سایر کاربران فضا متفاوت است. این خلأ مطالعاتی باعث ایجاد تفاوت‌های قابل‌توجهی بین دیدگاه طراحان شهری و تجربه واقعی دوچرخه‌سواران می‌شود (Quintao et al., 2019; Duppen & Spierings, 2013). بنابراین بدون درک عمیق از تجربه زیسته دوچرخهسواری در زمینه شهری مشخصی که این تجربه در آن شکل می‌گیرد، نمی‌توان انتظار داشت برنامه‌ریزی و طراحی شهری به نیازهای واقعی پاسخ دهد و به ارتقای کمی و کیفی این شیوه جابه‌جایی پایدار، فعال و انسان‌محور کمک کند.

پژوهش حاضر در چهارچوب این خلأ مطالعاتی به دنبال فهم بدن زیسته در تجربه دوچرخهسواری شهری در یک زمینه مشخص (آمستردام) و در قالب مطالعات «پدیدارشناسی حرکت» و «پدیدارشناسی بدن» است. پرسش اصلی پژوهش این است که بدن چه نقشی در تجربه زیسته دوچرخهسواری شهری در آمستردام دارد. این پژوهش در تقاطع با حوزه‌هایی چون «جغرافیای انسان‌گرا» که هدفش در مرکزیت قراردادن «انسان‌ها و آگاهی، احساسات، افکار و عواطف انسانی» (Cresswell, 2013: 109) است و «مطالعات جابه‌جایی‌ها» که تمرکزش بر فهم کنش‌های تجسم‌یافته و زیسته متحرک و بازنمایی‌ها، ایدئولوژی‌ها و معانی وابسته به آن‌هاست (Jensen et al., 2020). با استفاده از روش تحقیق «خودمردم‌نگاری متحرک»، نقش و جایگاه بدن در تجربه زیسته نویسنده اول از دوچرخهسواری در بازه‌های زمانی مختلف در آمستردام توصیف و تحلیل شده است.

یافته‌های پژوهش شامل هفت مضمون اصلی از جمله «سیگنال‌های بدنی» و «تعامل روی زمین» است که هر کدام از خلال توصیفات خودمردم‌نگارانه، جنبه‌هایی از درهم‌تنیدگی بدن، دوچرخه و محیط شهری در تجربه زیسته را تحلیل می‌کنند. مضامینی که نشان می‌دهد بدن به‌عنوان واسط امکان تجربه، نقش فعالی در تجربه زیسته دوچرخهسواری شهری دارد و نحوه مواجهه فرد با فضا و خود و دیگران را شکل می‌دهد. روابطی که متأثر از ویژگی‌های محیطی و اقلیمی، نظام برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و شهرسازی، سوبه‌های فرهنگی و قوانین و هنجارهای رسمی و غیررسمی و... به تجارب زیسته متنوعی از این کنش در زمینه‌های شهری مختلف منجر می‌شود.



مبانی نظری

چرخش جابه‌جایی و تغییر نگاه به کنش‌های متحرک

در دو دهه اخیر، با ظهور «چرخش جابه‌جایی»^۷ (Cresswell, 2006) در علوم انسانی و اجتماعی که با عنوان «پارادایم جدید جابه‌جایی»^۸ نیز شناخته می‌شود (Sheller & Urry, 2006; Hannam et al., 2006)، مجموعه‌ای از تحقیقات میان‌رشته‌ای برای فهم کنش‌های متحرک افراد از زوایای مختلف در مطالعات شهری شکل گرفته است؛ برای مثال: (Jensen et al., 2020; Adey et al., 2014).

این چرخش، با نقد دیدگاه‌های ایستا که سنتاً روی تحلیل روابط و پدیده‌ها در این حوزه‌ها حاکم بوده‌اند، بر درک و تحلیل معانی موجود در جنبش‌ها، جریان‌ها و شبکه‌هایی تأکید دارد که انسان‌ها را در ابعاد و مقیاس‌های گوناگون به یکدیگر و به امور مختلف متصل می‌کنند. در این چهارچوب، حرکت مردم در شهر صرفاً فعالیتی کارکردی برای انتقال از مبدأ به مقصد براساس دیدگاه حمل‌ونقلی نیست؛ بلکه کنشی پیچیده و چندبعدی است که تحت تأثیر عوامل محیطی، فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی شکل گرفته و در تجربه‌های زیسته فردی و جمعی معنا می‌یابد. در این جریان نوین معرفت‌شناسانه، دوچرخه‌سواری شهری به‌عنوان کنشی پیچیده و سرشار از معانی زیسته، در ارتباط با روابط اجتماعی، مناسبات فرهنگی، هنجارهای سیاسی و ادراکات محیط مادی و غیرمادی شناخته می‌شود (Vivanco, 2013; Spinney, 2008; Willis et al., 2015; Larsen, 2014; Nello-Deakin & Nikolaeva, 2020; Hausteine et al., 2019; Simpson, 2018).

برای فهم ابعاد پیچیده، ذهنی و درهم‌تنیده کنش‌های متحرک افراد در فضاهای شهری، ضروری است از نگرش‌های سنتی و ایستای حاکم بر فضا و فعالیت‌های انسانی و همچنین از دیدگاه تک‌بعدی و مسلط مهندسی ترافیک در مطالعه حرکت در شهر فراتر رفت (Wilde & Klinger, 2022; te Brömmelstroet et al., 2017). در این راستا، لازم است این کنش‌ها از زاویه دید کنشگران، آن‌گونه که آن را تجربه می‌کنند، بررسی شود و در ذیل معرفت‌شناسی تفسیرگرایی و رویکردهای پدیدارشناسانه و انسان‌شناسانه مطالعه گردد (Verstappen, 2023; Vivanco, 2013; Marquart et al., 2020; Stefansdotti, 2014). همچنین بهره‌گیری از «روش‌شناسی‌های در حال حرکت»^۹ متناسب با ماهیت چندبعدی، پویا و متحرک این کنش‌ها ضرورتی اساسی به شمار می‌آید.

پدیدارشناسی تجربه‌های زیسته متحرک

پدیدارشناسی به‌طور کلی مطالعه تجارب ماست؛ مطالعه تجربه‌های انسانی و شیوه‌هایی که پدیده‌ها خود را در این تجربه و از طریق آن به ما نشان می‌دهند (Sokolowski, 2000: 2). رسالت پدیدارشناسی «بازگشت به خود چیزها»^{۱۰} و اولویت دادن به این است که ما چگونه درون جهان و به‌عنوان بخشی از جهان، آن را درک و تجربه می‌کنیم (Merleau-Ponty, 1962: ix). این رویکرد به‌نوعی پرسش درباره معنای زندگی است و به ما کمک می‌کند به‌صورت انتقادی و فلسفی از چگونگی شکل‌گیری تجربه زندگی مان در زمینه‌های اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و وجودی آگاه شویم (Van Manen, 2023: 13). پژوهش پدیدارشناسانه را باید کاوش در «زیست جهان»^{۱۱} و مطالعه «تجربه زیسته»^{۱۲} دانست (Richards & Morse, 2013: 71). پژوهشی که در آن تجربه زیسته بر این اصل استوار است که بدون داشتن تجربه زیسته نمی‌توان جهان را فهمید. تجربه‌ای که ما را نه به‌عنوان ناظران یک جهان بیرونی، بلکه به‌عنوان بخش جدایی‌ناپذیر از زیست‌جهان معرفی می‌کند (Pernecky & Jamal, 2010). زیست‌جهان نیز بنا به بستر ضمنی و جریان زندگی روزمره اشاره دارد که تجربه‌ها در آن رخ می‌دهند و معمولاً خارج از دید و توجه ارادی است. انسان‌ها معمولاً تجارب خود را آگاهانه و به‌طور عمومی شکل نمی‌دهند؛ بلکه این تجارب صرفاً اتفاق می‌افتند و افراد توجهی به چگونگی وقوع آن‌ها ندارند؛ چه به‌صورت تصادفی باشند و چه بخشی از ساختارهای تجربی بزرگ‌تر (Seamon, 2000: 159; Van Manen, 1997: 35). بدین معنا، زیست‌جهان نقطه آغاز فهم ما از تجارب زیسته است (Adams & Van Manen, 2008) و بنابراین هدف پژوهش پدیدارشناسی، بازگشت به تجارب زیسته از منظر زیست‌جهان و تلاش برای فهم و آشکارسازی معانی بدیهی پنداشته شده یا مغفول در تجربه انسانی است.

در سال‌های اخیر، به‌ویژه تحت تأثیر توسعه مطالعات میان‌رشته‌ای جابه‌جایی و به‌طور مشخص تأثیر چرخش جابه‌جایی بر این حوزه، مطالعه پدیدارشناسانه کنش‌های متحرک و موضوع فهم «تجربه‌های زیسته متحرک»^{۱۳} افراد در زمینه‌های مختلف مورد توجه مطالعات پدیدارشناسی قرار گرفته و موجب توجه به جریان مطالعاتی مشخصی با نام «پدیدارشناسی حرکت»^{۱۴} شده است (Smith, 2016; Wyatt, 2020; Standal, 2021; Qian, 2021; Engelsrud, 2011). پژوهش حاضر، در ادامه خط جریان مطالعات جابه‌جایی و در حوزه مطالعات پدیدارشناسی حرکت و پدیدارشناسی بدن قرار می‌گیرد که به‌دنبال فهم نقش بدن در تجربه زیسته دوچرخه‌سواری شهری در یک «شهر دوستدار دوچرخه»^{۱۵} است.

بدن زیسته و تجربه بدنمند دوچرخه‌سواری

این پژوهش بر فهم تجربه بدنمند دوچرخه‌سواری و مشخصاً بر بعد «بدن زیسته»^{۱۶} به‌عنوان یکی از ابعاد زیست جهان چهارگانه معرفی‌شده



در مطالعات پدیدارشناسانه، توسط من منن^{۱۵} (۱۹۹۷) متمرکز است. این ابعاد چهارگانه شامل فضای زیسته^{۱۶}، زمان زیسته^{۱۷}، روابط انسانی زیسته^{۱۸} و بدن زیسته است. بدن زیسته به این بنیان فکری در پدیدارشناسی برمی‌گردد که ما همیشه به شکل بدنمند در جهان و در ارتباط با جهان هستیم (Van Manen, 1997: 103). بدن زیسته مرکز توجه اصلی در کار پدیدارشناسی ادراک^{۱۹} مرلوپونتی^{۲۰} (۱۹۶۱-۱۹۰۸) است که از او حتی به‌عنوان «پدیدارشناس بدن^{۲۱}» نیز یاد می‌شود. او با کار ویژه در حوزه مطالعات «آگاهی بدنی^{۲۲}» از زاویه پدیدارشناسانه این خوانش را مطرح می‌کند که «بدن شرط امکان هر نوع تجربه‌ای محسوب می‌شود» (Crossley, 2012: 92) و این به این معناست که اساساً تجربه ما به‌واسطه بدن ما شکل می‌گیرد و بدنمندی ماست که «بودن در جهان^{۲۳}» (Merleau-Ponty, 1962: xi) را ممکن می‌کند؛ «من بدنم هستم» (Merleau-Ponty, 1962: 151) و «بدن من نظرگاه من به روی جهان» است (Merleau-Ponty, 1962: 70). به زعم او «بدن زیسته یک ایستگاه با فرم فیزیکی خاص یا ساختار آناتومیک مشخص نیست؛ بلکه به‌عنوان مجموعه‌ای از امکان‌هایی برای عمل است که هر یک از ما آن را از درون به بیرون تجربه می‌کنیم» (Hale, 2016: 9). بنابراین مرلوپونتی ادراک را ضرورتاً «پدیداری بدنی^{۲۴}» و بودن در جهان را اساساً بودن بدنمند می‌داند:

پدیدار ادراک نه صرفاً به‌حسب امکان، بلکه به‌حسب ضرورت و ذات، پدیدار بدنی است. ادراک قسمی واقعۀ ذهنی شخصی نیست و بدن هم صرفاً یک عین مادی دیگر در کنار سایر اعیان نیست. وقتی ادراک را در یکی از دو طرف تمایزی قاطع میان تجربه‌های ذهنی درونی و امور واقع عینی بیرونی جای می‌دهیم، از دیدن خود ادراک محروم می‌مانیم. به‌جای آن ادراک، در انضمامی‌ترین شکلش، به‌صورت جنبه‌ای از جوانب در جهان بودن بدنی ما ظاهر می‌شود (Carman, 2019: 76).

بنابراین «بدن شیئی میان اشیای دیگر نیست» (Merleau-Ponty, 1962: 80). او این را با تمیز بین بدن عینی ساخته‌شده از عضلات و استخوان‌ها و بدن زیسته تشریح می‌کند. از این منظر، «بدن زیسته یک شیء نیست که بتواند از زوایای مختلف درک شود، به‌کناری آن را گذاشت یا آن را در فضای عینی مکان‌یابی کرد» (De Vignemont, 2025). مرلوپونتی استدلال کرد که بنیان زیسته جهان، «ادراک» است و به‌نوبه خود بر بدن زیسته استوار است (Seamon, 2025: 98). بدن زیسته از منظر درگیری عملی‌اش^{۲۵} با جهان فهم می‌شود و به‌زعم مرلوپونتی، آگاهی اساساً با عمل و بنابراین با «من می‌توانم» (Merleau-Ponty, 1962: 80) همراه است. «فضای بدنمند فضایی از اعمال است که همراه با معنای وجودی و همین‌طور همراه با مسیرهای وجود، به‌سمت اشیا می‌رود» (De Vignemont, 2011).

در تجربه دوچرخهسواری، بدن نقش فعالی ایفا می‌کند؛ زیرا حرکت و سرعت وابسته به انرژی بدن است و برخلاف راننده خودرو، بدن دوچرخه‌سوار به‌طور مستقیم با محرک‌های محیطی در ارتباط است. این ارتباط فعال میان کانال‌های حسی بدن و محرک‌های محیطی شکل می‌گیرد. زمانی که فرد در محیطی قرار می‌گیرد، ادراک غنی حاصل می‌شود که درگیری حسی و ادراکی فعال با آن محیط برقرار شود (Ingold & Kurtilla, 2000). یک دوچرخه‌سوار به‌واسطه تعامل بدنمند است که ارتباط خود را با دوچرخه، زیرساخت، مناظر و سایر کاربران فضا به‌شکل فعالانه برقرار می‌کند (Freudental-Pedersen & Kesselring, 2017). دوچرخهسواری به‌عنوان «پدیدار چند حسی^{۲۶}» (Themen & Popan, 2013; Jungnickel & Aldred, 2014; van Duppen & Spierings, 2013) برای دوچرخه‌سوار تجربه می‌شود و استمرار رکاب‌زدن در یک محیط، به‌مرور زمان نوعی «حس مکان متحرک^{۲۷}» (Cook & Edensor, 2017; Wesener et al., 2021) در او ایجاد می‌کند. پژوهش دانلاب و همکاران (2020) درباره جغرافیای عاطفی دوچرخهسواری شهری نشان می‌دهد که افراد در ابتدا با اهداف مختلف به دوچرخهسواری روی می‌آورند و در طی تعامل بدنمند با دوچرخه و محیط، پیوندی عاطفی و احساسی با آن برقرار می‌کنند. بنابراین ابعاد عاطفی و احساسی دوچرخهسواری نیز جزئی جدایی‌ناپذیر از تجربه بدنمند دوچرخه‌سوار هستند.

پیشینه پژوهش

همان‌طور که اشاره شد، مطالعات مرتبط با فهم تجارب زیسته افراد در حرکت با شیوه‌های مختلف جابه‌جایی، حوزه‌های نوین در پژوهش‌های مطالعات شهری است که در سال‌های اخیر تعداد کمی از آن‌ها، به‌ویژه بر تجربه زیسته دوچرخهسواری شهری متمرکز شده‌اند (نظریور و همکاران، زیر چاپ). از میان این مطالعات، آن‌هایی که به نقش بدن در تجربه دوچرخهسواری شهری پرداخته‌اند، انگشت‌شمار بوده‌اند. برای مثال، مطالعه اسنایزک و همکاران^{۲۸} (۲۰۱۳) بر توصیف و تحلیل احساساتی چون وزش باد بر پوست صورت، حس سرعت و تلاش در رکاب‌زدن تأکید کرده‌اند. همچنین، احساسات مرتبط با ایمنی بدن در مواجهه با خطرانی مانند ترس از تصادف و فشارهای جسمی و روانی ناشی از دوچرخهسواری در محیط‌های شلوغ نیز بررسی شده است (Cook & Edensor, 2014; Lee, 2016). موضوع دیگری که در این حوزه مطالعه شده، تأثیر توانایی‌های جسمی دوچرخه‌سواران سالمند بر تجربه



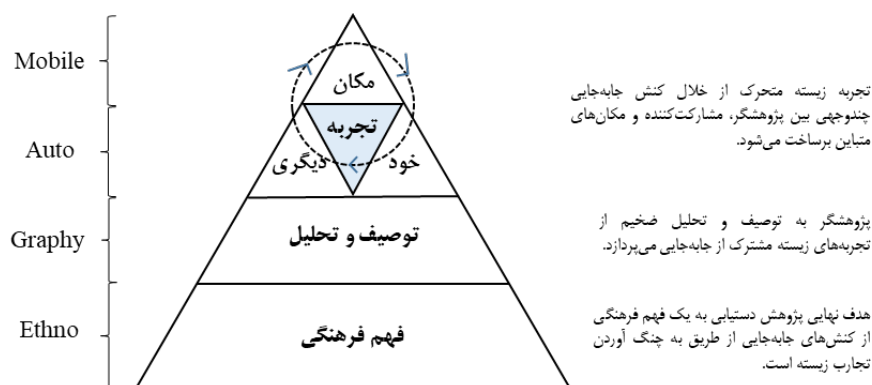
دوچرخه‌سواری است (Van Cauwenberg et al., 2018). این موضوع نشان می‌دهد چگونه ناتوانی‌های عملکردی و حسی مرتبط با بدن افراد مسن، حساسیت آن‌ها را دربارهٔ موانع محیطی افزایش می‌دهد. مرور این پژوهش‌ها نشان می‌دهد که هیچ‌کدام در چهارچوب مشخص مطالعات پدیدارشناسی حرکت و فهم تجارب زیسته از دیدگاه پدیدارشناسی انجام نشده‌اند و پژوهش حاضر نخستین مطالعهٔ میدانی در این حوزه با تکیه بر تحلیل و تفسیر پدیدارشناسانه و بهره‌گیری از روش خودمردم‌نگاری متحرک به شمار می‌آید.

روش پژوهش

روش‌های مردم‌نگاری به دلیل تنوع شیوه‌های جمع‌آوری داده و مشارکت فعالانهٔ محقق و همین‌طور غوطه‌وری در بافت تجارب، لنزی قدرتمند برای درک تجارب زیسته است. با وجود این، برای فهم تجارب زیسته مختلف، استفاده از ابزارهای نوآورانه و فنون متفاوت در چهارچوب مردم‌نگاری با توجه به ویژگی‌های پدیدهٔ مطالعه لازم است. با توجه به ماهیت سیال تجربهٔ دوچرخه‌سواری، این پژوهش از روش خودمردم‌نگاری متحرک (دیاگرام شماره ۱) برای درک و توصیف بدن زیسته در تجربهٔ دوچرخه‌سواری شهری در آمستردام بهره برده است. خودمردم‌نگاری شاخه‌ای از مردم‌نگاری است که به‌عنوان رویکردی نوین در پژوهش و نگارش تحقیقات کیفی معاصر، بر توصیف و تحلیل تجربهٔ شخصی محقق با موضوع تحقیق تأکید دارد (Chang, 2008). این روش شامل حرکت پیوسته میان تجربه و بازاندیشی محققانه، همراه با مشاهده و کشف زمینه‌ای گسترده‌تر از آن تجربه است (Ellis, 2004: 14) و تمرکز تحقیق را از دیگران به سمت خود محقق سوق می‌دهد (Boylorn and Orbe, 2014). این روش در حوزه‌های مختلف مطالعات جغرافیای انسانی، انسان‌شناسی، مطالعات فرهنگی و انتقادی و... مورد استفاده قرار گرفته و به‌کارگیری آن در مطالعات جابه‌جایی محدود و محدود به سال‌های اخیر بوده است (برای مثال: Rink, 2016; Cook and Edensor, 2017; Ravensbergen; et al., 2023; Spinney, 2006; Zuskáčová, 2023; Larsen, 2014).

خودمردم‌نگاری متحرک را به‌واسطهٔ تمرکز بر فهم کنش‌های متحرک و پیروی از روش‌شناسی «تحقیق در حال حرکت»^۴، باید کاربردی از خودمردم‌نگاری در مطالعات مربوط به تحلیل «کنش‌ها و پدیده‌های متحرک»^۵ در چهارچوب پدیدارشناسی حرکت و پارادایم جدید جابه‌جایی دانست. در این رویکرد، محقق به‌عنوان مشارکت‌کننده‌ای فعال در بطن تجربه حضور دارد؛ الزامی که به‌عنوان ویژگی «بودن در آنجا»^۶ برای فهم چنین تجارب پیچیده و متحرکی مطرح شده است (Laurier, 2010; Spinney, 2011).

فرایند میدانی تحقیق در سه بازهٔ زمانی تابستان ۱۴۰۱، پاییز و زمستان ۱۴۰۲ و تابستان ۱۴۰۳، از طریق تجربه‌های دوچرخه‌سواری نویسندهٔ اول در آمستردام و طی نگارش مستمر یادداشت‌های روزانه از این تجربه و تحلیل آن‌ها برای تولید مضامین اصلی انجام شده است. جنبه‌های تصویری این تجارب نیز با ثبت عکس و فیلم از طریق دوربین نصب‌شده روی دوچرخه ضبط شده و در بازبینی مستمر آن‌ها همراه با یادداشت‌های میدانی، فرایند نگارش مستمر را شکل داده است. برای اطمینان از اعتبار فرایند تحقیق و نگارش و تولید متون خودمردم‌نگاری، این روند را دو استاد برجستهٔ حوزهٔ مطالعات دوچرخه‌سواری شهری در دانشکدهٔ علوم اجتماعی و رفتاری دانشگاه آمستردام بررسی کرده‌اند که تجربهٔ چشمگیری در هدایت دانشجویان در تحقیقات مردم‌نگارانه دارند. یکی از آن‌ها به‌عنوان نویسندهٔ سوم این مقاله، مشاور پروژهٔ تحقیقاتی نیز بوده است. تفاوت فضای ذهنی و بافت فرهنگی اجتماعی محقق اصلی با زمینهٔ کشور هلند و شهر آمستردام، یکی از محدودیت‌های تحقیق بود که با همراهی این مشاور، در فرایند تفسیر تجربیات مرتبط با زمینهٔ تحقیق به‌خوبی برطرف شد. مضامین در فرایندی مستمر از تحلیل و تفسیر داده‌های میدانی و یادداشت‌های توصیفی محقق، استخراج و دسته‌بندی شد و سپس هر مضمون در قالب روایت‌های خودمردم‌نگارانه به نگارش درآمد.



دیاگرام ۱. ابعاد خودمردم‌نگاری متحرک (منبع: نظریور، ۱۳۹۹)

یافته‌ها و بحث

یافته‌های پژوهش شامل هفت مضمون اصلی است که ابعاد گوناگونی از نقش بدن در تجربه زیسته نویسنده اول را در ارتباط با ویژگی‌های محیطی، فرهنگی و اجتماعی نشان می‌کند. هر مضمون، از خلال توصیفات خودمردم‌نگارانه، جنبه‌هایی از درهم‌تنیدگی بدن، دوچرخه و محیط شهری را تحلیل می‌کند. بدن به‌عنوان واسط امکان تجربه، نقش فعالی در تجربه زیسته دوچرخهسواری شهری دارد و نحوه مواجهه با فضا، خود و جامعه را شکل می‌دهد؛ مواجهه‌ای که متأثر از ویژگی‌های محیطی و اقلیمی، نظام برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و شهرسازی، سوبیه‌های فرهنگی و هنجارهای نوشته و نانوشته و... است. این مواجهه به تجارب زیسته متنوعی از این کنش در زمینه‌های شهری مختلف منجر می‌شود.

دوچرخه چیزی است، اما تقریباً هیچ چیز!

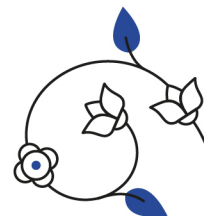
دوچرخه ابزاری ساده و سراسر است. از اجزای مشخصی ساخته شده و سیستم ارتباطی و عملکرد آن نیز واضح است؛ اما دوچرخهسواری آن‌هم در محیط‌های شهری، کنشی پیچیده، چندبعدی و درهم‌تنیده با مضامین محیطی، اجتماعی و فرهنگی، سیاسی و اقتصادی زمینه شهری خود است. زمانی که فردی بر دوچرخه‌سوار می‌شود و با توان بدنی‌اش به پدال‌ها نیرو وارد می‌کند، این ابزار ساده به پدیده پیچیده‌ای تبدیل می‌شود که مناسبات فضا و جامعه در بافت مشخص را از زوایای مختلف نشان می‌دهد. دوچرخهسواری در هر بستری، بازنمایی پیچیده ویژگی‌های درهم‌تنیده آن بستر است.

آمستردام در میان مردم جهان، به‌عنوان بهشت دوچرخه‌سواران شناخته می‌شود و دوچرخهسواری هلندی‌ها به‌عنوان امری خاص و برجسته به حساب می‌آید. امری که به شکل‌گیری گزاره‌هایی جهانی خاصی مانند «ما آمستردام نیستیم»^{۳۲} هم منجر شده است. گزاره‌ای که در گفتمان عمومی و مدیریتی زمینه‌های خودرومحور رواج دارد. اما زمانی که از درون این زیست‌جهان و از منظر کنشگرانش به آن نگاه می‌کنیم، دوچرخهسواری در هلند در واقع امری عادی و غیربرجسته و روزمره به شمار می‌آید؛ مشابه پوشیدن کفش برای خروج از خانه یا مانند آنچه یکی از نویسندگان برجسته دانمارکی برای نشان دادن جایگاه دوچرخه در فرهنگ کپنهاگ بیان کرده است: شبیه داشتن جاروبرقی در خیابان!

ما همه جاروبرقی داریم، همه یاد گرفته‌ایم چطور از آن استفاده کنیم و همه از آن استفاده می‌کنیم. اما در طول روز به جاروبرقی مان فکر نمی‌کنیم. فقط وقتی کیسه آن پر می‌شود، چشمانمان را می‌چرخانیم و آه می‌کشیم. درست مانند زمانی که لاستیکمان پنچر شده یا زنجیر دوچرخه‌مان شل است و دوچرخه‌مان را به تعمیرگاه می‌بریم... رابطه ما با دوچرخه‌هایمان، همانند رابطه‌مان با جاروبرقی‌هایمان است. هر دو فقط ابزارهای فوق‌العاده مؤثر و مفیدی هستند که زندگی روزمره‌مان را آسان‌تر می‌کنند (Colville-Andersen, 2018: 2).

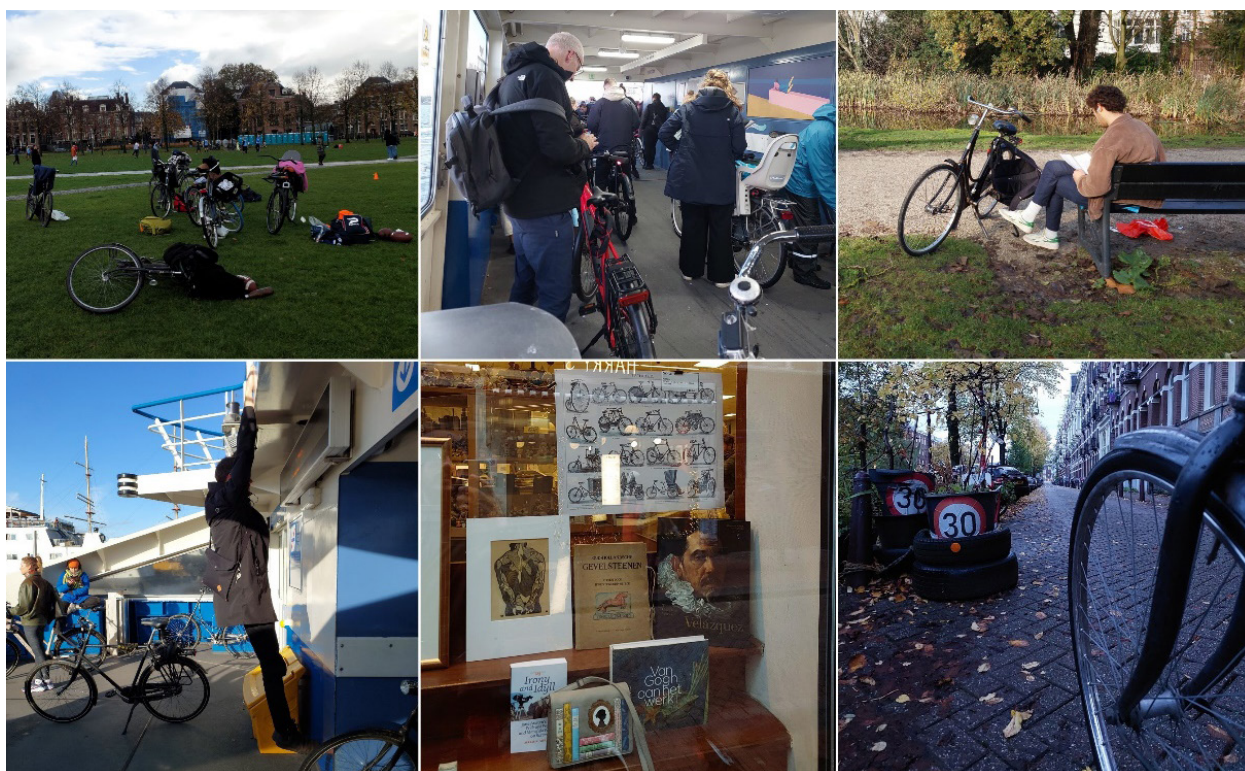
این توصیف از دوچرخه در زندگی روزمره تا حدی بیانگر فرهنگ دوچرخه در هلند هم هست؛ البته تفاوت‌هایی هم بین این دو فرهنگ وجود دارد که جلوتر به آن اشاره می‌شود. دوچرخه در زمینه کشور هلند وسیله‌ای است بسیار کاربردی برای جابه‌جایی‌های روزمره؛ ابزاری ساده، معمولی، ارزان و در دسترس. در هلند ۸۰ درصد از هلندی‌ها حداقل یک دوچرخه دارند (به‌ازای هر فرد، ۱.۳ دوچرخه وجود دارد که رتبه اول در جهان محسوب می‌شود). حدود ۲۸ درصد از کل سفرهای هلندی‌ها با دوچرخه انجام می‌شود (در برخی از شهرهای مرکزی این رقم به بیش از ۶۰ درصد می‌رسد) که این عدد در طی سه دهه تقریباً ثابت بوده است. همین‌طور ۵۳ درصد از سفرهای زیر ۵ کیلومتر با دوچرخه انجام می‌شود و زنان کمی بیش از مردان از دوچرخه به‌صورت روزانه استفاده می‌کنند (De Haas & Kolkowski, 2023).

دوچرخهسواری در هلند چنان فراگیر و روزمره است که به‌زعم کوپرز^{۳۳} (2013) یک «عادت‌واره ملی»^{۳۴} (Elias, 1996) محسوب می‌شود؛ به‌معنای گرایش‌های درونی‌شده و الگوهای رفتاری که در زندگی روزمره افراد شکل می‌گیرد و تجسم می‌یابد. در هلند دوچرخهسواری «نه یک سبک زندگی آگاهانه و نه یک بیانیه سیاسی» (Kuipers, 2012: 2)، بلکه عادت روزمره و روتینی بدیهی شناخته می‌شود. هلندی‌ها خود را به‌طور خاص «دوچرخه‌سوار» نمی‌نامند؛ همان‌طور که مردم در تهران خود را «خودروسوار» خطاب نمی‌کنند. هنگامی که در آمستردام به خیابان نگاه می‌کنیم، تنوع گسترده‌ای از افراد را می‌بینیم که با دوچرخه جابه‌جا می‌شوند؛ از سنین و جنسیت‌های مختلف، بدون کلاه ایمنی، دستکش یا لباس خاصی. دوچرخهسواری در این شهر انگار «شکل دیگری از پیاده‌روی» (Bruntlett & Bruntlett, 2018: 4) است. در رفت‌وبرگشت‌های روزانه، افرادی که با دوچرخه‌شان سوار بر شناورهای می‌شوند که آمستردام مرکزی را به بخش شمالی متصل می‌کند، انگار دست‌دردست دوچرخه‌هایشان قدم می‌زنند.



شکل ۱. افرادی که با دوچرخه‌شان به سمت شناورهای روبه‌روی ایستگاه مرکزی قدم می‌زنند.

در فرایند درونی‌شده این الگوهای روزمره، بدن نقش فعالی دارد. دوچرخه‌سواری در آمستردام عادت‌واره‌ای است که از طریق بدن درونی می‌شود و به‌واسطه همان بدن، نمود بیرونی می‌یابد. ماهیت بدنمند این عادت‌واره است که آن را متمایز می‌کند؛ فرایند هم‌زمان درونی و بیرونی شدن الگوهای آن تنها از طریق بدن ممکن است. بدنی که بدن زیسته و «بدن عادت‌ی»^{۳۵} نامیده می‌شود و ماهیتی «پیشا‌تاملی»^{۳۶} دارد و بخشی از زندگی روزمره افراد در ارتباط با فضا و جامعه را شکل می‌دهد. بدن‌های ما به‌مثابه واسطه‌هایی عمل می‌کنند که از طریق مواجهه و تعامل با جهان پیرامون، عادات و روال‌های حرکتی و بدنی را شکل می‌دهند. «عادت نه در اندیشه و نه در بدن عینی، بلکه در بدن به‌عنوان واسطه‌ای میان انسان و جهان قرار دارد» (Merleau-Ponty, 2010: 146).



شکل ۲. دوچرخه چیزی ناپیدا در زندگی روزمره هلندی‌هاست.

اهمیت حضور دوچرخه را می‌توان در استعاره رایج هلندی هم دید: «دوچرخه چیزی است، اما تقریباً هیچ چیز^{۳۷}». شاید همین سادگی و مخصوصاً کاربردی بودن دوچرخه است که آن را در زندگی روزمره هلندی‌ها به چیزی در واقع نامرئی تبدیل کرده است (Cox, 2015: 7). دوچرخهسواری در آمستردام پدیده‌ای غیرمعمول نیست؛ اما بسیار زمینه‌مند^{۳۸} است؛ زیرا زمینه و بافت هر بستر، نقش کلیدی در تجربه و بازنمایی شیوه‌های مختلف جابه‌جایی دارد. استیون فلمینگ^{۳۹} (2012)، نظریه‌پرداز و دوچرخه‌سوار استرالیایی، این نکته را به‌خوبی توصیف کرده است: «در نیویورک مردم به‌دلایل سیاسی دوچرخه‌سواری می‌کنند؛ در سیدنی به‌خاطر پرستیژش، در کپنهاگ به‌دلیل طراحی شهری خاص و در آمستردام به‌خاطر کاربردی بودنش.»

از منظر هایدگر، نوعی مواجهه عادی و پیشاتأملی با موجودات داریم که او به آن رابطه «تودستی^{۴۰}» می‌گوید؛ یعنی شیوه عملی و مستقیمی که ما با اطرافمان قبل از هرگونه تفکر آگاهانه درگیر می‌شویم و «روی آوردگی^{۴۱}» ما به‌سوی آن‌ها بر مبنای ارزش استفاده^{۴۲} آن‌ها در انجام عمل و فعالیت مشخص در یک زمینه مشخص که این یکی از انواع «بودن^{۴۳}» در اندیشه هایدگر است. دوچرخه در آمستردام ابزاری پرکاربرد است که می‌تواند ساده، ارزان، مستقل و سریع روی آوردگی معطوف به جابه‌جایی فرد را تحقق ببخشد. همانند مثال ابزار چکش در اندیشه هایدگر، دوچرخه اینجا مواجهه‌ای تودستی در تجربه زیسته افراد با خود دارد که ساختار هستی‌شناسانه^{۴۴} آن، «استطاعت^{۴۵}» برای عمل جابه‌جایی است. در مواجهه روزمره و در رابطه تودستی با دوچرخه، پتانسیل استطاعت آن برای جابه‌جایی است که آن را در ساحت زیسته در دسترس می‌کند.

هلندی‌ها به دوچرخه‌سواران ورزشی که با تجهیزات خاص و لباس‌های ویژه در حومه آمستردام دیده می‌شوند، «ویوقتر^{۴۶}» می‌گویند. در مقابل، «فیتسر^{۴۷}» به افرادی اطلاق می‌شود که به‌طور روزمره با سرعت پایین و بدون تجهیزات خاصی مانند کلاه ایمنی و لباس ویژه جابه‌جا می‌شوند. برای گروه اول، علاوه بر تفاوت در لباس و تجهیزات ایمنی، به‌دلیل سرعت بیشتر و نوع دوچرخه (دنده‌ای و فرمان خاص پایین‌تر نسبت به بدن)، بدن به جلو خم می‌شود تا اصطکاک کمتری با جریان باد ایجاد کند. در این حالت، محدوده دید، محدود و سر به‌جلو است. در مقابل، در گروه دوم به‌واسطه نوع دوچرخه (بدون دنده و فرمان بالا) و سرعت پایین، بدن نزدیک به زاویه قائم نسبت به دوچرخه قرار می‌گیرد که محدوده دید را گسترده‌تر می‌کند و امکان بهتری برای مشاهده محیط اطراف فراهم می‌آورد.



شکل ۳. دوچرخه‌سواران ورزشی (ویوقتر) و روزمره (فیتسر)

به‌طور معمول، دوچرخه در آمستردام از نوع شهری ساده و بدون دنده است؛ اما تفاوت‌هایی با دوچرخه در تهران دارد. فرمان آن مانند دوچرخه تهران صاف نیست و فرم منحنی دارد که نحوه گرفتن و حالت دست‌ها را تغییر می‌دهد. مهم‌تر از همه، ترمزها هستند؛ ترمزدستی وجود ندارد و پدال‌ها نقش ترمز را ایفا می‌کنند. برای ترمز گرفتن باید به‌صورت معکوس به پدال‌ها فشار وارد کنیم. در تجربه‌های اول، هنگام ترمز گرفتن ناخودآگاه پنجه دستم واکنش نشان می‌دهد و پاهایم گاهی نیروی کم و گاهی بیش از حد به پدال وارد می‌کنند که هر دو حالت در درس‌ساز است. بدنم قائم است، فشار کمتری به شانه‌ها وارد می‌شود و دید وسیع‌تری دارم که چرخش سر را برای تماشای اطراف راحت‌تر و بیشتر می‌کند. بدنم در حال درونی کردن تجارب متفاوتی است؛ الگوهایی که از طریق بدن درونی می‌شوند و به‌واسطه آن نمود پیدا می‌کنند.

دسته سارهای روی زین: تعاملات بدنمند و هنجارهای تثبیت‌شده در حرکت

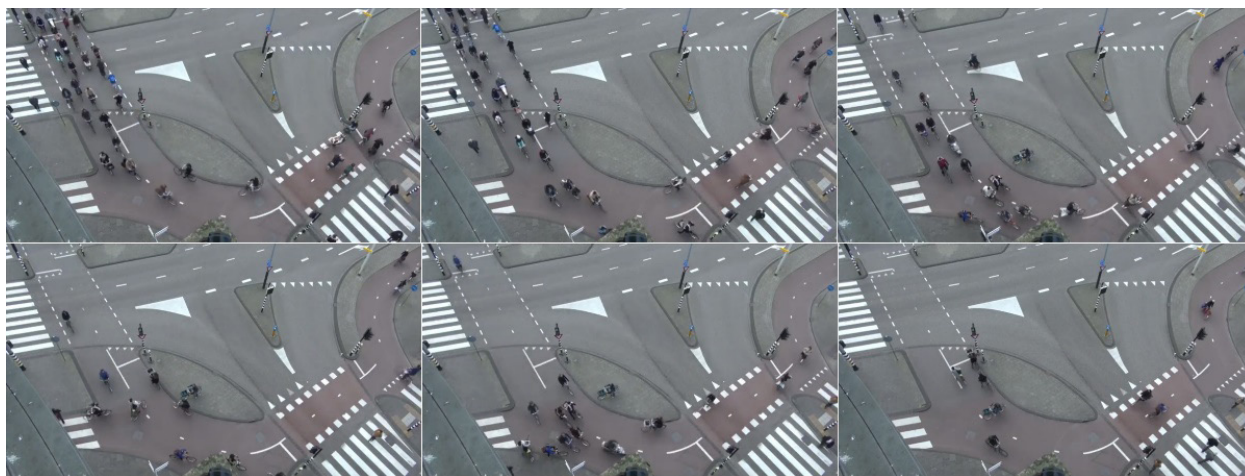
پیش از تهیه دوچرخه در آمستردام، زمان کافی داشتم تا به رفتار دوچرخه‌سواری که می‌دیدم، دقت کنم. با اینکه سال‌ها دوچرخه‌سواری کرده بودم، به نظر می‌رسید که باید به نکته‌های دیگری فراتر از مهارت راندن دوچرخه توجه کنم. اولین نکته‌ای که جلب توجه می‌کرد،



رکاب‌زنی جمعی دوچرخه‌سواران در جریانی بسیار سیال بود که به نظر می‌رسید قواعد و هنجارهای خاص خود را دارد. در تهران، دوچرخه‌سواری برای من یک کنش فردی بود و اغلب حس می‌کردم که در خیابان غریبه و گاهی مزاحم هستم؛ اما در آمستردام، انبوه بدن‌های روی زمین‌ها فضایی بصری و تعاملی ایجاد می‌کردند. به رفتار بدن دوچرخه‌سواران در آمستردام توجه می‌کردم و می‌دیدم که چگونه در یک رقص جمعی حرکت می‌کنند و نسبت به یکدیگر موقعیت بدنشان را تنظیم می‌کنند. منطق جمعی، طیفی از سرعت منعطف و هنجارهای اجتماعی به‌واسطه رفتار بدنی، بر جریان حرکت دوچرخه‌سواران حاکم بود و نوعی آشننگی سازمان‌یافته^{۴۸} یا هوش جمعی را ایجاد می‌کرد. حرکتی هماهنگ، بدون فرمان‌دهی مرکزی، ولی مبتنی بر نوعی آگاهی اجتماعی مشترک. با این جریان رقص جمعی دوچرخه‌سواران، بعدها در استعاره «دوچرخه‌سواران به‌مثابه دسته سارها»^{۴۹} مواجه شدم که مارکو ته برومستروت ۵۰ که خودش با نام «استاد دوچرخه»^{۵۱} در هلند معروف است، بیان می‌کرد:

درک این پیچیدگی سازمان‌یافته از دیدگاه غالب خودرومحور بسیار دشوار است. دقیقاً مانند یک غاز که به‌سختی می‌تواند درک کند چگونه سارها در حین حرکت به یکدیگر برخورد نمی‌کنند.

مارکو معتقد است که تعامل پیچیده بین دسته سارها می‌تواند با سه قانون رفتاری فردی نسبتاً ساده توضیح داده شود: نزدیک ماندن به مرکز گروه تا جای ممکن (هم‌بستگی^{۵۲})، رعایت فاصله کافی برای جلوگیری از برخورد (جدایی^{۵۳}) و هماهنگی با اطرافیان در ارتباط با جهت و سرعت حرکت (هم‌راستایی^{۵۴}). الگوی پیچیده‌ای که از حرکت دسته سارها می‌بینیم، نتیجه تعامل این قوانین فردی و الگویی است که از بالا هدایت نمی‌شود. به عبارتی دیگر، ظهور یک سیستم خودسازمان‌ده از تجمیع این قوانین ساده فردی به شکل‌گیری پیچیدگی سازمان‌یافته جمعی منجر می‌شود که هنگام دوچرخه‌سواری در آمستردام و ورودم به جریان حرکت سارها در خیابان به‌خوبی حس کردم.



شکل ۴. برداشت رفتار دوچرخه‌سواران از میدان Mr. Visserplein

منبع: پروژه دانشجویان دانشگاه آمستردام زیر نظر مارکو ته برومستروت. دسترسی به ویدئو:
<https://www.youtube.com/watch?v=zIJYbHn07Q&t=9s>

در لحظه مناسب، بدون ایجاد اختلال در حرکت جمعی، وارد مسیر دوچرخه شدم و سعی کردم موقعیت و نیروهای بدنم را با جریان و نظم موجود تطبیق دهم. اما پیش از این تطبیق، لازم بود به نقطه تعادل بین بدنم و دوچرخه‌ای برسم که ساختارش با دوچرخه‌ام در تهران متفاوت بود. شرط لازم برای حرکت دوچرخه، فشار وارد کردن بر رکاب و شرط لازم برای حفظ تعادل، هماهنگی بدن و دوچرخه در نقطه تعادل است. دوچرخه‌سواری نوعی هم‌ساختی^{۵۵} میان بدن و ابزار حرکت است که از باهم‌بندی^{۵۶} (Deleuze & Guattari, 1987) دوچرخه و بدن حاصل می‌شود. این دو عنصر به یکدیگر وابسته‌اند و پیوندشان بر پایه «روی‌آوردگی» فرد که حرکتی و بدنمند است، ایده ذهنی دوچرخه‌سواری را به تجربه‌ای ملموس تبدیل می‌کند. تجربه دوچرخه‌سواری همچنین به معنای موقعیت‌یابی^{۵۷} این هم‌ساختی در تعامل با انسان و غیرانسان^{۵۸} در بستر پیچیده زندگی روزمره است. راندن دوچرخه نیازمند هماهنگی عضلات درگیر در حرکت، حفظ تعادل بدن و دوچرخه، آمادگی ذهنی برای مقابله با کج شدن دوچرخه و نظارت فعال بر محیط اطراف برای مواجهه با خودروها، پیاده‌ها و دوچرخه‌سواران دیگر است.

برای مثال، در آمستردام در بخش‌هایی مرز فیزیکی مشخصی بین مسیر دوچرخه و پیاده‌روها وجود ندارد. این وضعیت باعث می‌شود عابران

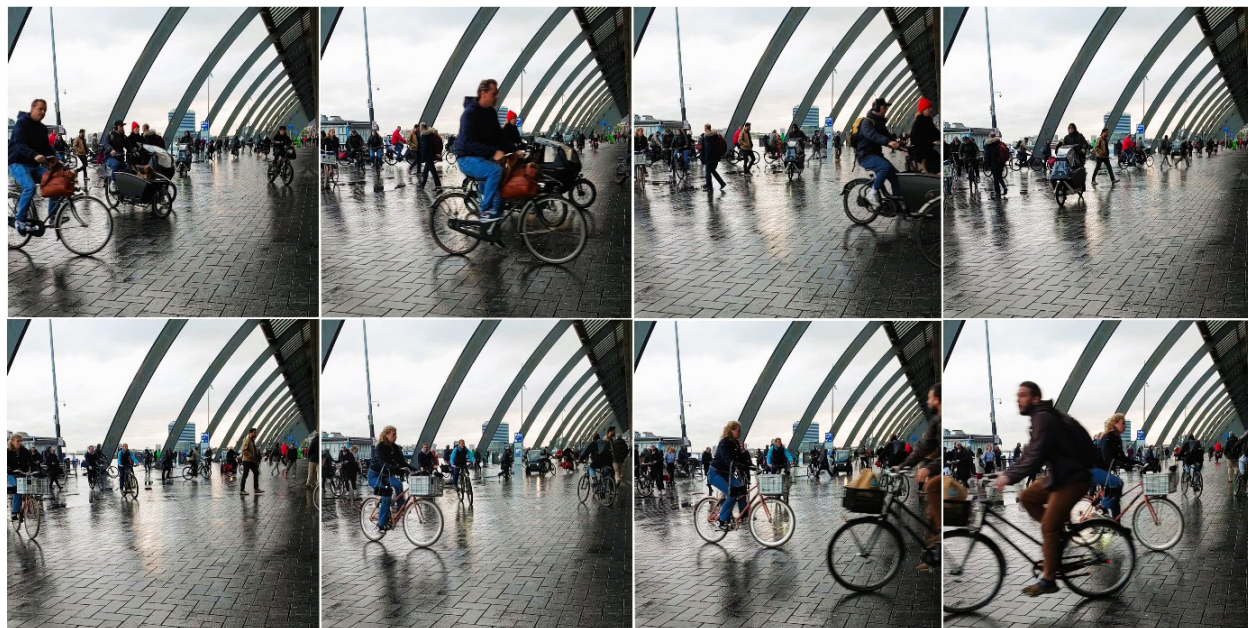
به راحتی وارد مسیر دوچرخه شوند و دوچرخه‌سواران مجبور باشند برای جلب توجه آن‌ها، به‌ویژه وقتی ارتباط چشمی ممکن نیست، بوق بزنند؛ امری که نشان‌دهنده درگیری فعال ذهن و بدن با خود، دیگران و محیط است. این تعامل، تجربه‌ای پیچیده و پویا برای دوچرخه‌سوار به‌وجود می‌آورد که ویوانسو^{۵۹} (۲۰۱۳) آن را «تعامل عالی انسان-ماشین»^{۶۰} می‌نامد. حفظ تعادل بین بدن و دوچرخه و سپس هماهنگی این ترکیب با جریان حرکت جمعی، مرا از یک دوچرخه‌سوار مبتدی و ناآشنا به عضوی از دسته سارها تبدیل کرد. توانسته بودم در جریان سارها روی زین باقی بمانم؛ اما هنوز چیزهای زیادی در پیش بود.



شکل ۵. دوچرخه‌سواری جمعی در آمستردام شبیه حرکت دسته سارهاست.

نرمال شدن بدن: یادگیری از طریق رکاب‌زنی در محیط

تجربه دوچرخه‌سواری شامل لحظاتی از افزایش و کاهش سرعت، مکث‌های کوتاه در فشار دوباره به رکاب، توقف کامل و شروع دوباره رکاب‌زنی است. این فرایند درگیری پیچیده و فعال بدن با دوچرخه و ویژگی‌های فنی مانند تعداد و قدرت دنده‌ها، ناهمواری‌های زمین، قوانین رسمی مانند چراغ‌های راهنما و قواعد نانوشته‌ای مثل سبقت گرفتن از سمت چپ مسیر دوچرخه، همچنین تأثیر نیروهای جوی مانند باد موافق یا مخالف و موقعیت بدن درباره اشیا و افراد ثابت و متحرک در فضا را در بر می‌گیرد. این عوامل در کنار هم، ضرباهنگ درهم‌تنیده بدن، دوچرخه و محیط را شکل می‌دهند که تجربه‌ای غنی از «مذاکره در حین حرکت»^{۶۱} (Jensen, 2010) با فضا و جامعه فراهم می‌کند. یکی از نقاط خاص برای مشاهده این مذاکرات در حین حرکت، فضای عمومی اشتراکی^{۶۲} روبه‌روی ایستگاه مرکزی آمستردام است؛ جایی که اتصال آبی به بخش شمالی آمستردام از طریق شناورهایی که رایگان پیاده و دوچرخه‌سواران را به بخش‌های مختلف شمال حمل می‌کنند.



شکل ۶. جریان‌های حرکتی در فضای اشتراکی روبه‌روی ایستگاه مرکزی که نیازمند درگیری فعالانه ذهن‌ها و بدن‌هاست.



فضاهای اشتراکی به‌عنوان محیط‌هایی هستند که در آن‌ها تسلط عملکردی جابه‌جایی به‌طور اساسی به چالش کشیده می‌شود و عملکردهای چندوجهی خیابان به‌عنوان فضایی برای همه مورد تأکید قرار می‌گیرد (Karndacharuk et al., 2014). فضای اشتراکی مقابل ایستگاه مرکزی، فاقد جداسازی فیزیکی، کانالیزه کردن حرکات و نظام ترافیکی است و سیالیتی به‌واسطه همین مذاکرات بدنی در حین حرکت افراد جریان دارد. جریان حرکت جمعی که برون‌داد پویا و سیال بدن‌هایی است که نظمی انسانی از عبور و مرور را در این نقطه شکل می‌دهد. رفتارها و اقدامات روزمره افرادی که به‌طور منظم در این حرکت می‌کنند، این فضا را به مکانی با پویایی زیاد و اتمسفری منحصر به فرد تبدیل کرده است؛ شبه موقعیتی که «باله مکان»^{۶۳} (Jacobs, 1961; Seamon, 2018, 2024, 2025) نامیده شده است. مشاهده این رقص جمعی بدن‌هایی که از سویه‌های متفاوت وارد این فضا می‌شوند، برایم بسیار جالب است؛ مذاکراتی که نیازمند درگیری فعالانه ذهن‌ها و بدن‌هاست.

اولین تجربه رکاب‌زنی‌ام در آمستردام با کمی استرس و هیجان همراه بود. تمام تلاشم را می‌کردم تا جزئی از جریان حرکت باشم. سرعت خود را با جمع هماهنگ می‌کردم و به لبه سمت راست مسیر می‌چسبیدم. سعی داشتم بدنم را طوری تنظیم کنم که مزاحم دیگران نشوم. پس از مدتی، به‌خوبی می‌توانستم تشخیص دهم کدام دوچرخه‌سواران توریست‌هایی هستند که احتمالاً تجربه‌ای مشابه من دارند. این موضوع کاملاً از زبان بدنشان، نحوه تعامل با دوچرخه، سرعت و مهارت رکاب‌زنی و همچنین ارتباط چشمی متفاوتشان با دیگران مشخص بود. هماهنگ شدن بدن با این جریان حرکتی، چیزی نیست که بتوان از قبل آموخت؛ بلکه یک فرایند شدن^{۶۴} بدنمند از «یادگیری از طریق رکاب‌زنی»^{۶۵} در ارتباط با فضا و در تعامل با بدن دیگران است. مهارتی فرهنگی و بدنی است که به‌مرور زمان آموخته می‌شود. هیچ شیوه‌ای برای استفاده از بدن به‌طور کامل طبیعی نیست، بلکه فرهنگی و اجتماعی هستند (Ingold & Kurttila, 2000). بدن‌ها رفتارهای حرکتی خاصی را از گروه اجتماعی‌شان می‌آموزند، بدون اینکه لزوماً بدانند این یادگیری فرهنگی است نه زیستی.



شکل ۷. به روش نانوشتنای سمت چپ مسیر دوچرخه برای سبقت است و اگر مسدود شده باشد، با بوق زدن هشدار می‌دهند یا کمی از مسیر خارج می‌شوند و دوباره به مسیر برمی‌گردند.

در روزهای نخست، بدنم هنوز با پیچیدگی سازمان‌یافته حرکت جمعی هماهنگ نشده بود؛ مثل غازی که در میان دسته‌ای از سارها رها شده باشد. بارها با نگاه‌ها یا صدای زنگ دوچرخه‌های دیگران مواجه می‌شدم؛ نشانه‌ای که می‌گفت بدنم باید بدانند کی و چگونه حرکت و توقف کند. حالا که به آن روزها فکر می‌کنم، آن حالت خاص نشستن روی زین، نحوه گرفتن فرمان و واکنش به صدای زنگ‌ها، همه بخشی از زبان بدن فرهنگی بودند که کم‌کم وارد آن شدم. به‌مرور زمان، تلاش آگاهانه‌ام برای تحلیل محرک‌های حسی نزدیک بدنم، پس از چند روز رکاب‌زنی به آگاهی و «دانش بدنی»^{۶۶} تبدیل شد که توانستم محرک‌های بیشتری از محیط وسیع‌تری دریافت کنم. حالا می‌توانستم با محیط بیرون از مسیر دوچرخه ارتباط برقرار کنم، بیشتر به مناظر اطراف توجه کنم و دایره ادراکی گسترده‌تری را تجربه کنم.

این همان لحظه‌ای است که ذهن، از طریق یادگیری بدنی، وارد تجربه «جریان»^{۶۷} (Csikszentmihalyi, 2008; Biasutti, 2011) می‌شود: جریان حالتی از غوطه‌وری عمیق و لذت در یک فعالیت است؛ جایی که فرد چنان درگیر کار می‌شود که زمان و محیط پیرامونش را فراموش می‌کند. این حالت معمولاً در فعالیت‌های چالش‌برانگیزی رخ می‌دهد که مهارت‌های فرد را به آزمون می‌گذارد و به اوج عملکرد و احساس رضایت می‌انجامد. هر پیچ، هر توقف، هر حرکت آهسته یا ناگهانی از بدن دیگران برایم پیامی بود که فوراً پاسخ می‌دادم.

این بدن زیسته‌ام بود که می‌دانست کجا باید سرعت بگیرد، کجا نرم شود و چه زمانی جا خالی بدهد. گاهی حتی پیش از آنکه ذهنم تصمیم بگیرد، بدنم واکنش نشان می‌داد؛ نوعی آگاهی عضلانی و دانشی بدنی که به‌واسطه تداوم رکاب‌زنی در این محیط، در من شکل گرفته بود. اینکه چطور خودم را با سیستمی تطبیق دهم که خودم بخشی از ساخت آن هستم؛ مثلاً اینکه چطور پس از سبز شدن چراغ راهنما، در ضرباهنگ هماهنگ با دیگر بدن‌های اطرافم، نیروها، زوایا و ژست بدن‌مان را هماهنگ کنم؛ یا چه زمانی نیاز است کمی فرمان دوچرخه را پیش از حرکت زاویه دهم و چه زمانی نیاز است کمی ایستاده روی زین باشم تا نیروی بیشتری به رکاب وارد شود.



شکل ۸. تنظیم نیروها، زوایا و ژست‌های بدنی پس از سبز شدن چراغ که وابسته به آگاهی عضلانی به‌واسطه تداوم رکاب‌زنی است.

با گذشت زمان، توانایی رکاب زدن در چنین محیطی و با این دوچرخه به عملی بدل شد که به توجه آگاهانه زیادی نیاز نداشت و نوعی کنش شهودی بود که «حافظه بدنی‌ام»^{۶۸} آن را هدایت می‌کرد. حافظه بدنی به مجموع این ظرفیت‌ها، عادات و گرایش‌هایی اشاره دارد که در طول زندگی فرد شکل گرفته‌اند (Fuchs, 2012: 10). یک بار هنگام مرور فیلم‌های ضبط‌شده دوچرخه‌سواری‌ام، متوجه شدم در روزی که مشغول صحبت با تلفن و غرق در گفت‌وگو بودم، هنگام رسیدن به پل کوچکی که هر روز از آن عبور می‌کردم، ناخودآگاه از روی زین بلند شدم تا فشار بیشتری برای بالا رفتن از شیب پل وارد کنم. «حرکتی زمانی آموخته می‌شود که بدن آن را درک کرده و در جهان خود ادغام^{۶۹} کرده باشد» (Merleau-Ponty, 2010: 140). نظم حرکتی در آمستردام از توافقات ضمنی شکل می‌گیرد. حس کردن دیگران، پیش‌بینی واکنش‌ها و عمل در هماهنگی با آن‌ها بخشی از یادگیری بدنمند است. این یادگیری از طریق رکاب زدن، بخشی از اجتماعی شدن بدن در فضا و انباشت «دانش تجسم‌یافته»^{۷۰} (Lugo, 2013) است. مهارت عملی مانند دوچرخه‌سواری «در کنش بدنی، تکرار و تمرین توسعه می‌یابد» (Marchand, 2010)؛ زیرا تنها با ساخت تدریجی و لایه‌لایه تجربیات مشابه است که فرد می‌تواند دانش بدنی خود را تغییر دهد و مهارت جدیدی بیاموزد.

ناپدیدگی ابزار در بدن: روی‌آوردگی حرکتی

آنچه در مسیرهای دوچرخه‌سواری آمستردام مشاهده کردم، جریان سیالی از بدن‌های منعطف و متحرک است که براساس نوعی آگاهی بدنی، در کنار یکدیگر حرکت می‌کنند. این دانش بدنمندی که مرلوپونتی آن را در قالب عادت و زیست‌جهان تبیین می‌کند، نشان می‌دهد که دوچرخه به‌تدریج از حالت یک شیء خارجی خارج و با بدن یکی می‌شود. در این فرایند، بدن با دوچرخه امتداد می‌یابد و دوچرخه به بخشی از بدن تبدیل می‌شود. مانند آنچه مرلوپونتی در استفاده پرتکرار از عصا برای فردی نابینا به‌عنوان ابزار مطرح کرده، دوچرخه نیز با تکیه بر استمرار استفاده و ادغام با بدن در ساحت تجربه زیسته، به‌نوعی به «بسط و امتداد بدن»^{۷۱} در ارتباط با درک محیط تبدیل می‌شود. عادت کردن به یک ابزار «به‌معنای پیوند خوردنمان به آن‌هاست یا بالعکس، ادغام کردن آن‌ها در حجم‌مندی بدنمان» (Merleau-Ponty, 1962: 143) و در اینجا عمل رکاب‌زنی «روی‌آوردگی بدنمند»^{۷۲} با چنین پتانسیلی است. با تداوم رکاب‌زنی، دوچرخه از ابزار بیرونی به امتدادی از بدن بدل می‌شود که در عین واسطه‌گری در دنیای بیرونی، در تجربه درونی ناپدید^{۷۳} و با بدن ادغام می‌شود؛ درست مانند کاتالیزگری که به‌نوعی در تجربه حرکتی ناپدید می‌شود. ابزاری که



دیگر ابژه عینی نیست، بلکه تبدیل به «یک ضمیمه^{۷۴} از بدن یا یک بسط از ترکیب بدنمند» (Merleau-Ponty, 2010: 154) شده است.



شکل ۹. زنی که در حین دوچرخه‌سواری تلفن همراه را از جیبش خارج می‌کند، با گردن آن را روی شانه‌اش ثابت می‌کند و در آخر دوباره در کیفش می‌گذارد. در تمام این فرایندها، دوچرخه نوعی امتداد بدن اوست.

فهم آگاهانه این ناپدید شدن برای اولین بار با دوچرخه‌ای متفاوت در آمستردام که محیطی کاملاً متفاوت بود، رکاب بزدم. یک مواجهه از نو با ابزاری که ابتدا باید کار با آن را یاد بگیرم و به آگاهی و دانش بدنی‌ام اضافه‌اش می‌کردم و در استفاده مداوم از آن در محیطی کاملاً جدید، فرایند ناپدید شدن و امتدادش در بدنم را دوباره تجربه می‌کردم: مواجهه آگاهانه با هدف آشنایی‌زدایی از چیزی آشنا. فرایندی که ابتدا در نحوه استفاده از ترمز دوچرخه هلندی خود را نشان داد؛ دوچرخه‌ای که به جای ترمز دستی، ترمز پایی داشت. برای ترمز گرفتن، باید به شکل معکوس به رکاب نیرو وارد می‌شد. در روزهای اول، تنش بین بدنم و دوچرخه کاملاً مشهود بود. وقتی نیاز به ترمز بود، دانش و آگاهی عضلانی پیشین فعال می‌شد و انگشتانم به طور ناخودآگاه برای ترمزهایی که وجود نداشتند، حرکت می‌کردند. در ابتدا کنترلی بر جلوگیری از این واکنش بدنی نداشتیم. عضلات پاهایم نیز گاهی دیر عمل می‌کردند یا نیروی کم و گاهی زیادی به حرکت معکوس رکاب وارد می‌کردند. چند بار به آرامی با لاستیک دوچرخه جلویی در پشت چراغ قرمز برخورد کردم و چندین بار به دلیل نیروی بیش از حد، دوچرخه‌ام در حال واژگون شدن بود. مرلوپونتی این وضعیت را «بدن واقعی^{۷۵}» می‌نامد که در هم نفوذ یافته با «بدن عادی^{۷۶}» قرار می‌گیرد و مشخصاً «تاملی^{۷۷}» است و در آن من با تغییر عمده‌ای در وضعیت و تعامل بدنی‌ام با دوچرخه و محیط جدید، به دنبال سازگاری با وضعیت جدید هستم. همان طور که لدر^{۷۸} (1990) بیان می‌کند: «مهارتی در نهایت و به طور کامل زمانی آموخته می‌شود که چیزی که روزگاری خارجی بود و تنها از طریق قواعد یا مثال‌های واضح درک می‌شد، اکنون به وجود جسمانی من نفوذ کند.»



شکل ۱۰. زمانی طول کشید تا بدنم با دوچرخه‌ای سازگار شود که در عوض ترمز دستی، ترمز پایی داشت. در تجربه‌های اول، تنش بین بدنم و دوچرخه کاملاً مشهود بود.

از آنجا که سرعت دوچرخه‌سوار متغیر است؛ این آزادی و حق انتخاب را به من می‌دهد که مناظر را به شکل سیال و متغیر درک کنم و این باعث شکل‌گیری ادراکات چندگانه و پیچیده‌ای می‌شود که در کنار درگیری فعال حواس مختلف بدن، «تجربه حسی»^{۳۶} دوچرخه‌سواری را متفاوت از سایر شیوه‌های حرکتی می‌کند. در تجربه رانندگی با خودرو، میان بدن و محیط (انسانی و غیرانسانی) یک حائل سخت وجود دارد که باعث «بدن‌زدایی از فضا» (Gregory, 1994: 382) و مانع از امکان تجربه غنی بی‌واسطه حسی بدن می‌شود و عمده انرژی حرکتی هم متکی بر انرژی غیربدنی است. همان‌طور که لوفور (1996: 98) بیان می‌کند: «راننده فقط به فکر رانندگی به‌سوی مقصد است و وقتی به اطرافش می‌نگرد، تنها چیزهایی را می‌بیند که برای این مقصود لازم است؛ از این‌رو فقط مسیر را می‌بیند که آن‌هم مکانیزه و علامت‌گذاری شده است... آن را فقط هم از یک زاویه می‌بیند؛ یعنی کارکرد آن: سرعت، قابلیت خواندن علائم و مانند آن‌ها... از این‌رو، فضا صرفاً در تقلیل‌یافته‌ترین شکل‌هایش درک می‌شود»؛ ارتباطی دور، با واسطه، جداافتاده، ایزوله‌شده و مکانیکی با فضای شهری.

از طرفی حرکت در یک سرعت نسبتاً ثابت و بخصوص در یک سراسیمه ملایم، حواس ما را بیش از پیش درگیر محیط اطراف و به‌ویژه پیاده‌روها و اتفاق‌های آن می‌کند. در این حالت، بدن ما کاملاً منفعلانه روی زمین ثابت شده است؛ اما سکناس‌های شهری به‌مثابه پرده‌های نمایش به‌شکل متباینی تغییر می‌کنند. اعمال و روی‌آوردگی‌های ما به‌طور ذاتی با ابزارهایی که استفاده می‌کنیم، در هم تنیده می‌شود و به‌طور مؤثری آن ابزارها را در حس خود و درک ما از رابطه فضایی‌مان با جهان ادغام و «روی‌آوردگی حرکتی»^{۳۷} (Carman, 2019: 104) را معنادار می‌کند. دوچرخه به‌عنوان ابزاری که درونی شده، ادراک ما از فضا را تغییر می‌دهد و روی‌آوردگی ما به‌طور مستقیم از طریق تعاملان با این ابزار و در مواجهه با محیط است که نمود انضمامی می‌یابد. «ابزار تنها یک شیء نیست، بلکه گسترشی از روی‌آوردگی ماست» (Merleau-Ponty, 1962: 143).

سیگنال‌های بدنی: زبان فعال بدن در حرکت

مهارت‌های دوچرخه‌سواری به‌شدت وابسته به زمینه فرهنگی هستند. «دوچرخه‌سواری، مانند سایر فعالیت‌های حرکتی، مهارتی است که باید آموخته شود و به معلم و محیط مناسب وابسته است. مهارت‌های لازم برای دوچرخه‌سواری نسبت به راه رفتن به منابع یادگیری کمتری مرتبط است. توانایی دوچرخه‌سواری در استفاده از محیط به‌واسطه مهارت و فناوری مشخص می‌شود که افراد با خود دارند و این دو می‌توانند به‌طور فرهنگی شکل بگیرند» (Ingold, 2000: 184). بسیاری از وظایفی که در هنگام رانندگی خودرو یا موتورسواری بر عهده ماشین است، در حین دوچرخه‌سواری به‌عهده بدن قرار می‌گیرد. یکی از این وظایف مهم، اعلام تغییر جهت به چپ یا راست با استفاده از دست‌هاست که در آمستردام به بخشی از الگوهای حرکتی نهادینه تبدیل شده است. این نوع زبان بدن، به سایر دوچرخه‌سواران، به‌ویژه کسانی که در پشت هستند، امکان پیش‌بینی رفتار را می‌دهد. این عادت‌واره بدنی در میان دوچرخه‌سواران آمستردام رایج است و بسیاری از آن‌ها حتی بدون توجه به اینکه آیا کسی در پشت آن‌ها رکاب می‌زند یا نه، در هنگام تغییر مسیر، این کار را انجام می‌دهند. البته این عمل نیازمند تسلط بر دوچرخه است؛ زیرا باید یکی از دستان خود را از فرمان جدا کنید. برای کسانی که به‌تازگی دوچرخه‌سواری را یاد گرفته‌اند، این کار آسان نیست. همین سیگنال‌های بدنی به‌وضوح نشان می‌دهند که چه کسی تازه‌وارد و احتمالاً توریست است و چه کسی با زبان بدن حرکتی و هنجارهای آن به‌واسطه تکرار رکاب‌زنی در این محیط آشناست. بدن من نیز به‌تدریج از طریق تکرار و عادت آموخت.



شکل ۱۱. اعلام تغییر جهت با استفاده از دست‌ها، بخشی از زبان بدنی دوچرخه‌سواران در آمستردام است.



به تعبیر مرلوپوتنی، تنها از طریق عادت است که ما توانایی «استقرار»^{۸۱} یافتن در فضا^{۸۲} را به دست می‌آوریم؛ زیرا آشنایی مدام با فضا به ما اجازه می‌دهد به راحتی در فضا حرکت و تمرکز کنیم. در فضاهایی که به‌طور مکرر استفاده می‌کنیم، ما آگاهی بدنمندی^{۸۳} از موقعیت مکانی اشیاء داریم؛ بنابراین می‌توانیم کم‌وبیش بدون تلاش آگاهانه، به راحتی در فضاها حرکت کنیم» (Hale, 2016:19). با استفاده مکرر از دوچرخه و تجربه حرکتی مسیرها، آگاهی بدنی از مکان‌ها به‌واسطه آنچه مرلوپوتنی «شاکله بدنی»^{۸۴} می‌نامد شکل می‌گیرد. شاکله‌های بدنی به تدریج و به‌مرور زمان شکل می‌گیرند و تکامل می‌یابند؛ به‌عنوان نتیجه‌ای از تعامل مداوم ما با جهان. این فرایند به آنچه «حس عمقی»^{۸۵} نامیده می‌شود، وابسته است: حس ذاتی ما از جهت‌گیری و موقعیت بدن در فضا و همچنین رابطه یک قسمت بدن با قسمت‌های دیگر (Hale, 2016:14-15).

هلندی‌ها از شکر درست نشده‌اند: تاب‌آوری بدن در مقابل باد و باران

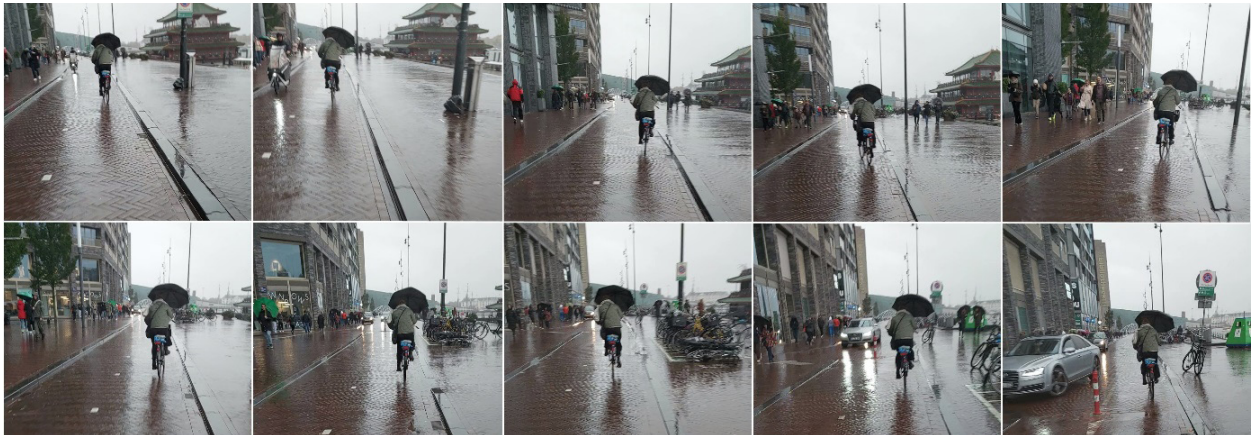
دوچرخه‌سواری بخش جدایی‌ناپذیری از زندگی روزمره هلندی‌هاست. حتی وقتی باران می‌بارد و باد شدید می‌وزد، چیزی تغییر نمی‌کند؛ تنها یک پانچوی ساده به لباس‌ها اضافه می‌شود. اگر شرایط خیلی وخیم باشد، چتر کارایی ندارد؛ زیرا باد معمولاً چترها را برمی‌گرداند و می‌شکند. در این مواقع، در خیابان‌ها گاهی افرادی را می‌بینم که در وسط بادوباران با چترهای شکسته در تقلا هستند. هلندی‌ها ضرب‌المثلی رایجی دارند که والدین برای تشویق نوجوانان به فعالیت می‌گویند: «تواز شکر ساخته نشده‌ای؛ پس در باران آب نمی‌شوی»^{۸۶}! استعاره‌ای مشابه هم در فرهنگ سوئدی هست: «هوای بد وجود ندارد، فقط لباس‌های نامناسب وجود دارد»^{۸۷}. این استعاره‌ها نشان می‌دهند چگونه فرهنگ‌ها با شرایط مختلف آب‌وهوایی، این نگرش را در زندگی روزمره و گفت‌وگوهای عمومی جا می‌اندازند. این نوعی تاب‌آوری فعالانه بدن در برابر طبیعت است؛ برعکس تجربه رانندگی که ایزوله‌سازی بدن^{۸۸} در کپسولی متحرک^{۸۹} انجام می‌شود. شاید این نمونه‌های رایج زبانی را باید استعاره‌های توانمندساز نامید؛ زیرا می‌توانند محرک و تشویق‌کننده کنش‌های فردی و جمعی باشند.



شکل ۱۲. دوچرخه‌سواری در شرایط بارندگی زیاد و وزش باد شدید در آمستردام، تاب‌آوری مذاکره‌بدنمند انسان با محیط به میانجی‌گری ابزاری به نام دوچرخه را نشان می‌دهد. من پیش‌تر تجربه دوچرخه‌سواری در باران را داشتم و برای آن آماده بودم؛ اما رکاب زدن در برابر وزش باد شدیدی که در گاهی در آمستردام می‌وزد، به‌ویژه زمانی که باید خلاف جهت باد رکاب بزنی، کاملاً تجربه متفاوتی است. در چنین وضعیتی، حفظ تعادل بدن و دوچرخه نیز کار ساده‌ای نیست. در این زمان‌ها، بدنم به‌شدت منقبض می‌شود و به فرمان و بدنه دوچرخه نزدیک‌تر می‌شدم. وقتی به دیگران نگاه می‌کردم، آن‌ها هم همین حالت را داشتند. این واکنش ناشی از عادت و حافظه بدنی در مواجهه با چنین وضعیتی بود. اگر به این موضوع عقلانی نگاه کنیم، احتمالاً سطح اصطکاک بدن و جریان باد را کاهش می‌دهد و همچنین انسجام بدن و دوچرخه را بیشتر می‌کند و احتمال جدا شدن آن‌ها را کم می‌کند. اما این فقط از زاویه دید بیرونی ما به وضعیت بدن عینی و دوچرخه و تبیین دلایل آن برحسب مناسبات علی است. در درون تجربه زیسته دوچرخه‌سوار، این شرایط مداخلی است در فضای زیسته و با الهام از ادبیات مرلوپوتنی، به‌نوعی مداخله در «رسمان‌های روی آوردگی»^{۹۰} ما به‌سوی محیط. در این حالت من تلاش می‌کنم فاصله خود با دوچرخه را کمتر و به‌نوعی «مجاورت‌عامل-ابزار»^{۹۱} را ترمیم کنم.

در این وضعیت، بدنم با ریتمی کندتر و منظم‌تر رکاب می‌زد، دیدم محدودتر می‌شد و روی محدوده کوچک جلو تمرکز می‌کرد. وقتی در تهران رکاب می‌زنم، حواسم همیشه به کیفیت آسفالت و جلوگیری از افتادن در چاله‌های خیابان است؛ اما در آمستردام خطوط تراموا همین حساسیت را ایجاد می‌کنند. گیر کردن چرخ در این خطوط می‌تواند خطرناک‌تر از افتادن در یک چاله کوچک باشد؛ به‌ویژه هنگام بارندگی که لغزش تایلر روی خطوط تراموا بیشتر می‌شود. در وضعیت باد و باران، جریان حرکت جمعی دوچرخه‌سواران کاملاً متفاوت است. فاصله بین بدن‌ها در مسیر بیشتر شده و رفتار همه محتاط‌تر می‌شود. استفاده از سیگنال‌های دست برای تغییر جهت کاهش می‌یابد؛ چون جدا کردن دست از فرمان ممکن است خطرناک باشد. در این وضعیت، چرخاندن سر به چپ و راست و نگاه به پشت اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. گاهی شدت باد چنان زیاد است که استفاده از

این تاکتیک‌ها غیرممکن است و تعادل بدن و دوچرخه را به هم می‌زند؛ به طوری که آن‌ها را به این سو و آن سو پرتاب می‌کند. دوچرخه‌سواری در چنین محیطی نیازمند تاب‌آوری فعالانه بدن در ارتباط مستقیم با نیروهای طبیعت است؛ امری که تجربه حرکت را محصول پیش‌بینی‌ناپذیر مداخله فعال^{۹۲} و مذاکره بدنمند (O'Donovan-Anderson's, 1997)^{۹۳} انسان با محیط به میانجی ابزاری به نام دوچرخه می‌سازد.



شکل ۱۳. دوچرخه‌سواری در باد و باران شدید؛ درحالی که یک دست چتر و یک دست فرمان دوچرخه را گرفته است و تغییرات مدام بدن سعی می‌کند مجاورت با دوچرخه و تعادل را حفظ کند.

تعامل روی زین: تولید اجتماعی فضاهای پیراشخصی در هم‌نفوذ یافته

در خیابان‌های تهران که فضاها مملو از خودرو است، به‌عنوان یک بدن در حال حرکت، احساس بیرون‌افتادگی و طردشدگی از فضا می‌کنم. گویی در صحنه‌ای که برای بازیگر دیگری طراحی شده وارد شده‌ام؛ کسی که زرهش فلزی، سرعتش چند برابر من و قدرتش به اتکای انرژی نامحدودی است. بدن من در تهران مجبور است قوز کند، تندتر رکاب بزند، جاخالی بدهد و در ابتدای لبه حاشیه خیابان عبور کند. «جابه‌جایی شهری تنها محصول طراحی از بالا نیست، بلکه حاصل صحنه‌سازی از پایین نیز هست؛ توسط مردمی که در شهر حرکت می‌کنند و نقش خود را به‌عنوان کنشگران متحرک ایفا می‌کنند» (Jensen, 2013). در چنین فضایی از خودم می‌پرسم: «نقش من روی این صحنه چیست؟» وقتی در آمستردام رکاب می‌زدم، انگار بازیگر اصلی صحنه بودم. اما در تهران، به نظر می‌رسد در حاشیه نمایش هستم؛ مزاحم و آسیب‌پذیر.

در آمستردام، حس بودن و حضور در یک جریان مشترک، چیزی است که در بافت اجتماعی شهر رسوخ کرده است. اینکه عضوی از جامعه در حال حرکت هستم. کم‌کم یاد می‌گیرم که تشخیص دهم چه کسی قرار است به‌زودی وارد مسیر دوچرخه شود؛ بوق می‌زنم تا هشدار بدهم، پیش از آنکه او وارد شود. همین زنگ ساده نشانه‌ای از وجود نوعی قرارداد اجتماعی نانوشته است. این خرده‌تعامل‌های بدون کلام، به‌شکل روزمره تکرار می‌شوند و بنیان‌های فرایند معناسازی^{۹۴} نسبت به خود و دیگری را شکل می‌دهند. این تماس‌های ظریف و ضمنی، بخشی از دستور زبان فض هستند؛ فضایی که معنای آن به‌واسطه شبکه تعاملات در حین حرکت و به میانجی بدن‌های زیسته شکل می‌گیرد. این‌ها فقط تعاملات لحظه‌ای نیستند. این تعاملات خرد، در طول زمان، انباشته می‌شوند و نوعی تولید اجتماعی در جامعه در حال حرکت خلق می‌کنند و انباشت آن‌ها برساننده چیزی است که آن را باید «زیرساخت انسانی»^{۹۵} (Nello-Deakin & Nikolaeva, 2020) نامید. هر توقف در پشت چراغ قرمز، هر بوق ملایم، هر اشاره دستی به تغییر مسیر، هم‌زمانی حرکات بدن‌ها، هماهنگی در چرخش‌ها و توجه به زبان بدن دیگران، نوعی اعتماد بدنی اجتماعی می‌سازند. در متن بدنمند دوچرخه‌سواری، بدن نه‌فقط جابه‌جا می‌شود، بلکه یاد می‌گیرد، مذاکره می‌کند، نظام‌های اجتماعی را بازسازی و زیرساخت انسانی را تقویت می‌کند (Jensen, 2013; Spengler et al., 2017; Nello-Deakin & Nikolaeva, 2020). بنابراین مسیر دوچرخه‌سواری نه‌صرفاً فضای فیزیکی، بلکه بافتی اجتماعی و فرهنگی نیز به شمار می‌آید.

اگرچه دوچرخه معمولاً وسیله‌ای برای جابه‌جایی تک‌نفره است؛ اما حضور بدن‌های متنوع سنی و جنسی در این فضا، نوعی بافت اجتماعی در حال حرکت شکل می‌دهد. تجربه رکاب‌زنی در این مسیرهای دوچرخه‌آمستردام به‌وضوح برایم یک سفر جمعی در فضاهای شهری است و افرادی که در مسیر با آن‌ها هم‌مسیر هستم، هم‌سفران موقتی به حساب می‌آیند که نمی‌دانم کی و کجا از هم جدا می‌شویم. دوچرخه‌علی‌رغم سادگی‌اش، ابزاری قدرتمند برای تعامل اجتماعی است. برخلاف راننده خودرو که عمدتاً بر خود مسیر و علائم آن متمرکز است، دوچرخه‌سواری کنشی فعالانه و درگیرانه با محیط انسانی و دیگران است. در کنار سن، جنس و سرعت حرکت، حتی نوع دوچرخه و طراحی آن‌هم در این تجربه نقش دارند. دوچرخه‌های شهری طراحی شده برای تماشا و تعامل و آرامش‌اند. بدن روی آن‌ها کشیده و باز است و جهت دید دوچرخه‌سوار مستقیم



است. دوچرخه‌های کورسی بدن را جمع می‌کنند، به جلو فشار می‌دهند و دید را محدود می‌کنند. ترکیب نوع دوچرخه، فناوری، فرم و موقعیت بدن، نوع خاصی از فضای زیسته را می‌سازند. بنابراین در تجربه بدنمند دوچرخه‌سواری، فضا صرفاً یک بستر نیست؛ بلکه محصول کنش‌های انسانی است.

«هر بدن پیش از آنکه اثری در جهان بگذارد، خود فضاست و فضا می‌سازد» (Lefebvre, 1991: 170). بدن من، نه در فضا بلکه در حال تولید آن است؛ فضا در واکنش به حرکت بدنم شکل می‌گیرد. زمانی که با دوستانم مسیرهای مختلف در شهر را رکاب می‌زدیم، در حین حرکت گفت‌وگو می‌کردیم، لبخند می‌زدیم، توقف می‌کردیم و درگیر تعامل می‌شدیم. فضا محصول برساخت اجتماعی روابط انسانی ما در حین حرکت می‌شد. این وضعیت نه صرفاً گفت‌وگویی و زبانی که کاملاً بدنمند است؛ تغییر مدام وضعیت و موقعیت بدن‌هایمان که در کنار هم حرکت می‌کنند تا فضای زیسته تعاملی بسازند؛ به طوری که گویی بدن‌ها در گفت‌وگویند. البته نه بدن‌های عینی ما، بلکه بدن‌های زیسته ما که «فضاهای پیرا شخصی»^{۱۶} (Serino et al., 2019; Sykes, 2023; De Vignemont, 2025) درهم‌نفوذ یافته‌ای ساخته‌ایم. «فضایی خاکستری که بی‌واسطه اطراف بدن را احاطه می‌کند و نه تماماً بدنی درک می‌شود و نه تماماً جدا از بدن.» (De Vignemont, 2025) و ما تماماً با این محیط در ارتباط و تعاملیم (Serino et al., 2019). در حین رکاب‌زنی با دوستانم، نه فقط نسبت به فیزیک بدن آن‌ها، بلکه در تعامل با وضعیت دوچرخه‌هایشان بودم و موقعیت بدنی خودم را با آن‌ها تنظیم می‌کردم؛ یعنی اساساً تفکیکی در میان نبود. دوچرخه‌ها در بدن‌ها ناپدید و فضاهای پیراشخصی، درهم فرومی‌رفتند. در تعامل ما، زبان صرفاً عضو فعال نیست؛ بلکه ضرباهنگ بدن‌ها در گفت‌وگویی فعال و در تعامل بین فردی هستند که فضای زیسته مشترکی ایجاد می‌کند؛ هم عینی و هم ذهنی و معاشرتی.^{۱۷}

رکاب‌زنی و حرکت به‌عنوان فعالیت پس‌زمینه و تعامل با دیگری به‌عنوان فعالیت پیش‌زمینه که بدن‌های زیسته را درهم فرومی‌برد و «تجربه بین‌الذاتی»^{۱۸} در حال حرکتی می‌سازد که مسیر دوچرخه در آن فضای زیسته انسانی و رکاب‌زنی با هم به‌مثابه «هم‌تولیدی اجتماعی فضا»^{۱۹} است. بدن من در کنار بدن‌های متحرک دوستانم، به‌مدد روی‌آوری بدنمندان، عمل رکاب‌زنی به‌سمت مقصد را به «پس‌زمینه»^{۲۰} (Hale, 2016: 14) می‌کشد و امکان مواجهه با تمام حواس با دیگری را به پیش می‌کشد.



شکل ۱۴. تعاملات اجتماعی روی زین، به‌واسطه بدن‌های بی‌واسطه و در عین حرکت، مسیر دوچرخه‌سواری را به بافتی اجتماعی و فضای عمومی متحرکی تبدیل کرده است.

فضای عمومی به‌عنوان پدیدار فضایی اجتماعی زیسته^{۲۱} در این موقعیت متحرک تجربه و بازنمود متفاوتی است. درهم‌تنیدگی فضا و جامعه در حین حرکت، برخلاف درک سنتی ایستا از فضای عمومی، نوعی «فضای عمومی در حال حرکت»^{۲۲} (Smith, 2020) را به وجود می‌آورد که از طریق «تجربه‌های زیسته متحرک»^{۲۳} معنا می‌شود (van Eck & Schapendonk, 2024; Smith, 2014, 2015, 2020). نزدیکی بدن‌ها به یکدیگر، عبور گذرا از مواجهه با دیگری به‌واسطه حرکت، تنوع جنسیتی و سنی افراد و شفافیت دیدن و دیده شدن بدن‌ها در مقایسه با زمانی که

پشت شیشه خودرو پنهان‌اند، همگی فضایی انسانی خلق می‌کنند که تعاملات اجتماعی و گشودگی میان افراد را تسهیل می‌کند و به تجربه‌های انسانی در تلاقی با هم معنا می‌بخشد.

معنای جهان پدیدارشناسانه، زمانی آشکار می‌شود که تجارب متعدد با یکدیگر تلاقی پیدا کنند. وقتی تجربه من با تجربه دیگر انسان‌ها، تلاقی پیدا می‌کند، همانند چرخ‌دنده‌ها با هم درگیر می‌شوند ... در این حالت، تجارب باهم ائتلاف پیدا می‌کنند و در این هنگام است که من تجارب گذشته‌ام را در تجارب فعلی خودم یا تجارب دیگر انسان‌ها را در تجربه خودم، جذب می‌کنم (Merleau ponty, 2002:82).

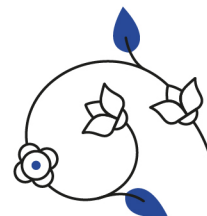
این پتانسیل در خود کنش دوچرخه‌سواری وجود دارد؛ اما بالفعل کردن آن تا حد زیادی به محیط بستگی دارد. تفاوت دوچرخه‌سواری در آمستردام با تهران در میزان بالفعل شدن چنین پتانسیلی است که از آن به‌عنوان «پتانسیل قرار گرفتن در معرض تنوع فضایی و اجتماعی»^{۱۰۴} (Te Brömmelstroet, 2017) نام برده شده است. در مقابل، تجربه «جدا و فردگرایانه»^{۱۰۵} (Goetzke et al., 2015) که خودرو بر مبنای دیدگاه کارکردگرایانه ایجاد می‌کند، دوچرخه نوعی «درگیری اجتماعی متحرک»^{۱۰۶} از طریق بدن را ممکن می‌سازد. وقتی به تقاطع می‌رسیم، بدنم قادر است فاصله مناسبی با بدن دیگران برای توقف انتخاب کند. این انعطاف در تنظیم فاصله، فرصت‌های متنوعی برای تعامل چشمی و کلامی فراهم می‌آورد. برخلاف زمانی که در خودرو پشت چراغ قرمز می‌ایستیم، جایی که فاصله‌ها تحت تأثیر حجم خودروها و حایل سخت و انعطاف‌ناپذیر بین بدن‌ها محدود و تعامل با دیگران کانا‌لیزه می‌شود. این تجربه ناشی از نوعی دانش عملی حرکتی و فضایی است که از ساختار بدن و ژست‌های آن برمی‌آید. ما با بدن خود فاصله‌ها را اندازه‌گیری و مکان‌ها را درک می‌کنیم؛ نه از طریق نقشه، بلکه با انرژی و حافظه عضلات، ارتباط چشمی و سیگنال‌های بدنی. بدن‌های زیسته متعلق به مکان‌ها هستند و به شکل‌گیری آن‌ها کمک می‌کنند؛ در عین حال که مکان‌ها هم متعلق به بدن‌های زیسته هستند و به آن‌ها وابسته‌اند (Casey, 2009: 327).

بدن‌ها به‌واسطه دوچرخه‌ها نوعی پدیده مثلث (Maden, 2020)^{۱۰۷} ایجاد می‌کنند و محرکی برای درگیری فعالانه با دیگران می‌شوند. در تهران، بدنم اغلب در حالت تدافعی قرار دارد. در شهری خودرومحور مانند تهران، دوچرخه‌سواری، شبیه آنچه میشل دوسرتو (1984)^{۱۰۸} درباره قدم زدن می‌گوید، نوعی کنش مقاومتی است که با تاکتیک‌های^{۱۰۹} مختلف در برابر نظم ماشینی فضا و استراتژی‌های^{۱۱۰} حاکم بر آن شکل می‌گیرد. این مقاومت در برابر زیرساخت‌هایی است که برای حذف بدن طراحی شده‌اند. بدن در تهران پرتنش است، درحالی‌که در آمستردام، بدنم آسوده و فعال و در تعامل است. این تفاوت در تجربه بدنمند ما از خود و بازنمایی بدنمان در فضا، هویت ما را عضوی از فضای حرکتی شکل می‌دهد: «زندگی درون بدن و به‌عنوان موجوداتی دارای بدن، نقش مهمی در شکل‌دهی به درک ما از هویت دارد.» (Eakin, 1999). هویت‌هایی که درهم‌تنیده با شیوه جابه‌جایی ما در شهر، تسهیل مواجهات انسانی در حین حرکت و بنیادی‌تر، درهم‌تنیده با گفتمان حاکم درباره جابه‌جایی است. گفتمانی که در آن جابه‌جایی دیگر صرفاً بر حرکت سریع و کارآمد افراد از نقطه A به B متمرکز نیست، بلکه بر نوع فهمی از حرکت است که تسهیل‌کننده تعاملات متنوع اجتماعی و مواجهات انسانی باشد (Brömmelstroet et al., 2022; Prytherch, 2022). گفتمانی که خود وابسته به زبان و روایت‌هایی است که خیابان را نه بر مبنای معیارهای سرعت و ظرفیت و کارایی مکانیکی که بر مبنای ارزش‌های انسانی تعریف کند (ورکاده و ته برومستروت، ۱۴۰۴: ۱۱).

نتیجه‌گیری

این پژوهش بر فهم بدن زیسته در تجربه دوچرخه‌سواری در بستر شهر دوستدار دوچرخه آمستردام متمرکز بود و در چهارچوب پدیدارشناسی حرکت و بدن، مضامین مختلف این پدیدار حسی را از منظر نقش و جایگاه بدن دوچرخه‌سوار در ارتباط با فضا و دیگران، با بهره‌گیری از روش خودمردم‌نگاری توصیف و تحلیل کرد. یافته‌ها نشان داد که بدن نه‌تنها به‌عنوان ابزار حرکت، بلکه به‌منزله واسط امکان تجربه عمل می‌کند؛ یعنی عاملی است که از طریق آن، فضا، جامعه و خود فرد به‌طور هم‌زمان ادراک و تفسیر می‌شوند. همین‌طور بدن در پیوندی انضمامی با دوچرخه و زمینه شهری، به‌شکل فعالانه در تولید معنا و سازمان اجتماعی حرکت در فضا مشارکت دارد؛ تجربه‌ای که خود به عواملی مانند سرعت، ویژگی‌های محیطی و نظام جابه‌جایی خیابان، نوع دوچرخه، موقعیت فضایی و بدنی دوچرخه‌سوار نسبت به فضا و دیگران و همچنین سن، جنسیت و مهارت‌های بدنی دوچرخه‌سوار و عوامل دیگری بستگی دارد.

دوچرخه‌سواری در آمستردام، علی‌رغم سادگی ظاهری آن، حاصل درهم‌تنیدگی لایه‌های متنوعی از فرهنگ، سیاست، اقلیم و نظام طراحی و



برنامه‌ریزی شهری و حمل‌ونقلی است. در این میان، بدن زیستهٔ دوچرخه‌سوار به‌واسطهٔ فرایندهای عادت‌واره‌ای، اجتماعی و حسی، به بخشی از نظام پیچیدهٔ جابه‌جایی تبدیل می‌شود. دوچرخه دیگر صرفاً ابزاری فنی نیست؛ بلکه بسطی از بدن است که در تجربهٔ حرکت ناپدید شده و به‌واسطهٔ تداوم کنش رکاب‌زنی، در ساختار بدن و آگاهی بدنی فرد ادغام می‌شود. این ادغام در زیست‌جهان متحرک، نشان‌دهندهٔ آن است که تجربهٔ حرکت، نه منفک از بدن، بلکه برساختهٔ روابط درهم‌تنیدهٔ بدن و ابزار محیط است. حرکت بدن‌های دوچرخه‌سوار در شهر، از خلال هنجارها و قواعد نانوشته، به تولید نظم خودسازمان‌یافته منجر می‌شود؛ نظمی که از پایین و از خلال کنش‌های بدنمند شکل می‌گیرد. این نظم روزمره، نمونه‌ای از هوش جمعی حرکتی است که در جریان‌های دوچرخه‌سواری آمستردام دیده می‌شود و با استعارهٔ دستهٔ سارها قابل توضیح است. چنین نظم خودسازمان‌یافته‌ای در تضاد با منطق کنترل‌محور و بالاب‌پایین طراحی ترافیکی در بسترهای خودرومحور قرار دارد.

از طرفی، تجربهٔ دوچرخه‌سواری بیانگر نحوهٔ شکل‌گیری آگاهی بدنی و دانش تجسم‌یافته از طریق تکرار و استمرار کنش حرکتی است. این یادگیری از طریق رکاب‌زنی نشان می‌دهد که بدن در تعامل با دیگر بدن‌ها، ابزارها و نیروهای محیطی، به‌صورت پویا اجتماعی می‌شود و حس مکان متحرک را در خود انباشت می‌کند. در این میان، شرایط محیطی و اقلیمی (همچون باد و باران) نه مانعی بیرونی، بلکه بخشی از مذاکرهٔ بدنمند با جهان است که تاب‌آوری و انطباق بدن با فضا را شکل می‌دهد.

پیشنهادهایی برای مطالعات طراحی شهری ایرانی

همان‌طور که بیان شد، فهم تجارب زیستهٔ افراد از شیوه‌های مختلف جابه‌جایی شهری مانند دوچرخه‌سواری می‌تواند به توسعهٔ مطالعات میان‌رشته‌ای شهری در درک پیچیدگی‌های ارتباط میان جامعه و فضا از زوایای مختلف کمک کند. این موضوع در حوزهٔ طراحی شهری که به سیاست‌گذاری و مداخلات مرتبط با فضا و جامعه می‌پردازد، نیز زمینهٔ بازنگری در روش‌های سیاست‌گذاری و اقدام مبتنی بر تجربهٔ کاربر را فراهم می‌آورد.

این خلأ پژوهشی در هر دو حوزهٔ مطالعات و طراحی شهری ایران برجسته‌تر است. در بخش نخست، تسلط دیدگاه‌های عملکردگرا و گفتمان مهندسی ترافیک بر مطالعات حمل‌ونقل در ایران، باعث شده پژوهش‌های میان‌رشته‌ای با رویکردهای پدیدارشناسی، انسان‌شناسی و جامعه‌شناسی دربارهٔ شیوه‌های جابه‌جایی، به‌ویژه دوچرخه‌سواری، بسیار اندک باشند. در بخش دوم نیز مطالعات طراحی شهری در ایران به نحوهٔ درک و تجربهٔ فضاهای شهری در حین حرکت توسط افراد کم‌توجه بوده است. به‌ویژه در زمینهٔ دوچرخه‌سواری شهری، مطالعات طراحی شهری عمدتاً محدود به طراحی و امکان‌سنجی مسیرهای دوچرخه و زیرساخت‌های سخت‌افزاری بوده و به نحوهٔ درک و تجربهٔ دوچرخه‌سواران از کنش دوچرخه‌سواری در محیط‌های شهری توجهی نداشته‌اند.

همان‌طور که نتایج این پژوهش هم نشان داد، تجربهٔ زیستهٔ دوچرخه‌سواری شهری تحت‌تأثیر ویژگی‌های محیطی و اقلیمی، نظام برنامه‌ریزی حمل‌ونقل و شهرسازی، وجوه فرهنگی و هنجارهای نوشته و نانوشته است و به تجارب زیستهٔ متنوعی در زمینه‌های شهری مختلف منجر می‌شود که باید مورد توجه مطالعات و طراحی شهری ایران قرار گیرد. فقدان چنین مطالعاتی باعث می‌شود سیاست‌گذاری‌ها، برنامه‌ریزی‌ها و مداخلات طراحی شهری بدون پشتوانهٔ دانش بومی و تجربیات واقعی افراد پیش برود که به شکست آن‌ها منجر خواهد شد. مطالعات آینده در ایران می‌توانند با تمرکز بر فهم این کنش‌ها در زمینه‌های شهری مختلف، مانند محیط‌های خودرومحور چون تهران و از دیدگاه کنشگران متنوعی مانند زنان و کودکان، همچنین با توجه به ابعاد دیگر زیست‌جهان، تجربهٔ مانند زمان زیسته، به توسعه و تعمیق این حوزه کمک کنند. این امر در نهایت به شکل‌گیری بدنه‌ای میان‌رشته‌ای از دانش در مطالعات شهری منجر می‌شود که به‌طور مستقیم بر گفتمان، رویکردها و روش‌های طراحی شهری در ایران تأثیرگذار خواهد بود.



بیانیه‌ها

تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌کنند هیچ‌گونه تعارض منافع مرتبط با این پژوهش وجود ندارد.

موافقت اخلاقی

این پژوهش شامل هیچ‌گونه آزمایش بالینی بر انسان‌ها یا حیوانات نبوده و لذا نیاز به دریافت تأییدیهٔ رسمی از کمیته اخلاق نداشته است.

مشارکت مالی

این پژوهش از هیچ منبع مالی اعطایی از سوی سازمان‌های دولتی، خصوصی یا نهادهای غیردولتی برای انجام یا انتشار تحقیق استفاده نکرده است.

رضایت آگاهانه

تمام شرکت‌کنندگان در این پژوهش رضایت آگاهانه خود را به صورت کتبی اعلام کرده‌اند.

مشارکت نویسندگان

ایده‌پردازی و طراحی مطالعه: محمد نظریور، احسان رنجبر و مارکو ته برومستروت؛ گردآوری و مدیریت داده‌ها: محمد نظریور؛ تحلیل و تفسیر داده‌ها: محمد نظریور؛ تصویرسازی: محمد نظریور، احسان رنجبر و مارکو ته برومستروت؛ نگارش و پیش‌نویس اولیه: محمد نظریور؛ مدیریت پروژه تحقیقاتی: محمد نظریور، احسان رنجبر و مارکو ته برومستروت؛ بازبینی و اصلاح مقاله: احسان رنجبر و مارکو ته برومستروت؛ اعتبار سنجی تأیید نهایی: تمام نویسندگان نسخه نهایی مقاله را تأیید کرده‌اند.

تشکر و قدردانی

موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

پی‌نوشت

1. Phenomenology of movement
2. Phenomenology of body
3. Humanistic geography
4. Mobilities studies
5. Mobile autoethnography
6. Mobilities turn
7. New mobilities paradigm
8. Moving methodologies
9. Back to things themselves
10. Lifeworld
11. Lived experience
12. Mobile lived experiences
13. Bicycle-friendly city
14. Lived body (corporeality)
15. Van Manen
16. Lived space (spatiality)
17. Lived time (temporality)
18. Lived human relations (relationality)
19. *Phenomenology of Perception*
20. Merleau-Ponty
21. Phenomenologist of the body
22. Body awareness
23. Being-in-the-world
24. Bodily phenomenon
25. Practical engagement
26. A multisensory phenomenon
27. Mobile sense of place
28. Snizek et al.
29. Research on the move
30. Moving phenomena & moving practices
31. Being there
32. *We are not Amsterdam*
33. Kuipers
34. National habitus
35. Habitual body
36. Pre-reflexive
37. *Een fiets is iets, maar bijna niets!*
38. Contextual
39. Steven Fleming
40. Ready-to-hand
41. Intentionality: در منابع فارسی به «قصیدیت» و «التفات» هم ترجمه شده است.
42. Use value
43. Being
44. Ontological structure



45. Affordance: این واژه برابر نهاد مارک راتال برای واژه آلمانی *Bewandtnis* در متون هایدگر است که در نسخه‌های ترجمه کتاب هستی و زمان به انگلیسی، از واژه‌های *involvement relevance* و یا حتی به واسطه معطوف بودن آن به ارزش استفاده تجهیزات در ساحت تودستی، از واژه *functionality* استفاده شده است (رجوع کنید به: Wrathall, 2025). در ترجمه فارسی کتاب هستی و زمان توسط سیاوش جمادی، نشر ققنوس، از واژه «مرجوعیت» برای آن استفاده شده که به *relevance* مرتبط‌تر است و همچنین نویسنده بر پیچیدگی ترجمه آن در پانویس اشاره مفصلی داشته است (رجوع کنید به: جمادی، ۱۳۹۸: ۸۴).

46. Wielrenner
47. Fietser
48. Organized chaos
49. Cyclists as swarms of starlings
50. Marco te Bromestroet
51. Fietsprofessor
52. Cohesion
53. Separation
54. Alignment
55. Co-construction
56. Assemblage
57. Situating
58. Human and non-human
59. Vivanco
60. Human-machine relationship
61. Negotiation in motion
62. Shared public space
63. Place ballet
64. Becoming
65. Learning by pedalling
66. Bodily knowledge & awareness
67. Flow
68. Body memory
69. Incorporate
70. Embodied knowledge
71. Extension of the body
72. Bodily intentionality
73. Disappear
74. Appendage
75. Actual body
76. Habitual body
77. Reflexive
78. Leder
79. Sensory experience
80. intentionality Motor: روی آوردگی حرکتی در اندیشهٔ مرلوپونتی به معنای آگاهی بدنی انضمامی از خود و محیط است که نه در ساحت اندیشه یا آگاهی، بلکه در قابلیت حرکت و تعامل ماهرانه با چیزها نمود می یابد (برگرفته از: Carman, 2019: 104-105).
81. In-habit
82. مرلوپونتی معتقد است ما باید از گفتن اینکه «بدن ما در فضا یا زمان هست | Our body is in space or in time» اجتناب کنیم و در عوض بگوییم «بدن ما در فضا و زمان مستقر می شود | Our body inhabits space and time» (Merleau-Ponty, 1962: 139). او در جایی دیگر می گوید: «بدن ما در اصل نه در فضا، بلکه از [متعلق به] فضاست | Our body is not primarily in space, but is rather of space» (Merleau-Ponty, 1962: 149).
83. Implicit bodily awareness
84. Body schema (*schéma corporel*)
85. Proprioception: حس عمقی به حسی اشاره دارد که اطلاعاتی دربارهٔ موقعیت قسمت‌های مختلف بدن نسبت به یکدیگر و محیط اطراف فراهم می کند. این حس به ما کمک می کند تا بدون نگاه کردن، بفهمیم اعضای بدن ما در فضا کجا قرار دارند.
86. “You are not made of sugar; you won’t melt in the rain” | “Je bent niet van suiker; je smelt niet in de regen” (in Dutch)
87. “There’s no such thing as bad weather; only bad clothes” | “Det finns inget dåligt väder; bara dåliga kläder” (in Sweden)
88. Body isolation
89. Moving capsul
90. Intentional threads
91. Agent-object proximity
92. Active interference
93. Bodily negotiation
94. Meaning-making
95. Human infrastructure



96. space Peripersonal: این اصطلاح ریشه در مطالعات الکتروفیزیولوژی دارد که در آن ارتباط و تعامل فیزیکی فرد با محیط بلافاصله را بررسی می‌کند. با این حال در سال‌های اخیر مورد توجه برخی مطالعات پدیدارشناسی به‌عنوان منطقه حائل پویا، انعطاف‌پذیر و چندحسی اطراف بدن که تعاملات با محیط در آن رخ می‌دهد، قرار گرفته است. اصطلاحی که به‌نوعی نزدیک به اصطلاح «فضای بدنمند (bodily space)» در مطالعات پدیدارشناسی تلقی شده است (برای مثال: Sykes, 2023).

97. Sociality
98. Intersubjective experience
99. Social co-production of space
100. In the background
101. Socio-spatial lived phenomenon
102. Public space on the move
103. Mobile lived experiences
104. Potential exposure to spatial and social diversity
105. Individualistic and disconnected
106. Active mobile social engagement
107. Triangulation
108. Michel de Certeau
109. Tactics
110. Strategies

منابع

- نظریور، محمد. (۱۳۹۹). خودمردم‌نگاری متحرک به‌عنوان روشی برای فهم تجربه‌های زیسته از جابه‌جایی‌های شهری. *گفتمان طراحی شهری: مروری بر ادبیات و نظریه‌های معاصر*، (۴)، ۱-۱۱.
- نظریور، محمد؛ رنجبر، احسان و ته برومستروت، مارکو. (در دست چاپ). فهم تجربه زیسته دوچرخهسواری شهری: مروری انتقادی با هدف ارائه یک دستور کار پژوهشی. *فصلنامه علمی پژوهش‌های فضا و مکان در شهر*. بازیابی‌شده در تاریخ ۱۳ آبان ۱۴۰۴ از https://jspr.jdisf.ac.ir/article_730830.html
- ورکاده، تالیا؛ ته برومستروت، مارکو. (۱۴۰۴). حرکت: چگونه خیابان‌هایمان را پس بگیریم و زندگی‌مان را دگرگون کنیم (ترجمه محمد نظریور و یعقوب آزاده‌دل). تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- Adams, C., van Manen, M., 2008. Phenomenology. In Given, L.M. (Ed.), *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. SAGE Publications, Inc., Thousand Oaks, pp. 615–619.
- Adey, P., Bissell, D., Hannam, K., Merriman, P., & Sheller, M. (Eds.). (2014). *The Routledge Handbook of Mobilities* (1st ed.). <https://doi.org/10.4324/9781315857572>
- Antón-González, L., Pans, M., Devis-Devis, J., & González, L. (2023). Cycling in urban environments: Quantitative text analysis. *Journal of Transport & Health*, 32, 101651. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101651>
- Bhandal, J., & Noonan, R. J. (2022). Motivations, perceptions and experiences of cycling for transport: A photovoice study. *Journal of Transport & Health*, 25, 101341. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101341>
- Biasutti, M. (2011). Flow and optimal experience. In *Elsevier eBooks* (pp. 522–528). <https://doi.org/10.1016/b978-0-12-375038-9.00099-6>
- Boylorn, R.M., & Orbe, M.P. (Eds.). (2014). *Critical Autoethnography: Intersecting Cultural Identities in Everyday Life* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315431253>
- Brömmelstroet, M. T., Mladenović, M. N., Nikolaeva, A., Gaziulusoy, İ., Ferreira, A., Schmidt-Thomé, K., Ritvos, R., Sousa, S., & Bergsma, B. (2022). Identifying, nurturing and empowering alternative mobility narratives. *Journal of Urban Mobility*, 2, 100031. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100031>
- Brömmelstroet, M. T., Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen, M. S., & Chan, C. (2017). OET and alone together: mobility and potential exposure to diversity. *Applied Mobilities*, 2(1), 1–15. <https://doi.org/10.1080/23800127.2017.1283122>
- Carman, T. (2019). Merleau-Ponty (2nd ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315537542>
- Casey, E. S. (2009). *Getting back into place*, second edition. Bloomington: Indiana University Press.
- Chang, H. (2008). *Autoethnography as Method*. Walnut Creek, CA: Left Coast.
- Colville-Andersen,
- Colville-Andersen, M. (2018). *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*. Island Press.
- Cook, M., and T. Edensor. 2017. “Cycling through Dark Space: Apprehending Landscape Otherwise.” *Mobilities* 12 (1): 1–19. <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.956417>.
- Cox, P.)2015(. *Cycling Cultures*, Chester, University of Chester Press.
- Cresswell, T. (2006). *On the move*. UK: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203446713>
- Cresswell, T. (2013). *Geographic thought: A critical introduction*. Oxford: Wiley/Blackwell.





- Crossley, N. (2012). Phenomenology and the Body . In Turner, B. (Ed.). Routledge Handbook of Body Studies (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203842096>
- Csikszentmihalyi, M. (2008). *Flow: The psychology of optimal experience* (First Harper Perennial Modern Classics edition). CITY: Harper Collins.
- D. Seamon, D. (2018.) *Life takes place: Phenomenology, lifeworlds, and place making* .London: Routledge.
- De Certeau, M. (1984). *The Practices of Everyday Life*. Berkeley, CA: University of California Press.
- De Haas, M.C., Kolkowski, L. (2023), Cycling facts 2023 Brochure. The Hague: Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (KiM).
- De Vignemont, F. (2025). Bodily Awareness, *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* , Edward N. Zalta & Uri Nodelman (eds.), URL=<<https://plato.stanford.edu/archives/spr2025/entries/bodily-awareness/>>.
- Deleuze, G., & Guattari, F. L. (1987). *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia* (B. Massumi, Trans.). Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.
- Dunlap, R, Rose, J, H. Standridge, S and L. Pruitt, C. (2020). Experiences of urban cycling: emotional geographies of people and place, *Leisure Studies*. <https://doi.org/10.1080/02614367.2020.1720787>
- Ellis, Carolyn (2004). *The ethnographic I: A methodological novel about autoethnography*. Walnut Creek, CA: AltaMira Press.
- Freudendal-Pedersen, M., & Kesselring, S. (Eds.). (2017). *Exploring Networked Urban Mobilities: Theories, Concepts, Ideas* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315201078>
- Goetzke, F., Gerike, R., Páez, A., & Dugundji, E. (2015). Social interactions in transportation: analyzing groups and spatial networks. *Transportation*, 42(5), 723–731. <https://doi.org/10.1007/s11116-015-9643-9>
- Hale, J. (2016). *Merleau-Ponty for Architects* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315645438>
- Hannam, K., Sheller, M., and Urry, J. (2006). Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities* 1(1), 1–22. <https://doi.org/10.1080/17450100500489189>
- Haustein, S., Koglin, TL, Nielsen, T., Sick, A., and Svensson, Å. (2019). A comparison of cycling cultures in Stockholm and Copenhagen. *International Journal of Sustainable Transportation*. <https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1547463>
- Ingold, T. & Kurttila, T. (2000), ‘Perceiving the environment in Finnish Lapland’, *Body and Society* 6(3–4), 183–196.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*, New York: Vintage.
- Jensen, O. B., Lassen, C., Freudendal-Pedersen, M., Kaufmann, V., & Lange, I. S. G. (2020). *Handbook of Urban Mobilities*. Routledge.
- Jensen, O.B. (2013). *Staging Mobilities* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203070062>
- Jensen, O.B., (2010). Negotiation in motion: unpacking a geography of mobility. *Space and Culture*, 13(4), 389–402.
- Jungnickel, K., & Aldred, R. (2014). Cycling’s sensory strategies: How cyclists mediate their exposure to the urban environment. *Mobilities*, 9, 238–255. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.796772>
- Larsen, J. (2014). (Auto) Ethnography and cycling. *International journal of social research methodology*, 17(1): 59-71. <https://doi.org/10.1080/13645579.2014.854015>
- Laurier, E. (2010) Being there/seeing there: Recording and analysing life in the car, in: B. Fincham, M. McGuinness & L. Murray (Eds) *Mobile Methodologies*, pp. 103–117 (Aldershot: Ashgate). https://doi.org/10.1057/9780230281172_8
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Cambridge, MA: Blackwell.
- Lugo, A. (2013). CicLAvia and human infrastructure in Los Angeles: Ethnographic experiments in equitable bike planning. *Journal of Transport Geography*, 30, 202–207. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.04.010>
- M. (2018). *Copenhagenize : the definitive guide to global bicycle urbanism*. Island Press.
- Mapes, J. (2009). Pedaling revolution: How cyclists are changing American cities. *Pedaling Revolution: How Cyclists Are Changing American Cities*.
- Marquart, H., Schlink, U., Ueberham, M. (2020). The planned and the perceived city: A comparison of cyclists’ and decisionmakers’ views on cycling quality. *Journal of Transport Geography*, Volume 82. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102602>
- Merleau-Ponty, M. (1962). *Phenomenology of perception* . New York: Routledge & Kegan Paul.
- Merleau-Ponty, M. (2010). *Phenomenology of Perception* (D. Landes, Trans.; 1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203720714>
- Nazarpour, M. (2021). Mobile Autoethnography As a Method for Understanding the Lived Experience of Urban Mobility. *Urban Design Discourse: A Review of Contemporary Literature and Theories*, 1(4), 1-11. [in Persian]
- Nazarpour, M., Ranjbar, E. & te Brömmelstroet, M. (In press). Understanding the Lived Experience of Urban Cycling: A Critical Review to Propose a Research Agenda. *Journal of Urban Studies on Space and Place*. [in Persian]. https://jspr.jdisf.ac.ir/article_730830.html
- Nello-Deakin, S & Nikolaeva, A. (2020). The human infrastructure of a cycling city: Amsterdam through the eyes of international newcomers, *Urban Geography*. <https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1709757>



- O'Donovan-Anderson M (1997) *Content and Comportment: On Embodiment and the Epistemic Availability of the World*. London: Rowman & Littlefield.
- Pernecky, T., Jamal, T. 2010. (Hermeneutic) Phenomenology in Tourism Studies. *Annals of Tourism Research*, 37(4): 1055-1075
- Pucher, John, Ralph Buehler, and Mark Seinen. (2011). Bicycling Renaissance in North America? An Update and Reappraisal of Cycling Trends and Policies. *Transportation Research Part A* 45: 451-475.
- Qian, L. (2021). Mobility in Phenomenological Perspective: On Significance of Movement and Quasi-movement in Human Life. *Kritike: An Online Journal of Philosophy*, 14, 48-70.
- Ravensbergen, L., Ilunga-Kapinga, J., Ismail, S., Patel, A., Khachatryan, A., & Wong, K. (2023). Cycling as social practice: a collective autoethnography on power and vélomobility in the city. *Mobilities*, 19(2), 329-343. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2211238>
- Richards, L., & Morse, J. (2013). *Readme first for a user's guide to qualitative methods*. (Vols. 1-0). SAGE Publications, Inc, <https://doi.org/10.4135/9781071909898>
- Rink, B. (2016). Race and the Micropolitics of Mobility: Mobile Autoethnography on a South African Bus Service. *Transfers*, 6(1), 62-79. Retrieved Sep 12, 2025, from <https://doi.org/10.3167/TRANS.2016.060106>
- Roaf, E., Larrington-Spencer, H., & Lawlor, E. R. (2024). Interventions to increase active travel: A systematic review. *Journal of Transport & Health*, 38, 101860. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2024.101860>
- Seamon, D (2024). Lifeworld, Place, and Phenomenology: Holistic and Dialectical Perspectives. *Journal of Philosophical Investigations* 18(48):31-52. <https://doi.org/10.22034/jpiut.2024.18406>
- 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**.
- Seamon, D. (2025). Merleau-Ponty, Environmental Embodiment, and Place: Implications for Architecture and Placemaking. In Kakalis, C., Boyd, D. (eds) *Embodied Awareness of Space*. Palgrave Macmillan, Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-97-4264-6_6
- Serino, A. (2019). Peripersonal space (PPS) as a multisensory interface between the individual and the environment, defining the space of the self. *Neuroscience & Biobehavioral Reviews*, 99, 138-159.
- Smith, S. (2014). Bodies in Movement in Public Space. *Wi: Journal of Mobile Media*, 8(1).
- Smith, S. (2015). Exploring the art of urban design as a sensorial experience. *Proceedings of the ICE - Urban Design and Planning*, 168.
- Smith, S. (2020). The movement of public space. In K. Franck & Q. Huang (Eds.), *Routledge Handbook of Urban Public Space: Use, Design and Management* (1st ed., pp. 301-314). Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781351058759-31>
- Smith, S.J. (2016). Phenomenology of Movement and Place. In: Peters, M. (eds) *Encyclopedia of Educational Philosophy and Theory*. Springer, Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-287-532-7_92-1
- Snizek, B., T.A.S. Nielsen, and H. Skov-Petersen. (2013). Mapping Bicyclists' Experiences in Copenhagen. *Journal of Transport Geography* 30: 227-33. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.02.001>
- Sokolowski, R. (2000). *Introduction to Phenomenology*. Cambridge University Press.
- Standal, Ø. F., & Engelsrud, G. (2011). Researching embodiment in movement contexts: a phenomenological approach. *Sport, Education and Society*, 18(2), 154-166. <https://doi.org/10.1080/13573322.2011.608944>
- Sykes, J.J. Tools and peripersonal space: an enactive account of bodily space. *Phenom Cogn Sci* (2023). <https://doi.org/10.1007/s11097-023-09903-4>
- Van Cauwenberg, J., Clarys, P., De Bourdeaudhuij, I., Ghekiere, A., de Geus, B., Owen, N., & Deforche, B. (2018). Environmental influences on older adults' transportation cycling experiences: A study using bike-along interviews. *Landscape and Urban Planning*, 169, 37-46. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2017.08.003>
- van Eck, E., & Schapendonk, J. (2024). Moving behind the scenes of public space: the differentiation of market traders' routinized mobilities. *Social & Cultural Geography*, 26(1), 79-99. <https://doi.org/10.1080/14649365.2024.2380284>
- van Manen, M. (1997). *Researching lived experience: Human science for an action sensitive pedagogy*. 2nd ed. London: Althouse Press.
- van Manen, M. (2023). *Phenomenology of Practice: Meaning-Giving Methods in Phenomenological Research and Writing (2nd ed.)*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003228073>
- Verkade, T., & te Brömmelstroet, M. (2022). *Movement: How we can take back our streets and transform our lives*. (trans. Fiona Graham), London and Melbourne, Scribe Publications.
- von Eckartsberg, R. (1998). Existential-phenomenological research. In R. Valle (Ed.), *Phenomenological inquiry in psychology: Existential and transpersonal dimensions* (p. 21-61). Plenum Press.
- Wang, X., Valenzuela, E. A., You, C., Nguyen, V., Sun, L., & Miranda-Moreno, L. F. (2025). The future of urban cycling: A



- predictive framework for climate change. *Transportation Research Part D Transport and Environment*, 143, 104722. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2025.104722>
- Wesener, A., Vallance, S., Tesch, M., Edwards, S., Frater, J., & Moreham, R. (2021). A mobile sense of place: exploring a novel mixed methods user-centred approach to capturing data on urban cycling infrastructure. *Applied Mobilities*, 7(4), 327–351. <https://doi.org/10.1080/23800127.2021.1893941>
 - Wrathall, M. (2025) “Martin Heidegger”, *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*, Edward N. Zalta & Uri Nodelman (eds.), URL = <<https://plato.stanford.edu/archives/spr2025/entries/heidegger/>>.
 - Wyatt, G. (2020). *The Phenomenology of Traffic: Experiencing Mobility in Ho Chi Minh City* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429266287>
 - Zuskáčová, V. 2023. “Where Are You?: (Auto)ethnography of Elite Passage and (Non)-Placeness at London Heathrow Airport.” *Mobilities* 18 (6): 936–951. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2171805>.



