

زندگی روزمره موتورسواران معیشتی^۱

تقی آزاد ارمکی^۲، علیرضا صادقی^۳

تاریخ دریافت: ۹۵/۱۱/۱۶، تاریخ تایید: ۹۶/۲/۵

چکیده

این مقاله شرح روایت زندگی تهیدستانی است که سیاست‌های نولیبرال آنان را از بازار کار رسمی محروم و به معیشت‌شان دست درازی کرده است. این گروه از محروم‌شدگان شهری به ناگزیر برای بهبود بخشیدن به زندگی‌شان به خیابان‌ها هجوم آوردند و توانستند در «قلمروهای غیر رسمی» فضا و فرصت کار برای خودشان دست و پا کنند. کار برای طبقات متوسط و برخوردار شهری موقعیت این گروه از کارگران زیست معیشتی را در شهر تثبیت کرد. با وجود این، برنامه سلب مالکیت که همزمان با ریاضت‌های اقتصادی سال ۱۳۸۹ شدت گرفته بود، دستاوردهای موتورسواران معیشتی را مورد تعدی قرار داد. این تحقیق نشان می‌دهد بازاری شدن فزاینده نظم شهری، چگونه معیشت گروه‌های فاقد امتیاز را حتی در محدوده‌های «غیر رسمی» تهدید می‌کند. تحقیق به روش کیفی و در شهر تهران انجام شده است.

واژگان کلیدی: موتور سوار، کار غیر رسمی، پیشروی آرام، سلب مالکیت، تهیدستان، تعدیل ساختاری، ریاضت اقتصادی، بازاری شدن.

۱- این مقاله برگرفته از بخشی از پایان نامه دکترای علیرضا صادقی به راهنمایی دکتر تقی آزاد ارمکی با عنوان زندگی روزمره تهیدستان شهری است. از استادان مشاور دکتر آصف بیات و دکتر یوسف ابادری تشکر می‌شود.

۲- عضو هیئت علمی دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران. tazad@ut.ac.ir

۳- دانش آموخته دکترای جامعه‌شناسی دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران. Alirezasadeghi58@gmail.com

مقدمه

در سال‌های اخیر «لیبرالیزه‌سازی اقتصاد» از راه‌های خصوصی‌سازی، واردات لجام گسیخته و شوک‌های آزادسازی موجب تعطیلی و ورشکستگی کارخانه‌ها، کارگاه‌ها و واحدهای پیشه‌وری و در نتیجه بیکاری گسترده نیروی کار شده است. در غیاب فعالیت‌های جمعی مستقل و سازمانیافته نیروی کار، کارفرمایان به اخراج، بازخرید و تعدیل نیروی کار اقدام کردند. طبق آمارهای رسمی طی سال‌های ۸۵ تا ۹۱ حدود پنج هزار و چهارصد واحد تولیدی و کارخانه صنعتی کوچک و بزرگ در کشور تعطیل شد و این رقم در سال‌های رکود پس از آزادسازی افزایش نیز یافت^۱. به گونه‌ای که تنها در سال ۱۳۹۲ با تعطیلی ۱۴ هزار واحد تولیدی ۷۰۰ هزار شغل از دست رفت^۲. تحولات اخیر به تعبیر کلارک (۱۹۸۹) نشانه‌ای از «زوال اقتصادی شهر» بود که موجب کاهش شدید فرصت‌های شغلی دستمزدی گردید. دولت برغم وعده‌هایش نتوانست برای میلیون‌ها بیکار اقدامی عاجل کند. در فاصله سالهای ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۰ سالانه به طور متوسط ۱۴ هزار شغل ایجاد شده بود (نیلی و همکاران، ۱۳۹۴). افزون بر این، جهت تغییرات رشد حداقل دستمزد در ایران نیز عملاً به زیان نیروی کار بوده است. حداقل دستمزد واقعی از سال ۱۳۵۸ تا ۱۳۸۷ نزدیک به ۴۰ درصد کاهش یافت یعنی از ۴۹۸۳۷۵ ریال به ۳۰۴۷۶۲ ریال رسید (یزدانی، ۱۳۸۹: ۱۶۳). وضع معیشتی نیروی کار پس از آزادسازی قیمت‌ها وخیم‌تر هم شد. تورم در سال ۱۳۹۲ از ۴۰ درصد گذشت و شاغلین با درآمدهایی به مراتب کمتر به سختی می‌توانستند زندگی کنند.

این اتفاقات پیامدی واقعی برای نظم شهری داشت. بیکاری فزاینده، ساختار محدود فرصت‌های شغلی و کاهش درآمد نیروی کار موجب افزایش کارهای غیررسمی موقتی و پایدار شد. «غیررسمی‌سازی» شدت و وسعت گرفت و کارگران زیست معیشتی خیابانی رو به گسترش نهاد. برغم پیشروی رو به تزاید تهیدستان در حیطه‌های غیر رسمی کار، کانون توجه محققان و نویسندگان تماماً یا عمدتاً دستفروشان خیابانی بوده است. در حالی که وقوع برخی تحولات اجتماعی و اقتصادی در دو دهه اخیر باعث تغییراتی در مسیر پیشروی یا استراتژی تهیدستان

۱- شرق، ۶ اسفند ۱۳۹۴

۲- به نقل از وزیر صنعت، معدن و تجارت. اعتماد، ۱۱ مهر ۱۳۹۴.

در شهر شده است. موتورسواران معیشتی یا به زبان خودشان «موتوری»ها گروه نوپدیدي از «کارگران زیست معیشتی خیابانی» هستند که به طور ملموس آغاز فعالیت آنها در شهرها به دهه هفتاد باز می‌گردد که رفته رفته بر شمارشان افزوده شده است. موتورسواران معیشتی ویژگی‌های متمایزی در زمینه اشغال فضاهای شهری، شیوه‌های امرار معاش، روابط با طبقات و گروه‌های اجتماعی، تحکیم موقعیت‌شان در شهر و همچنین رویارویی با چالش‌ها و نیروهای نظم شهری دارند.

در این مقاله می‌کوشیم زندگی و سرگذشت این گروه از رانده‌شدگان شهری را روایت کنیم. اینکه آنها چگونه در فضای شهر پیشروی و امرار معاش می‌کنند؟ با چه تضادهای و چالش‌هایی روبرو هستند و برای غلبه کردن بر آنها به چه شیوه‌های عملی متوسل می‌شوند؟ دیگر اینکه در دوره ریاضت اقتصادی (پساآزادسازی، ۱۳۸۹) فعالیت موتورسواران چه تغییری کرد؟ پرداختن به این پرسش‌ها می‌تواند استراتژی‌های نولیبرال را در متن زندگی گروه‌های فاقد امتیاز آشکار کند.

چارچوب نظری

متفکران «زندگی روزمره» بر شیوه‌های عمل عادی و پیش پا افتاده فرودستان برای بهبود بخشیدن به شرایط یا کنار آمدن با موقعیت‌شان درون مناسبات قدرت تمرکز دارند. سیاست روزمره در دیدگاه دوسرتو (۱۹۸۴: ۱۸) به معنای «شیوه مصرف نظام‌های تحمیل شده»؛ در کار اسکات (۱۹۹۰، ۱۹۸۵) «تعدیل یا ناکام‌سازی نظام تصاحب اقویا و اغنیا» و در نظریه بیات (۲۰۱۰) «پیشروی آرام تهیدستان به سوی قدرتمندان، مالکان و جامعه به طور کلی» است. بینش نظری مورد استفاده در این تحقیق به چند دلیل عمدتاً از کارهای آصف بیات اخذ شده است: نظریه وی درباره جوامع خاورمیانه خاصه ایران است، متمرکز بر تهیدستان شهری است و بیش از دو متفکر دیگر بر عنصر تغییر اجتماعی تأکید دارد. همچنین مقایسه نتایج تحقیق حاضر با مطالعه او در دهه شصت - کتاب سیاست‌های خیابانی (۱۳۹۱) - می‌تواند به فهم برخی تغییرات در سیاست تهیدستان در روزگار کنونی کمک کند.

بیات با انجام مطالعات تطبیقی گسترده و مواجهه انتقادی با دیدگاه‌های رایج درباره تهیدستان همچون «تهیدستان منفعل»، «استراتژی‌های بقا»، «مقاومت روزمره» و «جنبش‌های اجتماعی

شهری»، نظریه «پیشروی آرام مردم عادی» را صورتبندی کرده است (۲۰۱۰: ۵۵-۳۳). اگرچه بنیان نظریه بیات به مطالعه مردم‌نگارانه وی در دهه شصت ایران باز می‌گردد اما در سال‌های گذشته پیامد اجرای برنامه تعدیل ساختاری در کشورهای خاورمیانه در نظریه وی گنجانده شده است. مفاهیم اصلی که از نوشته‌های بیات اخذ، و متناسب با اهداف این تحقیق صورتبندی شده عبارتند از: تعدیل ساختاری، غیر رسمی‌شدن و پیشروی آرام.

گسترش منطق نولیبرالی بواسطه اجرای «اصلاح اقتصادی و تعدیل ساختاری» از دهه ۱۹۸۰ تبعاتی برای فضای شهری داشت؛ که بیات آن را «شهر نولیبرال» می‌نامد. شهر نولیبرال شهری بازار محور است که بیشتر با منطق بازار شکل گرفته تا نیازهای ساکنانش و بیشتر به منافع شخصی یا شرکتی پاسخ می‌دهد تا دغدغه‌های عمومی. شهر نولیبرال با مقررات‌زدایی و خصوصی‌شدن فزاینده تولید، مصرف جمعی و فضای شهری تعریف می‌شود؛ شهری که سرمایه‌دار در تعقیب سوددهی است تا خدمت به نیازهای عمومی. این بدین معنی است که دولت‌ها نقش‌های کمتری را در مقایسه با قبل در شکل‌دهی شهر ایفا می‌کنند و یا به نفع انباشت سرمایه عمل می‌کنند تا منافع ساکنان شهر. این تجدید ساختار سبب تغییرات زیادی در قلمروهای کار/تولید، مصرف جمعی و زیست جهان‌ها می‌شود و پیامدهای وسیعی برای پیکربندی فضا و سیاست‌های شهری دارد (بیات، ۲۰۱۲).

تعدیل ساختاری در خاورمیانه به شدت به «غیر رسمی‌سازی» دامن زده به نحوی که بسیاری از مردم را وادار کرده به تولید، تجارت، مسکن و حمل و نقل غیر رسمی پناه ببرند (بیات، ۲۰۱۰: ۶۴-۶۳). بیات متمایز از دیدگاه بدبینانه چپ رایج بر آنست که شهر نولیبرال فقط فرایند عمیق طرد را بروز نمی‌دهد بلکه دینامیزم‌های جدید فضای عمومی را نیز تولید می‌کند که می‌تواند پیامد مهمی برای فعالیت تهیدستان داشته باشد. در حالی که تهیدستان ممکن است بخش زیادی از حق سنتی‌شان را به شهر از دست داده باشند، آنها در واکنش تمایل دارند راه‌های گریز جدیدی را کشف و خلق کنند. در کشورهای خاورمیانه که دولت‌ها اقتدارگرا و ناکارآمدند، فعالیت‌های جمعی و سازمانیافته (اتحادیه‌های کارگری) بی‌رمق و شورش‌های شهری خودجوش، موقتی و در معرض سرکوباند، تهیدستان شهری به استراتژی «پیشروی آرام» روی می‌آورند (بیات، ۲۰۱۰). شمار عظیمی از فرودستان شهری اگر نخواهند در

جستجوی کسب حمایت از بستگان‌شان برآیند، ناچارند به «اقتصاد در هوای آزاد» متوسل شوند. در اینجا، فضای عمومی یک دارایی و سرمایه حیاتی برای مردم است تا به بقا ادامه دهند و زندگی خویش را بازتولید کنند (بیات، ۲۰۱۲).

محدوده‌های حاشیه‌ای یا غیر رسمی «شیوه زندگی» یا زیست جهانی بدیل برای محروماندگان است تا در فاصله‌ای نسبی با نظم مدرن سرمایه‌داری (قوانین، قراردادهای، هزینه‌ها و...) امکان بقا یابند. با وجود این، ترتیبات اجتماعی حاشیه‌ای، می‌تواند مکان ممکن از «ضد قدرت» هم باشد که حکومت‌مندی را دمامد تهدید می‌کند (بیات، ۲۰۰۰). خودمختاری و غیر رسمی بودن کنشگران، فعالیت‌ها و فضاها دولت‌ها را از دانش ضروری برای اعمال نظارت محروم می‌کند. مشاغل بدون نظارت، مردم و مکان‌های ثبت نشده، خیابان‌ها و کوچه‌های بی‌نام و نشان و محله‌های بدون پلیس بدین معناست که این‌ها از دفاتر حکومتی پنهان مانده‌اند و دولت برای کنترل باید شفاف‌شان کند (بیات، ۲۰۱۰: ۶۲-۶۱).

تهیدستان از طریق پرکتیس‌های عادی روزمره در محدوده‌های غیر رسمی زندگی‌شان را بهبود می‌بخشند (بیات، ۲۰۱۰). فعالیت تهیدستان بسیاری از حقوق انحصاری دولت شامل معنی «نظم»، کنترل فضای عمومی و معنی «شهری» را به چالش می‌کشد و پیامد مهمی برای تغییرات اجتماعی دارد. گروه‌های فاقد امتیاز با هدف بازتوزیع کالاهای و فرصت‌های اجتماعی اجزایی از امتیازات سایر گروهها (نظیر سرمایه، رفاه و فرصت‌کاری) را به خود اختصاص می‌دهند و موانع زیادی فرا روی امتیازهای ویژه گروه‌های مسلط جامعه ایجاد می‌کنند. تلاش‌ها و دستاوردهای تهیدستان به هزینه خودشان یا همتایان‌شان نیست، اما می‌تواند به زیان دولت، ثروتمندان، قدرتمندان و عموم مردم تمام شود. بنابراین به نحوی گریزناپذیر «سیاست‌های خیابانی» به معنای مجموعه‌ای از تضادها و کشمکش‌ها بین تهیدستان و صاحبان قدرت در فضای عمومی شهر رخ می‌دهد (همان: ۱۱). تهیدستان برای دفاع از دستاوردهایشان به شیوه‌های فردی و جمعی مقاومت متوسل می‌شوند. «شبکه‌های منفعل» که در فضای عمومی میان کارگران زیست معیشتی شکل گرفته ممکن است فعال شود و به کمک آنها بیاید (همان: ۶۲-۶۳). با وجود این، تلاش تهیدستان صرفاً در حیطه مقاومت و ضرورتاً دفاعی

نیست بلکه یک پیشروی یا تعدی انباشتی و فزاینده هم هست (همان: ۹۰)، بدین معنی که عوامل تمایل دارند فضای شان را با کسب موقعیت‌های جدید برای پیشرفت گسترش دهند. موضع دولت در مقابل این نوع از فعالیت تهیدستان متأثر از دو عامل است: نخست، توان و ظرفیت آن در اعمال کنترل و نظارت؛ و دوم، ماهیت دوگانه پیشروی آرام یعنی نقض مالکیت، قدرت و امتیاز و در عین حال، نوعی فعالیت خودیاری. دولت‌های جهان سوم به نظر می‌رسد، در مقایسه با هم‌تایانشان در کشورهای صنعتی، با پیشروی آرام این گروه‌ها شکیبازتر هستند. دولت‌های صنعتی برای نظارت بر جمعیت‌شان بسیار بهتر به سازوبرگ‌های ایدئولوژیکی، تکنولوژیکی و نهادی مجهز هستند. به عبارت دیگر، مردم در کشورهای جنوب که دولت «ضعیف» و شکننده است، فضای بیشتری را برای خودمختاری و استقلال دارند تا کشورهای پیشرفته که گریز از مالیات، تجاوز به مالکیت خصوصی و پیشروی به قلمروهای دولتی جرائمی جدی به شمار می‌آیند. از طرف دیگر، پیشروی آرام، اگرچه تعدی به مالکان و قدرتمندان است، ممکن است به شیوه‌های مختلف به حکومت‌های جهان سوم نفع برساند زیرا سازوکاری است که با آن تهیدستان به خودشان کمک می‌کنند. بنابراین تعجب ندارد که این حکومت‌ها اغلب واکنش‌های متناقضی را به این نوع از فعالیت‌ها نشان می‌دهند. دولت‌ها «ضعیف» و شکننده، به طور خاص در زمان‌های بحران، مادامی که پیشروی‌ها محدود به نظر برسند، در عمل به پیشروی‌ها اجازه می‌دهند. پیشروندگان تلاش می‌کنند پیوسته محدود و قابل تحمل به نظر برسند در حالی که در واقعیت آن قدر گسترش می‌یابند که مقاومت علیه آنها سخت و دشوار شود. آنها این کار را با توسل به عقب‌نشینی تاکتیکی، نامرئی شدن، رشوه به مأموران یا تجمع در مکان‌های خاص و کمتر استراتژیک نظیر تصرف نواحی دور یا فروشندگی در مکان‌های کمتر مشهود انجام می‌دهند (بیات، ۲۰۱۰: ۶۲-۶۱). با وجود این، زمانی که گستره و نفوذ واقعی پیشروندگان آشکار شد و رشد انباشتی کنشگران و کارهایشان از نقطه تحمل‌پذیر عبور کرد، انتظار می‌رود دولت به سرکوب و قلع و قمع روی بیاورد. اما در بیشتر موارد، سرکوب بی‌فایده است زیرا معمولاً زمانی رخ می‌دهد که دیر شده است؛ زمانی که پیشروندگان گسترش یافته‌اند، مشهود شده‌اند و نقطه بی‌بازگشتی را از سر گذرانده‌اند.

روش تحقیق

روش‌شناسی این تحقیق، کیفی و رویکرد میدانی مردم‌نگاری است (هنینک و دیگران، ۱۳۹۴). هدف از به‌کارگیری این رویکرد، بیان رویدادها و ماجراهایی است که تهیدستان در دوره تاریخی خاصی از سرگذرانده‌اند. «داستان زندگی» مردمان عادی کمک می‌کند تا آنها را در رابطه با جریان‌ات اقتصادی و اجتماعی زمانه‌شان بنگریم (پلومر^۱، ۲۰۱۰). هنگامی که زندگی روزمره کنشگران مطالعه می‌شود، به طور همزمان ساخت‌های کلان جامعه نظیر دولت و بازار نیز مورد بررسی قرار می‌گیرد (لاجوردی، ۱۳۸۸: ۱۴). برای تولید و گردآوری داده‌های شفاهی و مکتوب از روش‌های مصاحبه شخصی، مشاهده میدانی و تحلیل اسنادی (فلیک، ۱۳۸۷) شامل روزنامه، فیلم، مجله، کتاب و نامه‌های درخواست مردم به مقامات استفاده شده است. مصاحبه‌ها و مشاهده‌ها به نحو مشارکتی انجام شد. محقق سوار موتور سوژه‌های تحقیق شد و در وضعیت عادی و طبیعی با آنها گفتگو کرد و از نزدیک کنش‌ها و فعالیت‌های موتورسواران را مشاهده کرد. نمونه‌گیری به صورت هدفمند و در مناطق مختلف بویژه محدوده مرکزی شهر تهران انجام شد و تا رسیدن به نقطه اشباع داده‌ها ادامه یافت. در مجموع با ۳۲ موتورسوار مصاحبه شد. در نهایت داده‌های متنی تحلیل و به روایت درآمد.

گسترش و پیشروی

به گفته مارکس زندگی مدرن ترکیب متناقضی از پیشرفت سترگ علم و صنعت و گرسنگی مردمان است (برمن، ۱۳۸۹: ۲۰). شهر شلوغ اما صنعت زدوده تهران هم با لشگری از بیکاران به تهیدستان این فرصت را داد که از موتورسیکلت استفاده معیشتی کنند. این حرف همه موتورسواران معیشتی است که «وقتی کار پیدا نمی‌کنیم و همین موتور منبع درآمدمان است، چاره دیگری نداریم^۲». پول درآوردن با موتور صرفاً حاصل خلاقیت راننده‌شدگان از بازار کار نبود، بلکه از الزامات «شهری شدن سرمایه» هم بود، آنچه هاروی از آن به عنوان نیاز سرمایه به «کاهش عمومی موانع فضایی و سرعت بخشیدن به جابجائی» یاد می‌کند.^۳ موتورسواران

1- Plummer

۲- کیهان ۱۸ آبان ۱۳۸۹

۳- هاروی به طور مفصل در کتاب «شهری شدن سرمایه» به این موضوع پرداخته است. همچنین نگاه کنید به دیدگاه‌های وی در کتاب‌های «تجربه شهری» (۱۳۹۲) و نیز «فضا و نظریه اجتماعی» (آندزی، ۱۳۹۳).

معیشتی نیروی کار در دسترسی بودند که به گردش، تبدیل و انباشت سرمایه گروه‌های برخوردار شهری شتاب می‌دادند. به گفته یک بازاری در خیابان ناصر خسرو: «اگر موتورسوارها نباشند کار خیلی از کسبه بازار لنگ می‌ماند».^۱ طبق یک برآورد در سال ۱۳۸۹ تنها در محدوده بازار بزرگ تهران روزانه بیش از ۵ هزار موتور کار می‌کردند.^۲

موتوری‌ها شامل کارمندان و کارگران ماهری و غیرماهر می‌شدند که به دلیل بازنشستگی، تعطیلی کارخانه یا کارگاه، تعدیل نیرو در شرکت‌های دولتی یا خصوصی، ورشکستگی در کسب و کار یا ناتوانی در پرداخت اجاره مغازه‌شان کارشان را از دست داده بودند. برخی از آنها هنوز کارت تبلیغاتی مغازه یا واحد تولیدی خود را در جیب‌شان نگه داشته بودند. کارگرانی هم بودند که به دلیل نارضایتی از دستمزدشان خودخواسته محل کارشان را ترک کرده بودند. به گفته عضو هیئت مدیره اتحادیه سراجان تهران «متأسفانه شرایط چنان برای کارگران سراجی سخت شده که بیشتر آنها این صنف را رها کرده و به مشاغل مثل پیک موتوری روی آورده‌اند»^۳ در میان موتورسواران معیشتی تحصیلکردگان دانشگاهی هم حضور داشتند. در «پیک بادپا»، شرکت خدمات موتوری شهرداری تهران، بیش از صد جوان تحصیلکرده مشغول به کار بودند.^۴ برای برخی، کار با موتور شغل دوم بود، مانند ۵۰ هزار راننده تاکسی تهران که دو شغله بودند.^۵ برای نمونه، کارگران مغازه‌های پیشه‌وری یا ساختمانی به دلیل رکود سال‌های پس از آزادسازی قیمت‌ها به طور پراکنده و نامنظم کم‌کاری‌شان را از طریق مسافرخشی با موتور جبران می‌کردند.

طبق یک تخمین نرخ بازار کار غیررسمی از ۲۸ درصد در سال ۱۳۸۲ به رقمی در حدود ۳۶ تا ۴۸ درصد در اواخر دهه هشتاد رسید^۶ که در دوران رکود اقتصادی در اوایل دهه ۹۰ بر مقدار آن افزوده هم شد. در چنین شرایطی، کار با موتور یک راه حل فوری برای کسب درآمد

۱- همشهری محله ۱۲، ۱ خرداد ۱۳۸۹

۲- همشهری محله ۱۲، ۱ خرداد ۱۳۸۹

۳- همشهری محله ۱۲، ۳ مرداد ۱۳۹۴

۴- آمار از موسسه پیک بادپا است. به نقل از همشهری محله ۱۲، ۱ خرداد ۱۳۸۹

۵- هاشمی، رئیس ستاد ساماندهی مسافربرای شخصی، آفتاب یزد، ۱۸ شهریور ۱۳۸۸

۶- رنانی، اشتغال در بخش غیر رسمی اقتصاد ایران، منتشر شده در دنیای اقتصاد، ۱۲ دی ۱۳۸۵

۷- راغفر، تجارت فردا، خرداد ۱۳۹۲

شده بود. علی ساکن سلطان آباد، در حاشیه پایتخت، در سال ۱۳۹۱ در نامه‌اش به فرماندار شهرستان نوشته بود:

«... در حال حاضر به علت مشکلات مالی قادر به گرفتن خانه اجاره‌ای نیستم ... اینجانب در حال حاضر در یک موسسه حفاظتی و مراقبتی به عنوان نگهبان مشغول می‌باشم و درآمد ماهیانه مبلغ پانصد و پنجاه هزار تومان می‌باشد حضرتعالی می‌دانید که با این حقوق نمی‌شود یک خانواده چهار نفری را اداره کرد. لذا از مقام محترم استدعا دارم در صورت امکان یک موتورسیکلت به صورت تمام قسط در اختیار اینجانب قرار دهید تا بتوانم در اوقات بیکاری با این وسیله درآمدی داشته باشم...»

کار کردن با موتورسیکلت همانند دستفروشی در خیابان به رسمیت شناخته نشد اما افزایش شمار «موتوری»ها در خیابان‌ها تشکیلات نظم شهری را در اجرای «طرح ممنوعیت مسافرخشی با موتورسیکلت»^۱ خلع سلاح کرده بود. پلیس و شهرداری نتوانسته بودند مانع از هجوم «لشگر بیکاران» به خیابان‌های شهر شوند. یک افسر پلیس در میانه دهه ۷۰ درباره موتوری‌ها گفته بود «حریف آنها نمی‌شویم. ما سعی خود را می‌کنیم ولی بیکاری این جوان‌ها آنها را به روی آوردن به این شغل کاذب مجبور ساخته است... ما همه اینها را از پانصد تا هزار تومان جریمه می‌کنیم ولی نیاز آنها به کار آنها را مجبور می‌سازد هر روز صبح علی‌الطالع در میدان و چهارراه‌ها تجمع کنند».^۲ در تمام این سال‌ها سیاست مقامات شهری نفی و مدارا بوده است. از یک سو موتوری‌ها نظم شهر را بهم زده بودند و از طرف دیگر برای دولت کارهای غیر رسمی مفری برای بحران بیکاری شده بود. در سال ۱۳۸۵ یک موتورسوار معیشتی درباره جمعیت رو به گسترش همتایانش در خیابان‌ها به یک روزنامه‌نگار گفته بود:

«من از هفت سال پیش در همین کار هستم. آن موقع کار خیلی بهتر بود. ساعت کمتری کار می‌کردیم و درآمدمان هم بهتر بود. این کار تا حدود سه چهار سال پیش هنوز خوب بود. اما از حدود سه چهار سال پیش ناگهان تعداد موتورسوارهایی که مسافر کشی می‌کردند زیاد شد.

۱- همشهری، ۱۹ دی ۸۹

۲- گزارشی با عنوان «بیک موتوری، کمک به مسافران گرفتار راهبندان»، جمهوری اسلامی، ۲۹ فروردین ۱۳۷۶.

انگار هر کسی که بیکار بود یک موتور خرید و آمد توی خیابان... همه مردم فقیر و بیکار یک موتور قسطی زیر پایشان می‌اندازند و با آن مسافرکشی می‌کنند.^۱

در دهه هشتاد مسافرکشی با موتور به امری آشنا و معمول برای مردم درآمد. در سال ۱۳۸۶ فیلم «آواز گنجشک‌ها»^۲ زندگی کارگر بیکار شده‌ای را روایت کرد که از محل سکونت خود در روستایی در حاشیه شهر تهران هر روز برای مسافرکشی و حمل بار با موتور به خیابان‌های شلوغ پایتخت رفت و آمد می‌کند. اغلب موتورسواران معیشتی در محله‌های جنوب شهر و برخی نیز در شهرهای حومه تهران نظیر ورامین، شهر ری، کرج، اکبر آباد و اسلامشهر سکونت داشتند و با موتورشان فاصله محل زندگی و کار را طی می‌کردند. عده‌ای هم در تاریکی شب موتورشان را در پارکینگ می‌گذاشتند و با اتوبوس یا مترو به خانه‌شان در حاشیه شهر باز می‌گشتند. آنهایی که از شهرهای دورتر آمده بودند اگر بستگان نزدیکی در تهران نداشتند یا نمی‌خواستند به منزلشان بروند، شب‌ها در مسافرخانه یا پارک می‌خوابیدند.

به غیر از موتوری‌هایی که در میدان، چهارراه‌ها و دیگر مکانهای معین برای کار کردن توقف یا پاتوق می‌کنند، جمعیت بزرگتری از آنها در بین هزاران هزار موتورسوار غیر معیشتی در خیابانهای شهر گم شده‌اند. وقتی صبح یکی از روزهای هفته برای مدت یک ساعت در کنار خیابان خراسان (در جنوب شرق تهران) به شکل یک مسافر عادی ایستادم، در میان انبوهی از خودروهای گذری بیش از ۶۰۰ موتورسوار عبور کرد که در بین آنها تعداد صد و پنج موتورسوار با گفتن کلمه «موتور؟»، چراغ زدن، حرکت سر و توقف موقعیت خودشان را به عنوان یک موتورسوار معیشتی آشکار کردند. این تعداد، غیر از موتورسوارانی بود که همراهشان بار بود یا شخص دیگری (احتمالاً مسافر) را سوار کرده بودند.

فضاهای کار

موتورسواران معیشتی عمدتاً در مکان‌های شلوغ و پر رفت و آمد مرکز شهر فعالیت می‌کردند. مختصات «جغرافیای گردش سرمایه»، این مناطق را قلمروی مطلوب برای کار با موتور

۱- آذر، «مشکلات معیشتی و حرفه‌ای پیک‌ها و مسافرکشی‌های موتوری»، سرمایه ۲۷ تیر ۱۳۸۵

۲- ساخته مجید مجیدی

کرده است. تنها در چهار منطقه میانی شهر^۱ در حدود ۳۰۵ مرکز تجاری و اقتصادی، ۱۱۱۴ بانک و موسسه اعتباری و مالی، ۹۲۴ مرکز اداری و ۹۱۲ مرکز آموزشی و فرهنگی قرار داشت (عشور نژاد و فرجی سبکبار، ۱۳۹۳). تجار بازار، کسبه‌های محل و مسافران گذری برای صرفه‌جویی در زمان و پول مشتری اصلی موتوری‌ها بودند. به گفته معاون شهردار تهران «آمد و شد انبوه موتور سیکلت‌ها بازار بزرگ تهران را به جزیره موتور سیکلت‌ها تبدیل کرده است. در هر یک ساعت از طول روز بالغ بر ۱۰۰ هزار دستگاه موتور سیکلت در محدوده بازار تردد می‌کنند. از هر سه نفر که در این محدوده مشغول بکارند یک نفر موتور سیکلت دارد. روزانه بالغ بر دو میلیون کیلوگرم بار عمدتاً از طریق موتور سیکلت‌ها یا گاری‌های چهار چرخ در بازار جابجا می‌شود.»^۲

برای بازاری‌ها که بر سر فروش کالا و خدمات با هم به شدت رقابت می‌کردند، سرعت موتوری‌ها یک امتیاز حیاتی و ویژه برای سودآوری بود. برای مثال کافی بود یک کاغذ فروش در خیابان ظهیرالسلام در فروش و ارسال کاغذ به چاپخانه تعلل می‌کرد تا بی‌درنگ جای خود را به رقبایش می‌داد. بنابراین منطق مناسبات بازار، به نفوذ و جای‌گیری فیزیکی و اجتماعی و فعالیت مطمئن‌تر و با ثبات‌تر موتوری‌ها کمک کرده بود. آنها بر خلاف دستفروشان جلوی درب پاساژها و مغازه‌های تجاری پاتوق می‌کردند، بی‌آنکه بازاریان فعالیت آنان را تهدید و تجاوز به کسب و کارشان بدانند. تجار حتی از حضور موتوری‌ها حمایت هم می‌کردند. برای نمونه، از اواخر دهه هشتاد شهرداری برای سامان بخشیدن به منطقه پیر تردد و آشفته محدوده بازار بزرگ تهران به تدریج با گذاشتن گیت و نگهبان راه ورود موتورسیکلت‌ها را به محوطه داخلی بازار بست اما بنا به اعتراض و خواست تجار، شمار اندکی از موتورسواران اجازه پیدا کردند برای انجام کار حجره‌داران و مغازه‌دارها در داخل محوطه ممنوعه بازار باقی بمانند.

بازاری‌ها به شکل غیر مستقیم هم به تحکیم موقعیت موتورسواران معیشتی در شهر کمک کردند. در سال ۱۳۸۸ وقتی پلیس «طرح انضباط اجتماعی» را به منظور «ساماندهی» موتورسیکلت‌های شهر به اجرا گذاشت و برای مقابله با سد معبر، موتورسیکلت‌های پارک شده کسبه خیابان لاله‌زار را توقیف کرد، مغازه‌دارها در اعتراض به این اقدام نیروی انتظامی

۱- مناطق شش، هفت، یازده و دوازده

۲- تشکری، معاون شهردار تهران، ایران ۲۴ آبان ۱۳۹۴

مغازه‌های خود را تعطیل کردند که نهایتاً پلیس مجبور به عقب نشینی شد.^۱ چانه زنی موفقیت آمیز اصناف با پلیس برای پارک موتورها و اتومبیل‌هایشان در کنار خیابان، امتیازی برای موتورهای لاله‌زار هم بود. آنها مجبور نشدند محل کسب و کارشان را ترک کنند و از موقعیت ممتاز خود فاصله بگیرند. به همین ترتیب پاک‌سازی موتوری‌ها در خیابان جمهوری، امین حضور، یافت آباد و دیگر نقاط تجاری شهر آسان نبود. موتوری‌ها فقط «سواری مجانی» نمی‌گرفتند، خودشان هم سماجت و پشتکار به خرج می‌دادند. برای نمونه در بازار تهران وقتی شهرداری دسترسی موتورسوارها را به محوطه درونی بازار محدود کرد، گروهی از آنها هر روز در اطراف این محوطه ممنوعه (عمدتاً سبزه میدان و چهارراه سیروس) تجمع می‌کردند، برخی از آنها به موتور سواران خیابان مولوی پیوستند و شمار اندکی نیز با رشوه دادن به ماموران شهرداری و یا وساطت مغازه‌دارهایی که سابقه همکاری با هم داشتند، به داخل محوطه بازار وارد می‌شدند. اما بیشتر موتوری‌ها این محدوده را به طور موقتی یا دائمی ترک کردند و در شهر پراکنده شدند.

شیوه‌های امرار معاش

موتوری‌ها به دو شیوه «پاتوقی» و «گردشی» کار می‌کردند. پاتوقی‌ها علاوه بر مسافرکشی بواسطه حضور دائمی در یک محل، اعتماد صاحبان مشاغل مختلف را برای جابجایی بار، اسناد، پول، چک و کالاهای گران‌قیمت جلب کرده بودند. برخی موتوری‌ها که در همان محله یا محله‌های مجاور سابقه سکونت یا کار داشتند و یا آشنایانی در میان کسبه داشتند، اعتبار بیشتری هم اندوخته بودند. به گفته یک موتورسوار ۴۲ ساله در خیابان جمهوری: «مغازه‌های اطراف همه منو میشناسن. با خیلی‌هاشون کار می‌کنم. برای صرافی دلار شو جابجا کردم. برایش از بازار، ناصرخسرو، چهارراه استانبول دلار خریدم یا به من دلار دادن خونه مشتریون بردم. جنسای پرده فروش رو می‌برم دم خونه‌ها برای مشتری‌ها، برای مطب‌ها رفته دارو گرفتم، نامه بردم براشون، چک بردم پاس کردم. بوتیکی رو بردم تو بازار جنس بخره.» برای همین بود که پاتوق‌ها به گونه غیر رسمی سرقتی داشتند و موتوری‌ها غریبه‌ها را به راحتی به مکان کسب‌شان راه نمی‌دادند. موتوری‌های چرخشی یا گذری جز توقف‌های کوتاه و موقتی، در

خیابانها به دنبال مسافر می‌گشتند. با اینکه برخی‌شان با مغازه‌دارها هم کار می‌کردند اما به سختی می‌توانستند به جمع پاتوقی‌ها در مناطق ویژه نظیر میدان تجریش راه یابند. در خیابان ظهیرالاسلام، صنف کاغذ فروشان بازار، بالغ بر صد موتور سوار معیشتی وجود داشت که این تعداد شامل حداقل ۷۰ موتوری (شاغل در ۵ دفتر پیک) و ۳۰ موتوری پاتوقی می‌شد که با مغازه‌ها کار می‌کنند. جز این، شمار نامشخصی از موتوری‌های گذری هم خیابان را بالا و پایین می‌کردند.

موتورسواران معیشتی «مسیر»ها را اشغال کرده بودند و به رقیبی «غیر مجاز» برای سازمان‌های متبوع شهرداری یعنی ۸۱ هزار تاکسی^۱ و ۴۷۰۰ موتور سیکلت پیک بادپا (با ۲۴۰ شعبه)^۲ درآمده بودند، تا جایی که پلیس، مقامات شهرداری و شورای شهر به دفعات مسافركشی و حمل بار با موتور را غیرقانونی اعلام کردند یا بدان بدبین و معترض بودند. در یکی از این موضع‌گیری‌ها فرمانده پلیس گفت «به موجب قانون مسئولیت حمل و نقل بار و مسافر درون شهری بر عهده شهرداری تهران است و با پیک‌های موتوری غیر مجاز در تهران برخورد خواهد شد»^۳ برخی تاکسی‌داران و شهروندان عادی هم نگاه تنگ‌نظرانه‌ای به فعالیت موتوری‌ها داشتند. به گفته یک شهروند «با موتورسیکلت بجای تاکسی مسافركشی و بجای وانت بارکشی کردن و حق آنها را پایمال کردن کجاش رزق حلال است؟»^۴

موتورسواران معیشتی بر خلاف دستفروشان نیازی به تصرف مکانی ثابت برای بساط کردن مال التجاره‌شان نداشتند و مجبور نبودند پولی بابت اجاره مکان‌شان به ماموران سد معبر شهرداری بدهند. دستفروشان برای یک هفته بساط کردن در محدوده بازار مبالغی بین ۱۴۰ تا ۸۴۰ هزار تومان^۵، چهارراه ولیعصر ۱۵۰ هزار تومان، لاله‌زار ۱۵۰ هزار تومان، میدان امام حسین ۸۰ تا ۳۰۰ هزار تومان به ماموران سد معبر پرداخت می‌کردند. وقتی بساطی‌ها تمایل یا توانایی پرداخت چنین مبالغی نداشتند و به نوعی از آن طفره می‌رفتند ماموران سد معبر به زور چرخ و بساطشان را جمع می‌کردند. به گفته یک پیرمرد لبو فروش در میدان امام حسین «اگر پول

۱- گزارش عملکرد شهرداری تهران از سال ۸۴ لغایت ۸۹، شهرداری تهران، اسفند ۱۳۸۹

۲- درویشی، مدیر عامل پیک بادپای شهرداری تهران، همشهری محله شمیران، ۳۰ فروردین ۱۳۹۱

۳- رسالت، ۱۱ خرداد ۱۳۹۲

۴- یادداشت یک کاربر اینترنتی، سایت تابناک، ۱۹ دی ۱۳۹۲

۵- اعتماد، ۲۵ اسفند ۱۳۹۴

ندم اصلاً چرخمو نمی‌تونم از خونه بیرون بیارم همون کوچه جمع میکنن.» در حقیقت گسترش موتورسواران معیشتی، واکنش گروه‌های بیکار و کم درآمد شهری به آزار و اذیت‌های شهرداری نیز بوده است. محمد موتورسوار ۴۷ ساله ساکن شهر ری یکی از این افراد بود:

«... چند ماه پیش بود زدم تو کار لباس. گفتم از این موتور نجات پیدا کنم. ما بین گلوبندک و سیروس بساط کردم... جاش خوب بود. بین مسجد شاه و پله نوروز خان بود. دیدم شهرداری نمیزاره. هی جمع میکنه، می‌بره. جاها مصیبت بود. جا رو باید سر موقع می‌اومدی می‌گرفتی نمی‌اومدی جا رو از دست میدادی. جا هم می‌گرفتی باید یه پولی به شهرداری می‌دادی روزی ۲۰ تومن، ۳۰ تومن، ۵۰ تومن. چه در بیاری چه در نیاری باید می‌دادی. سر موقع پول رو جمع می‌کردن. اگه پول تو جیبیت نبود یا می‌گفتی بعداً می‌دم قبول نمی‌کردن، جنسامو می‌بردن. دیدم همیشه دوباره اومدم شدم موتوری.»

برخلاف دوره‌گردها و بساطی‌ها که مشتریانی از میان تهیدستان هم داشتند، موتورسواران معیشتی اغلب برای گروه‌هایی از طبقات متوسط و مرفه‌تر شهری کار می‌کردند؛ کسانی که حاضر بودند به تعبیر بورديو هزینه انباشت و تبدیل سرمایه‌های مختلف‌شان را بوسیله موتورسواران معیشتی کاهش دهند. آنها با پرداخت دستمزد جزئی به موتوری‌ها می‌توانستند در زمانی کوتاه به دیدار یک دوست، کلاس درس، محل کار، انجام یک معامله پر سود و امثال این برسند. موتوری‌ها هر روزه گروه‌هایی از بازاری‌ها، کارمندان و مدیران ادارات، هنرمندان، ورزشکاران، متخصصان، سیاستمداران^۱، دانشگاهیان و مردم معمولی را جابجا می‌کردند یا اینکه کارشان را انجام می‌دادند. حسن، پاتوقی تقاطع خیابان عباس‌آباد و ولیعصر مشتریان خودش را اینگونه طبقه بندی کرد:

«همه جور مسافری دارم. مسافر دانشجوی دارم، پزشک دارم، بازیگر دارم، وکیل دارم، رئیس بانک دارم، مدیرعامل شرکت دارم. اگه دکتر باشه میگه بریم فلان جا می‌خوام طبابت کنم، طبابت در منزل. یا جلسه‌ای تو بیمارستانا داره. مدیرا رو برای کارای بانکی شون می‌رم، کارشونو میکنم، به موقع‌هایی خودشونم می‌برم. مجری‌های صداوسیما برنامه زنده دارن. استادای شهید بهشتی تو ولنچک، کلاس داشتن، بردم. این زیاد بوده.»

۱- برخی موتوری‌ها از چهره‌های سرشناسی نام می‌بردند که سوار موتور آنها شده‌اند.

غیر از روزهای عادی، برای موتوری‌ها تظاهرات‌ها، مسابقات ورزشی جذاب، نمایشگاه‌ها، آزمون‌های سراسری و مهم‌تر از همه روزهای پایانی سال که خیابان‌ها شلوغ‌تر، ریتم زندگی روزمره تندتر و کسب و کار مغازه‌ها رونق بهتری داشت، موقعیت‌هایی ویژه برای جذب مشتریان خاص بود. آنها از رخدادهای غیرمعمول فرصت‌های استثنایی برای پول درآوردن می‌ساختند حتی اگر آشوب‌های خیابانی بوده باشد:

«سال ۱۳۸۸ خیلی عالی بود! ما همینجوری تو خیابونا می‌گشتیم می‌گفتن آقا کجا تظاهراته؟ موتوری‌ها تو شهر می‌چرخیدن خبیرا رو داشتن. می‌گفتیم امروز فلان جا جمع شدن. می‌بردیم وسط تظاهرات. جنب و جوشی بود. بعضی وقتا هم پلیس یگان ویژه به اینا حمله می‌کرد کتک می‌زد می‌دویدن تو کوچه‌ها می‌اومد سمت ما می‌پرید رو موتور می‌گفت برو! یه مسافتی می‌بردم فراریشون می‌دادم. روزی ۲۰۰ هزار تومن کار می‌کردیم.»^۱

معیشتی شدن خیابان؛ تضادها و چالش‌ها

ظاهراً موتورسواران تضاد اجتماعی فاحشی با گروه‌های برخوردار نداشتند. اما این به معنای حذف تضادهای عمیق‌تر نبود. اول اینکه؛ استفاده معیشتی از فضای عمومی با «اقتدار» و نظم عقلانی که بر آن تحمیل می‌شد، در تضاد بود. کسبه بازار و دکان‌های محله از موتوری می‌خواستند بارهای غیر متعارف را به مقصد برساند یا کارهای بانکی‌شان را فوری انجام دهند. مسافران مضطرب می‌خواستند از پرواز فرودگاه یا قرار ملاقات‌شان باز نمانند. کارمندان و مدیران می‌خواستند الساعه به محل کار برسند. هنرپیشه‌ها هول رسیدن به صحنه نمایش داشتند و استادان دانشگاه دغدغه حضور بموقع در سمینار و کلاس درس. «ضرورت بقا» بسیاری از موتورسواران معیشتی را ناگزیر کرده بود به نفع طبقه متوسط و برخوردار شهری نظم دیکته شده شهر را زیر پا بگذارند. به گفته یک موتورسوار «خلاف یک واقعیت. اونکه سوار موتور من میشه عجله داره که سوار میشه. ما مجبور میشیم خواه ناخواه چراغ رو رد کنیم. موقعی که ترافیکه، به موتور راه نمیدن، ما هم مجبوریم پیاده رو بریم یا خط ویژه اتوبوس بریم.» موتورسواران وقتی نظم تحمیل‌شده خیابان‌ها را «به سمت مقاصد خودشان» بر می‌گرداندند، در گفتارهای پلیس به «متخلف» و «متجاوز» تغییر هویت می‌دادند. به گفته یک

۱- سعید موتوری ۳۶ ساله در خیابان ولیعصر

مقام شهرداری تهران «دغدغه اصلی این افراد (موتوری‌ها) امرار معاش و کسب درآمد است و توجه به قوانین برایشان اهمیت چندانی ندارد، اگر راه کسب این درآمد تخلف از قانون باشد این افراد به آسانی انجام می‌دهند.»^۱ دومین تضاد در زیست خیابانی موتوری‌ها این بود که کار کردن با موتور مستلزم انطباق با رویه‌ها و ضوابطی می‌شد (نظیر داشتن گواهینامه، رفتار خاص، کارت بیمه) که «خرد تکنوکراتیک» به زندگی هر روزه موتوری‌ها تحمیل می‌کرد. با وجود این، بسیاری از تهیدستان وقت، پول یا حوصله آن را نداشتند که آنها را رعایت کنند. در برخی موارد، منش سهل‌انگار موتورسواران هم به پیچیدگی و شدت تضادها اضافه کرده بود. چنانچه خواهیم گفت این تضادها، زمینه اصلی بروز «سیاست خیابانی» بوده است.

موتورسوار معیشتی شباهتی با یک «پرسه زن» یا بیکاره سرخوش در خیابان نداشت؛ دوره گردی که «بدون عجله» در شهر قدم می‌زند و از تماشای شهر لذت می‌برد (کاظمی و رضایی، ۱۳۸۶). موتورسواران معیشتی درگیر یک «کارناوال بازی»^۲ خیابانی هم نبودند؛ آنگونه که «ماشین‌بازها» و «موتوربازها» معابر شهر را به مکانی برای گردش و تفریح تغییر داده بودند. به گفته یک موتورسوار ۳۳ ساله در بازار تهران:

«موتوری که اومده کار کنه، پول در بیاره ظاهر موتورش با موتوری که می‌خواد تو خیابون عیاشی در بیاره خیلی فرق می‌کنه. اون یارو موتورشو بزک کرده ولی این بدبخت که داره کار میکنه یه طلق بسته اون جلو، سقفی داره، جلوش سفره داره، موتورش کثیفه. درب داغونه، معلومه دیگه این بدبخت داره با موتور کار میکنه... شغل خیلی خسته کننده‌ایه. یه موقع‌ها گوشت تن آدم تمام آبله آبله می‌شه.»

موتوری‌ها از سنخ «کارگران زیست معیشتی» بودند؛ نیروی کار آزاد و در دسترسی که کارشان را به طور غیر رسمی می‌فروختند. آنها از هویت شغلی بدنام‌شده، مجازات‌های پلیس، سختی و مخاطرات کار و فقدان تأمین‌های اجتماعی در رنج و مضیقه بودند:

سال ۸۵ یک روز صبح از خانه بیرون زدم، با موتوسیکتی که قسطی خریده بودم، می‌خواستم یک لقمه نان حلال برای خانواده‌ام پیدا کنم، اما سر یک تقاطع در حوالی قرچک ناگهان با یک زن و مرد تصادف کردم. همان موقع ماموران پلیس دستگیرم کردند و مصدومان را نیز به

۱- ستوده، معاون ترافیک، کیهان، ۱۹ اردیبهشت ۱۳۸۸

۲- این مفهوم از بنت (۱۳۸۶: ۲۳۴) است که تعبیری کارناوال گونه از گردشگری ارائه می‌دهد.

بیمارستان انتقال دادند، بعد هم ... محکوم به پرداخت چهار میلیون تومان دیه به اولیای دم شدم. به دلیل نداشتن بیمه نامه و هزینه دیه، در زندان بودم تا اینکه با کمک یک نیکوکار پس از سپردن سند به امید جلب رضایت شاکی مرخصی گرفتم. حالا هم چشم انتظار کمک مسئولان ستاد دیه استان تهران و مردم خیرخواه هستم و گرنه باید دوباره زندانی شوم و نمی‌دانم تکلیف خانواده بی‌پناهم چه خواهد شد^۱.

بیشتر موتورهای ترجیح می‌دادند به دلیل دستمزدهای پایین، قوانین دست و پاگیر و نیز روابط پدرمآبانه به استخدام دفاتر پیک موتوری، رستوران‌ها، مغازه‌ها و شرکت‌ها درنیایند و «آقای» خودشان باشند. در سال ۱۳۹۱ که حداقل دستمزد قانونی کارگران در ماه در حدود ۴۰۰ هزار تومان تعیین شده بود، موتورهای در حدود هفتصد هزار تا یک میلیون تومان درآمد داشتند. با وجود این، دست درازی‌های بازار از راه گران شدن اجاره خانه، خدمات شهری و مواد غذایی بخش عمده درآمدشان را تصاحب می‌کرد. در سال‌های رکود پس‌آزادسازی که سرمایه از تب و تاب افتاده بود، موتورسواران هم کم کار شده بودند. مغازه‌دارها کمتر برای انجام کارهای بانکی، خرید اجناس یا جابجایی بار به موتورسواران متوسل می‌شدند و مسافران کمتری برای خرید یا جابجایی بار سراغی از آنها می‌گرفتند.

پلیسی شدن خیابان

تهران در سال‌های پس و پیش آزادسازی قیمت‌ها (۱۳۸۹) شهری بحران‌زده بود. صحنه نمایش بحران هم خیابان بود: جایی که «فتنه‌گران خیابانی»، «کارگران زیست معیشتی خیابانی»، «زنان خیابانی»، «کودکان خیابانی»، «متکدیان خیابانی» و «ولگردان خیابانی» همگی تهدیدی برای نظم سیاسی و ایدئولوژیک شهر به حساب می‌آمدند. «طرح انضباط اجتماعی» پلیس در سال ۱۳۸۸ اقدامی عملی برای مقابله با این نابسامانی‌های شهر بود. قرار شد پلیس همانگونه که «خطر املاک فرسوده و مخروبه و آلوده» را دفع می‌کند، از «تخلیه زباله» جلوگیری می‌کند و آلودگی را از «سیما و منظر شهری» رفع می‌کند، اقدام به «جمع‌آوری معتادین و متکدیان و توزیع کنندگان مواد مخدر و اشرار»، «ساماندهی گاری‌های دستی باربر»، «رفع سد معبر»، «جلوگیری از تردد موتورسیکلت‌ها و خودروهای سواری حامل بار»، «اعمال قانون در خصوص

۱- مصاحبه نقل شده در روزنامه ایران، ۲۷ مرداد ۱۳۸۹

خودروها و موتورسیکلت‌های متخلف» و «برخورد با اخلاالگران نظم و امنیت» نیز بکند^۱. یک مقام عالی رتبه پلیس وعده داد «طرح انضباط اجتماعی در زمینه موتورسیکلت سواران همه زشتی‌های اعمال آنان را نمایان» کند^۲.

نیروهای نظم شهری در رویارویی با موتورسواران معیشتی متوسل به هراس‌افکنی‌های اخلاقی شدند. اسطوره لومپنیزم دستاویزی قدرتمند برای کنترل و خلع ید موتورسواران معیشتی شده بود. از منظری نخبه‌گرایانه «لومپن»ها تهیدستانی به حاشیه رانده شده از جریان زندگی عادی بودند که شغل ثابت و درآمد منظمی نداشتند، به شغل‌های «کاذب» و «غیر مفید» مشغول بودند و مرتکب کارهای ضداجتماعی نظیر دزدی، مزدوری، تبهکاری، خودفروشی، جیب‌بری و باج‌گیری می‌شدند. لومپن‌ها «جامعه ستیز» بودند، نظم عمومی را به هم می‌ریختند و با فعالیت‌شان چهره شهر را زشت می‌کردند^۳. در خطابه قدرت، آدم‌های شرور، ولگرد و لات محلات جنوب شهر جای خودشان را به موتورسواران متخلف و «مردم آزار»ی نظیر «سیاساکتی»، «قرقی»، «غلام دست‌فرمون»، «جمال سه سوت»، «تیمور تخته‌گاز»، «سیروس خان»، و «آق وفا» در کارتون‌های تلویزیونی پلیس ایران داده بود^۴. همان تیپ «لات بی‌سروپا»ی معروف «رضاموتوری» در فیلم مسعود کیمیایی در سال ۱۳۴۸ که با ویژگی‌های لاابالی‌گری، قلدربازی، خلافتکاری و ماجراجویی در شهر شناخته می‌شود.

گفتارهای لومپن‌ستیزانه با الفاظ «فن‌هراسانه» درآمیخته بود و هرگونه «تخلف»، «آلودگی»، «شلوغی»، «نامنی»، «خطر»، «وحشت»، «شرارت»، «جنایت»، «زشتی» و «پلشتی» را ذاتی موتور و موتورسوار کرده بود. به گفته مقامات پلیس «وقتی اسم موتور و موتورسوار می‌آید تصور عمومی این است که با موتور هر خلافتی را می‌شود انجام داد»^۵. بسیاری از شهروندان عادی هم چنین کلیشه‌هایی را درونی کرده بودند. زیر آوار چنین گفتارهای تحقیرآمیز و بدنام‌کننده‌ای بود که موتوری‌ها شغل‌شان را از آشنایان و بستگان‌شان پنهان می‌کردند.

۱- کیهان، ۴ خرداد ۱۳۸۸

۲- سرهنگ پریزاد، جانشین رئیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ، جام جم، اول اسفند ۸۸.

۳- برای مطالعه یک اثر دانشگاهی درباره لومپنیزم ر.ک. مجتبی زاده، لومپن‌ها در سیاست عصر پهلوی.

۴- نگاه کنید به لوح‌های فشرده «سیاساکتی و پسرخاله او ۲» و «محلله سیا ساکتی و داوودخطر» که به سفارش نیروی انتظامی برای پیشگیری از تخلفات رانندگی ساخته شد.

۵- کیهان، ۸ شهریور ۱۳۸۸

در جریان شورش‌های ضد ریاضت اقتصادی سال ۲۰۱۱ (۱۳۸۹ شمسی) در انگلستان سیاستمداران حزب حاکم، رسانه‌های جمعی و نیروهای پلیس برای برقراری نظم، شورشگران را «اعضای خانواده‌های مختل»، «افراد بی‌طبقه» و گروه مجرمان و تبهکاران توصیف می‌کردند. تا جایی که حتی سیاست ریاضت اقتصادی و نابرابری از دایره مباحثات سیاسی به حاشیه رانده شد و گفتمان رایج بر شخصیت ناهنجار این قبیل افراد متمرکز گردید (بشیریه، ۱۳۹۴: ۵۱). در ایران اگرچه تهیدستان برای اعتراض به آزادسازی قیمت‌ها به خیابان‌ها نیامدند، اما موتورسواری که برای کار کردن به خیابانها هجوم آورده بودند آماج حملات ضد لومپنیستی قرار گرفتند.

بی‌شک در تهران موتورسواری هم بودند که به کیف قاپی، زورگیری و تجاوز در مکان‌های خلوت و بی‌دفاع شهر اقدام می‌کردند و در پس ظاهر یک مسافرکش معمولی مواد مخدر می‌فروختند. اما «تهران از نوع خشونت شهری که بسیاری از شهرهای جنوب جهان در عصر نولیبرال گرفتار آند آزاد است. در شهرهایی همچون ریودوژانیرو، مانیل یا ماناگوآ خلاً به جا مانده از کاهش حضور سازمان‌های سوسیالیستی یا دولتی در میان تهیدستان باعث شده تا گانگسترها و اربابان مواد مخدر در هماهنگی با پلیس فاسد، زاغه نشین‌ها را تحت سلطه و کنترل خود درآورند» (بیات، ۲۰۱۰: ۲۰۴). در منطقه آمریکای لاتین آدم‌کشی و تبهکاری، به حدی است که مردم بیش از بیکاری نگران جان‌شان هستند^۱. در تهران موتورسواران معیشتی از ماموران می‌خواستند «به چشم یک گناهکار یا مجرم و موافقش به آنها نگاه» نکنند، چرا که سعی‌شان «کار آبرومندانه و نان بازو خوردن است»^۲.

کشمکش موتوری‌ها و پلیس در خیابان‌ها اتفاق تازه‌ای نبود اما با اجرای طرح‌های نامنظمی که «ضربتی» خوانده می‌شد رویارویی و خشونت علیه موتوری‌ها شدت گرفته بود. پلیس راهنمایی و رانندگی طبق روال همیشگی موتوری‌های متخلف را نقره داغ می‌کرد و کلانتری هم برای خوانا کردن هویت موتورسواران پلاک، مدارک، بدن و چهره‌شان را واریسی می‌کرد. محمد موتور سوار ۳۹ ساله ساکن اتابک تهران داستان توقیف شدن موتورش را اینگونه روایت کرد:

۱- لوموند دیپلماتیک، ژوئن ۲۰۱۵

۲- مصاحبه نقل شده در کیهان، ۱۳ اسفند ۱۳۹۰

«بچه‌ها می‌گن چهره من خشنه، گونه‌هام ترکیده رو تشک کشتی. گوشم شکسته. به بار تو محلمون داشتم نذری می‌گرفتم دیدم یکی داره از پشت کلامو می‌کشه برگشتم دیدم ماموره. گفت اینجا برای چی وایسادی؟ تو اتابک وایسادی خلافاً! موتورت دزدیه. چرا کتونی پاته چرا فلان. گفتم محلمونه بزرگ شده انجام... ما رو داد آگاهی. موتورمم خوابوندن رفتیم اونجا دیدن سابقه ندارم ول‌ام کردن. ولی موتور رو فرستادن پارکینگ. ... به قرآن چیزی نمونده بود گریه کنم، یه هفته مونده بود به عید همه روزی زن و بچهام از این (موتور) درمیا...»

روزانه دو هزار پلیس^۱ و ۸۰۰ دوربین در شهر موتورسواران را کنترل می‌کرد.^۲ ابژه‌های «مراقبت و تنبیه» هم همه آن چیزهایی بود که موتورسواران معیشتی را در «محدوده خارج از قانون» قرار می‌داد. اینکه آیا توقیف می‌شدند یا جریمه مادی بستگی به نوع تخلف، شیوه ثبت تخلف، روحیه و تشخیص مامور و مهمتر از همه برنامه‌های دیکته شده مقامات داشت. در سال ۸۸ در منطقه ۱۲ (محدوده بازار و اطراف آن) روزانه ۵۰۰ موتورسیکلت توقیف و به پارکینگ منتقل می‌شد.^۳ در همان سال ۲۹۱ هزار و ۸۲۴ موتور سوار در تهران جریمه نقدی شدند و تعداد ۷۸ هزار و ۴۷۵ نیز توقیف و به پارکینگ منتقل شدند.^۴ از آنجاکه موتورسواران معیشتی در مقایسه با سایر موتورسواران زمان طولانی‌تری را در خیابانها می‌گذراندند به نظر می‌رسید که بخش قابل توجهی از موتورهای خلع ید شده متعلق به آنها بوده باشد.

مقاومت در برابر خلع ید

برای موتورسواران معیشتی چاره‌ای نمانده بود جز اینکه به نحو عملگرایانه از درآمد و دارایی‌شان دفاع کنند. موتوری‌ها این بخت را نداشتند که همانند مسافربران غیر رسمی در پرو از طریق «سازمان‌های متصدی حمل و نقل غیر رسمی» بر سر میزان پرداخت جرایم و مصادره وسایل نقلیه با دولت چانه‌زنی کنند و امتیاز بگیرند (دسوتو، ۱۳۸۹). همچنین بر خلاف شورشیان خیابانی در هنگ کنگ که از دکل‌های دوربین بالا رفتند و چراغ قرمزها را شکستند و دوربین‌ها را از کار انداختند، یا معترضان اسکاتلندی که دوربین‌ها را به آتش کشیدند یا بریتانیایی‌هایی که بر روی عدسی دوربین‌ها رنگ پاشیدند (بهروز و همکاران، ۱۳۸۸: ۲۵۶-۲۵۷).

۱- ایران، ۳۱ فروردین ۱۳۹۱

۲- جام جم، ۲ مرداد ۱۳۹۰

۳- رئیس مرکز کنترل ترافیک پلیس راهور تهران، کیهان، ۱۲ دی ۱۳۸۸

۴- سرهنگ پرستاری، سرکلانتر اول پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ، کیهان، ۲ تیر ۱۳۸۹

۲۵۵)، در تهران موتورسواران به شکل‌های محتاطانه مقاومت می‌کردند. موتوری‌ها هنگام حرکت در خیابان با دیدن نشانه‌ها و علائم مشکوک تغییر مسیر می‌دادند: «از دور نگاه می‌کنیم وقتی می‌بینیم یه موتوری تو خط ویژه تا پایین نمی‌ره، به مسیرش ادامه نمی‌ده، می‌فهمیم اونجا یا کفیه یا پلیس وایساده.»^۱ بسیاری از آنها مطلع بودند وقتی در تقاطع‌ها (به طور خاص چهارراه استانبول) ثانیه‌های مانده چراغ سبز به یکبارہ صفر و چراغ قرمز می‌شود، این ترفند پلیس برای ایجاد یک «ترافیک مصنوعی» و خلق یک وضعیت آشفته است تا بتوانند موتوری‌ها را غافلگیر و در میان ازدحام عابرین و خودروها به دام بیندازند. معماری آشفته، در هم برهم و تکه تکه شهر تهران که به ساز و برگ‌های تکنوکراتیک قدرتمندی هم مجهز نبود، ایجاد یک «فضای سراسر بین» را برای کنترل موتورسواران گریزپا دشوار کرده بود. بنا به اذعان پلیس:

«حتی اگر تمام ماموران راهنمایی و رانندگی بر سر چهارراه‌ها و تقاطع‌ها بسیج شوند و دوربین‌های مکانیزه ثبت تخلف در محدوده طرح (ترافیک) هم به کمک بیایند باز هم راهی برای دور زدن قانون پیدا می‌شود و خیلی از موتوری‌ها با پیدا کردن راهشان از کوچه پس کوچه‌های اطراف محدوده طرح براحتی قانون گریزی خواهند کرد.»^۲

موتورسواران بنا به تجربه روزمره‌شان از محل «کفی»‌های پلیس (خودروی توقیف و حمل موتورها) که اغلب هم در مکان‌های ثابتی مستقر می‌شدند، مطلع بودند. اگر هم جای کفی‌ها تغییر می‌کرد، موتورسوارانی که پس از جابجایی بار یا مسافر به محل پاتوقشان بر می‌گشتند، موقعیت جدید پلیس را به موتوری‌های دیگر اطلاع می‌دادند. ارتباطات آنی موتورسواران هم به کمک آنها می‌آمد. موتورسواران غریبه با روشن و خاموش کردن چراغ جلوی موتور (چشمک زدن با چراغ)، اشاره دست یا گفتن کلماتی نظیر «مامور»، «برگرد» و «نرو میگیرن» همتایانشان را متوجه حضور ماموران پلیس در آن محدوده می‌کردند. با وجود این، از آنجاکه موتورسواران بر خلاف دستفروشان در مکانی واحد جمع نشده بودند، در زمان تهدید این امکان را نداشتند که به طور جمعی از خودشان دفاع کنند. حتی پاتوقی‌ها هم هنگام کار کردن از هم جدا می‌شدند. بنابراین، پخش و پراکندگی موتوری‌ها اغلب آنان را در مواجهه مستقیم با ماموران تا حدی بی‌دفاع کرده بود.

۱- رسول، ۴۲ ساله، یکی از موتورسواران پاتوقی خیابان انقلاب

۲- رحیمی، رئیس پلیس راهور تهران جام جم، ۱۱ ابان ۱۳۹۰

موتورسواران معیشتی شباهتی با فقرای «پرسه زن» در مراکز خرید نداشتند که «برای کاری غیر از خرید کردن» به پاساژهای مناطق مرکزی و مرفه‌نشین شهر تهران وارد می‌شدند و بی‌آنکه هویت‌شان فاش شود «مکان اغنیا» را تسخیر می‌کردند و با حضورشان فروشندگان و نگهبانان پاساژ را مستأصل و نظام تمایز طبقاتی را به بازی می‌گرفتند.^۱ همین طور، موتوری‌ها نمی‌توانستند به شیوه نیاکان خود که ثروت‌شان را از ترس غارت و مصادره زیر خاک دفن می‌کردند،^۲ خودشان، موتور، بار و مسافرشان را پنهان کنند. بنابراین موتوری‌ها نمی‌توانستند نامرئی شوند. مأموران پلیس به شکل «نامحسوس» یا مخفیانه به خیابان می‌آمدند، سر پیچ‌ها، پشت شمشادهای خیابان یا حتی در جوی آب کمین می‌کردند. گاهی هم به دنبال موتور می‌دویدند یا برای توقف موتورسوار به شکل خطرناکی باتوم به سمت آن پرتاب می‌کردند. از آنجا که هیچ‌گاه به طور رسمی حقی به موتورسواران برای مسافركشی و جابجایی بار داده نشده بود، مأموران می‌توانستند با هر ترفند و استراتژی نامنتزهای آنان را غافلگیر کنند. در سال ۱۳۹۰ تنها در یک عملیات پلیس «پنج هزار موتورسیکلت متخلف در خیابان ۱۷ شهریور توقیف و ۱۲ هزار موتور نیز اعمال قانون شدند.»^۳

وقتی هم موتورسوار گیر می‌افتاد، تلاش می‌کرد با خواهش کردن یا رشوه دادن به مأمور پلیس از مجازات‌ها خلاص شود. سال‌ها پیش از این فرمانده پلیس ایران گفته بود: «۷۰ درصد رشوه‌گیری‌ها در میان نیروهای انتظامی با اصرار مردم صورت می‌پذیرد. پارسال ۹۵۵ نفر از نیروهای متخلف و رشوه‌گیر پلیس ایران اخراج و تنها در سال گذشته تا سقف ۳۶ هزار پرونده رشوه‌گیری تا سقف ۲۰۰ میلیون تومان گشوده شده است.»^۴ اما این تاکتیک‌ها محدود و موقتی بود و درجه موفقیت آن به شرایطی بستگی داشت که تماماً در کنترل موتورسواران نبود. برخی مواقع هم کار به نزاع لفظی، خود زنی و به ندرت درگیری فیزیکی با مأموران می‌کشید.

آنچه مسلم بود پلیسی شدن خیابان طرحی برای ادغام کردن طردشدگان به درون یک نظم عادلانه نبود. همانطور که شهرداری پایتخت قادر نبود هزاران نفر بی‌خانمان را در چند گرم‌خانه

۱- ر.ک. کاظمی، پرسه زنی و زندگی روزمره ایرانی.

۲- رضاقلی، جامعه‌شناسی خودکامگی، ص ۹۲

۳- رحیمی، رئیس پلیس راهور، خبرگزاری مهر، ۲۰ تیر ۱۳۹۰

۴- قالیباف، فرمانده انتظامی کشور، جهان صنعت، ۲ خرداد ۱۳۸۳

شهر جا دهد، پلیس هم نتوانست ده‌ها هزار موتورسوار معیشتی را از کار کردن در خیابان‌ها باز دارد. به گفته یک افسر پلیس «روزانه فقط در همین چهارراه (استانبول) ده‌ها موتورسوار متخلف را جریمه کرده و موتور آنها را توقیف می‌کنیم اما متأسفانه باز هم شاهد زیر پا گذاشتن موارد قانونی از سوی اکثر موتورسواران هستیم.»^۱

«ریاضت اقتصادی» در کف خیابان

با کاهش عواید نفتی و ظهور اولین نشانه‌های بحران مالی در سال ۱۳۸۷ رئیس دولت لایحه آزادسازی قیمت‌ها را به مجلس ارائه کرد (فرزادگان، ۲۰۰۹). در همان سال، رویانیان فرمانده پلیس ایران در گفتاری عجیب اعلام کرد «ما نمی‌توانیم فراتر از قانون و بیش از این به فکر موتورسوارها باشیم چرا که ما یک نهاد خیریه نیستیم.»^۲ حتی از مجلس خواسته شد برای بازدارندگی قوانین، جرایم رانندگی «۱۰ برابر» شود.^۳ پس از گذشت ۳۵ سال، مقررات مربوط به جرایم رانندگی بازنگری شد.^۴ در سالی که بلوک قدرت با اجماعی کم سابقه «قانون هدفمندی یارانه‌ها» را تصویب و اجرا کرد (سال ۱۳۸۹)، بنا به درخواست دولت، مجلس همچنین «قانون جدید جرایم راهنمایی و رانندگی» را از تصویب گذراند که به موجب آن سقف جریمه از ۳۵ هزار تومان به ۱۰۰ هزار تومان افزایش یافت.^۵ قرار شده بود جریمه‌هایی که طی مهلت دوماهه پرداخت نمی‌شدند به دو برابر افزایش یابند. با اینکه برخی مراجع تقلید قم بهره یا دیرکرد جریمه‌های رانندگی را شرعی ندانستند اما این قانون به تایید فقهای شورای نگهبان رسیده بود.

مجازات‌های جدید پلیس به «دلسوزی پدرا نه»^۶ و اقدامی برای تأمین منافع همگانی تعبیر شد. یک نماینده مجلس در دفاع از قانون جدید گفت «دولت و مجلس تلاش کردند رسالت خود را در تأمین امنیت شهروندان در نظر بگیرند».^۷ به دفعات گفته می‌شد «دولت و پلیس به پول

۱- کیهان، ۱۸بان ۱۳۸۹

۲- جام جم، ۲۵ آذر ۸۷

۳- کیهان، ۹ اردیبهشت ۱۳۸۹

۴- جام جم، ۳۱ خرداد ۱۳۸۸

۵- کیهان، ۸ تیر ۱۳۸۹

۶- کیهان، ۸ تیر ۱۳۸۹

۷- مقدسی، عضو کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی، کیهان، ۸ تیر ۱۳۸۹

جریمه‌ها نیازی ندارند»^۱، «از جریمه‌ها پولی به جیب می‌زنیم»،^۲ و «جریمه رانندگی برای متخلفان است نه مردم عادی»^۳. برغم این لفاظی‌ها، قیمت‌گذاری جدید بر جریمه‌ها درآمد هنگفتی را نصیب نهادهای نظم شهری نظیر شهرداری، وزارت راه و پلیس می‌کرد. «دولت در بودجه سال ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۱ درآمد ۴۰۰ میلیارد تومانی حاصل از جرایم رانندگی پیش‌بینی کرده بود. این رقم در سال ۱۳۹۲ به ۹۰۰ میلیارد تومان افزایش پیدا کرد و پیش‌بینی شده بود در سال ۹۳ به هزار و ۶۲۰ میلیارد تومان برسد»^۴.

برنامه نوین سلب دارایی به گفتمان لومپنیزم و شگرد شخصی‌سازی تخلف گره خورد^۵ و عملیات گسترده خلع‌یدها آغاز شد. در سال ۱۳۹۰ روزنامه شرق گزارش داد: «پس از طرح تشدید برخورد یا متخلفان، این روزها در قدم به قدم خیابان و جاده‌ها ماموران راهنمایی و رانندگی را می‌بینیم که دستگاه مکانیزه صدور برگه جریمه به دست دارند و کمترین جریمه شان ۴۰ هزار تومان است»^۶ به گفته یک موتور سوار ۲۹ ساله در منطقه بازار تهران «جریمه‌ها افتضاحه! مامور بگیرت شروع می‌کنه ۴۰ تومن برای این، ۵۰ مال اون. همین طوری یه دفعه ۲۰۰ هزار تومن یه خلافی می‌گیره می‌ده دستت! ... چند هفته پیش بود تو چهارراه استانبول مامور جلو مو گرفت هر چی التماس کردم ۱۷۰ هزار تومن جریمه‌ام کرد. گفتم مرد حسابی من یه هفته باید کار کنم بتونم پولشو در بیارم. گفتم پلاکت ناخواناست، گواهینامه نداری، کلاه سرت نداری، از خط سفید چهارراه جلوتر اومدی.» پس از آزادسازی قیمت‌ها این دومین اقدام قانونی دولت به زیان گروههای فاقد امتیاز بود. در سال ۱۳۹۱ روزانه بین هشتصد تا هزار موتورسیکلت در تهران توقیف و پنج هزار تایشان نیز جریمه می‌شدند.^۷ موتوری‌هایی که جریمه‌های شان تلنبار می‌شد، در زمان توقیف باید یکجا پرداخت می‌کردند. این اعتراض

۱- امیری، جانشین پلیس راهور ناجا، ۳۰ دی ۱۳۹۴

۲- احمدی مقدم، وب سایت تراز، ۲۵ دی ۱۳۹۲

۳- کیهان، ۱۷ بهمن ۱۳۹۴

۴- شرق، ۲۸ دی ۹۲

۵- فناوری‌های نوین قدرت که با نولیبرالیسم ارتباط دارد، می‌کوشد تا ریسک‌های اجتماعی را فردی کند (کانشیکا و دیگران، ۱۳۹۳: ۲۶۵).

۶- شرق، ۱۲ بهمن ۱۳۹۰

۷- جام جم، ۱۷ اسفند ۱۳۹۱

بسیاری از موتوری‌ها بود: «من بدبخت چقدر درآمد دارم که هر چند ماه یکبار موتورمو می‌خوابونم.»^۱

داستان خلع ید ابزار معاش تهیدستان بی‌شبهت با بحران گورستان در شهرهای یونان نبود. بحران اقتصادی چنان بر کرده مردم یونان فشار آورده بود که توان پرداخت خرید دائم یا حتی اجاره قبرهای رفتگان‌شان را نداشتند. زمین کمیاب شده و گورستان‌ها پر بود. یکی باید می‌رفت تا دیگری می‌آمد. وقتی بازماندگان پول جای مرده‌شان را نداشتند و سراغی از او نمی‌گرفتند، گورکنان دست به کار می‌شدند و یکی یکی بقایای مرده را از گور در می‌آوردند و بر روی تلی از استخوان در گودالی جمعی در گوشه‌ای پرت در گورستان می‌ریختند. شمار نیش قبرها از خاک‌سپاری‌ها پیشی گرفته بود. گودال‌های عمیق پر شده بود از استخوان. اینجا برای یونانی‌ها که مردگان‌شان را گرمی می‌داشتند آخر خط بود. واقعه‌ای هولناک، دردناک و حقارت‌بار برای بازماندگان که روزگاری بر سر مزار عزیزانشان آرام می‌گرفتند.^۲

در شهر تهران مردم بیشتر نگران هزینه زیستن بودند تا مردن. پارکینگ‌های پلیس پر شده بود از وسیله معاش تهیدستان که از آنان خلع مالکیت شده بود.^۳ بارها گفته شد «تعداد توقیفی‌ها از کنترل خارج شده است».^۴ موتورسواران معیشتی باید هم هزینه آزادسازی قیمت‌ها را می‌دادند هم هزینه آزاد کردن موتورهای‌شان را:

«...با موتور کار می‌کنم ولی همین اطراف، جاهای دور نمی‌روم. نان زن و بچه‌ام را با مسافرکشی در می‌آورم. به خاطر نداشتن بیمه نامه، پلیس موتورم را توقیف کرد. یکماه است دنبال آزاد کردن موتورم هستم. ۲۶۰ هزار تومان با قرض و قوله جور کردم و موتورم را بیمه کردم. حالا هم ندارم ۴۵۰ هزار تومان جریمه بدهم.»^۵

تهیدستانی که از پس گرفتن موتورشان بر نمی‌آمدند، نومیدانه موتورشان را رها می‌کردند. به گفته یک مقام ارشد پلیس «بسیاری از پارکینگ‌های پلیس پر است از موتور سیکلت‌هایی که

۱- ایران، ۱۱ بهمن ۱۳۹۴

۲- مستند یونان: جایی که مرده‌ها جا ندارند. تهیه کننده جان تین، گزارشگر کلویی حاجی ماتئو، پخش شده در شبکه تلویزیونی بی بی سی

۳- ایران، ۱۱ بهمن ۱۳۹۴

۴- کیهان، ۶ دی ۹۰

۵- مصاحبه نقل شده از ایران، ۱۱ بهمن ۱۳۹۴

به علت قانون شکنی توقیف شده‌اند، اما مالکان آنها ترجیح می‌دهند دیگر سراغ موتورسیکلت توقیف شده را نگیرند، چون با مبلغی کمتر از جریمه‌ای که برایشان در نظر گرفته شده، به راحتی می‌توانند موتورسیکلت جدید تهیه کنند.^۱ رها کردن جسد موتورها می‌توانست برای تهیدستان یک برگ برنده باشد، آنهم وقتی که ابزار کارشان از فرط فرسودگی پر هزینه و عملاً غیر قابل مصرف شده بود. در اغلب مواقع تهیدستان «به راحتی» نمی‌توانستند پول بازگشت به خیابان را بپردازند. آنها ناچار می‌شدند برای تهیه موتور جدید قرض کنند، پس اندازشان را خرج کنند و یا بر مصارف ضروری خانواده‌شان فشار بیاورند. علاوه بر این، در روزهایی که موتور زیر پایشان نبود، درآمدی هم نداشتند:

«موتورمو ۷۰۰ تومن خریده بودم، وقتی (سال ۱۳۹۱) خوابوندن نزدیک ۲ میلیون خلافی داشتم. موتور رو گذاشتم اومدم ... عروزم بیکار بودم... عصبی شده بودم. تو خونه نمی‌تونستم بمونم زن و بچه‌مو نگاه کنم. داغون بودم وقتی می‌دیدم رفیق‌ها دارن کار میکنن من نشستم تو خونه. به خانومم گفتم النگوها تو بفروش می‌خوام موتور بخرم. پول موتور رو اینطوری جور کردم.»^۲

همانند گورستانهای یونان یکی باید می‌رفت تا دیگری می‌آمد. موتورهایی که ۶ ماه از مدت توقیفشان در پارکینگ می‌گذشت و صاحبان آنها غرامتی برای رفع توقیف آن نمی‌پرداختند، به «ستاد اجرایی امام» سپرده می‌شدند تا به حراج گذاشته شوند.^۳ در آذر ماه سال ۱۳۹۰ مالکیت ۶۰ هزار موتورسیکلت در تهران به نفع دولت مصادره شد.^۴ «برنامه سلب مالکیت» شرعی هم شناخته می‌شد. طبق نظر مراجع «اگر به حکم حاکم شرع و یا با استناد به قانون جاری دولت اسلامی، در مورد وسایل نقلیه‌ای که صاحبان آن مرتکب تخلف شده‌اند، مزایده‌ای صورت پذیرد، مانعی ندارد.»^۵

در شهر تهران این گفته پرودن که «دارایی دزدی است» (به نقل از مارکوزه و دیگران، ۱۳۹۴: ۳۳) به زبان تهیدستان عمل می‌کرد تا اغنیاء. برای مثال در سال‌های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۲، به بهای

۱- جام جم ۷ مهر ۱۳۹۴

۲- هاشم، موتوری ۴۶ ساله میدان شوش

۳- احمدی مقدم، فرمانده پلیس ایران، جام جم، ۱۴ مهر ۱۳۸۹

۴- شرق، ۳۰ آذر ۱۳۹۰

۵- سایت اسلام کوئست، ۱ تیر ۱۳۹۲

رَبوده شدن هزاران شغل تعداد ۹۵ هزار و ۶۷۳ اتومبیل گرانقیمت به شهرهای ایران مخصوصاً تهران وارد شد که برای آن بیش از دو و نیم میلیارد دلار از کشور خارج شد^۱. در همان سالها در حالی موتوری‌ها به بهانه‌های واقعی یا واهی (سرقت، قانون شکنی و ...) به طور موقتی یا دائمی خلع ید می‌شدند که دارندگان اتومبیل‌های لوکس و چند میلیاردی حتی مشکوک به دزدی هم نشدند. مقامات مانور متظاهران اتومبیل‌ها در خیابان‌ها را صرفاً «پدیده اجتماعی عجیب» و «نامطلوب» و صاحبان‌شان را «هنجارشکن» خواندند؛ چرخشی تمام عیار از گفتمان انقلابی دهه شصت که اسلامگرایان رادیکال با الفاظ «فاسد»، «شرور»، «زالو صفت»، «خونخوار»، «زراندوز»، «طاغوتی»، «غاصب» و «خوشگذران» از سرمایه‌داران و ثروتمندان چهره‌ای اهریمنی می‌ساختند. با توسل به همین گفتارهای طبقاتی بود که در اوان انقلاب در چند شهر عده‌ای سرمایه‌دار ترور شدند (بشیریه، ۱۳۹۳: ۲۱۰) و اتومبیل‌های گرانقیمت به تصاحب دولت درآمدند یا در آتش خشم انقلابیون سوختند. طنز تلخ ماجرا اینجاست پس از گذشت سه دهه از انقلاب، سلب مالکیت از موتورسواران معیشتی در زمانه‌ای با شدت و حدت اعمال می‌شد که به خیال حامیان دولت عصر بازگشت به آرمان‌های انقلاب ۱۳۵۷، و به ادعای لیبرال‌های مخالف دولت دوره حاکمیت «پوپولیس‌م چپ» بود.

مرتضی موتورسواری سن و سال دار با موهایی سپید بود که سال‌ها در محدوده بازار تهران کار می‌کرد. در مدت ۷ سال پنج بار از موتورش سلب مالکیت شده بود و از عهده پس گرفتن آنها بر نیامده بود. او در روایتی سیاسی شده به من گفت:

«...این شیشمین موتورمه. دنبالش می‌رفتم در دسر داشت باید خلافی می‌دادی باید بیمه رد کنی باید پول پارکینگ حساب می‌کردی. می‌دیدم نمی‌تونم. یه موتورمو تازه خریده بودم، ۶ ماه بود خریده بودمش، بردن بالای کفی. رفتم دربیارم به من گفتن شما بدهکار دولت/اید... گفتن یک میلیون و چهارصد و پنجاه هزار تومن خلافی داری. خودم موتورمو ۹۵۰ هزار تومن خریده بودم. کلا ولش کردم رفتم یه موتور مزایده‌ای خریدم. اونم از دستم گرفتن. الان این دومین موتور مزایده‌ایه که گرفتم ... ۶۰۰ هزار تومن خریدمش. همون موتوری که از خودمون می‌گیرن دوباره می‌فروشن به خودمون. خدا میدونه موتور من الان زیر پای کیه؟ این دزدیه

۱- جام جم، ۲۳ خرداد ۱۳۹۴

۲- رییس راهور تهران بزرگ، اعتماد، ۱۱ خرداد ۱۳۹۴

علنیه. میگن چی چیه فرمان امام(خمینی). کجا امام دستور داد موتور رو از زیر پای من دربیارن بفروشن به یکی دیگه... خوب جریمه کنید چرا موتور رو می گیرید. شما که بلدید همه جوره از مردم پول بگیرید. از من نمی تونن بگیرن میارن رو قبض آب و برق ام... عین آب خوردن دارن میگیرن. اینا همش دزدیه، دزدی به چی میگن؟»

سیاست خیابانی تدافعی

هراس موتورسواران از سلب دارایی شان، آنان را جری تر و مقاومت ها را علنی تر و گسترده تر کرد. موتورهای وقتی می دیدند به سختی می توانند از مجازات های غافلگیرانه بگریزند، پلاک شان را با روغن موتور، قفل و زنجیر، گل و دوده پوشاندند یا دستکاری کردند. این تاکتیک ها، هم نسبتا جدید بود و هم رواج بیشتری پیدا کرده بود. این اقدام تهیدستان، موضع گیری های پلیس را تهاجمی تر و ستیزه جویانه تر کرد. اینک پلیس با صدای بلندتری می گفت: «این ترفند خلافاکارهاست که برای فرار از چنگ پلیس، اولین کاری که می کنند این است که پلاک خودروی خود را مخدوش یا کثیف کنند تا پلیس نتواند به این راحتی ها آنها را شناسایی کند»^۱. موتورهای با این تاکتیک مقابله جویانه، دست پلیس را برای خلع ید بیشتر باز گذاشتند. به تعبیر فوکویی، نظام انضباطی با خلق تخلف جدید (دستکاری پلاک) سودمندی به بار آورده بود. در سال ۱۳۹۳ روزانه ۳۰۰ تا ۴۰۰ دستگاه موتورسیکلت فقط به دلیل مخدوش بودن پلاک متوقف می شدند.^۲ گروه دیگری از موتورسواران که از عواقب پوشاندن یا دستکاری پلاک (زندانی شدن یا خلع ید زودهنگام) واهمه داشتند، ترجیح دادند همان شیوه های محتاطانه تر قبلی را بکار بندند و امیدوار باشند دیرتر به دام «تله بدهی» گرفتار شوند؛ زمانی که باید از بین دو راهی پرداخت اجباری غرامت ها یا خلع ید شدن یکی را انتخاب کنند. ده ها هزار موتورسوار معیشتی به حکم «ضرورت بقا» صحنه شهر را ترک نکردند اما ماشین سلب دارایی هم با قدرت بیشتری کار می کرد. موتورهای می گفتند «جریمه بخشی از زندگی مان شده» و در مقابل، پلیس قصد داشت مجازات را از موتور بردارد و به «کارت ملی» موتورسواران منتقل کند تا راه گریز از پرداختن غرامت را بر آنها ببندد.

۱- جام جم، ۴ تیر ۱۳۹۲

۲- همشهری، ۷ مهر ۱۳۹۳

بحث و نتیجه‌گیری

طبق نظر فوکو «حکومت‌مندی» به لحاظ تاریخی چارچوب‌های «مشکل-راه‌حل» متمایزی را «تولید» می‌کند (ندسان^۱، ۲۰۰۸). با عقب نشینی «دولت اجتماعی» و پیشروی بازار به زندگی توده‌ها، خیابان‌ها مکانی برای امرار معاش خلاقانه هزاران هزار تهیدست بیکار و کم‌درآمد شده است. مبارزات روزمره و آرام گروه‌های فاقد امتیاز در قلمروهای حاشیه‌ای راه را برای کنار آمدن با دشواری‌ها و بهبود بخشیدن به زندگی‌شان باز کرده است. موتورسواران معیشتی برای گریز از بیکاری و جبران درآمد به خیابان‌ها «هجوم» آوردند و توانستند مسیرها و مکان‌های شهری را «شغال» کنند و فضای اجتماعی را «تغییر» دهند. بر خلاف تضاد و تنش میان دستفروشان و کسبه و تجار(بیات، ۱۳۹۱)، همزیستی منافع موتوری‌ها با بازاریان و گروه‌های برخوردار به آنها کمک کرد، موقعیت‌شان را در شهر «تثبیت» کنند. هر چند، موتورسواران معیشتی از گرفتن امتیازهای بیشتر از این گروه‌ها باز ماندند. بویژه اینکه، سرمایه خصوصی ریسک اجتماعی ناشی از نقض قانون را به موتوری‌ها تحمیل کرد و در قبال جبران هزینه‌های خلع ید آنان بی‌تفاوت بود.

دولت با برنامه ریاضت اقتصادی دست پلیس را بیش از پیش برای خلع ید گسترده موتورسواران معیشتی باز گذاشت. با «عمومیت یافتن روابط کالایی»، مکانیسم‌های قدرت در فضاهای انضباطی به تسخیر نیروی «تصاحب‌گر» بازار درآمده است. پلیسی شدن و کالایی/پولی شدن ترتیبات نظم (یا بی‌نظمی) شهری مکانیسم‌های اصلی سلب مالکیت از موتورسواران بوده است. بیات در تحلیل روابط دولت و تهیدستان در سال‌های دهه شصت، متمایز از دیدگاه پساساختارگراها که بر نامتمرکز بودن و در گردش بودن قدرت تأکید می‌کنند، قدرت دولت را جدی‌تر و فربه‌تر گرفته بود (بیات، ۱۳۹۱: ۲۹۰). با وجود این، در روزگار کنونی ما به نظر می‌رسد در رابطه فوکویی «فضا» و «قدرت» که بیات (همان: ۴۰) آن را برای نظریه «سیاست خیابانی» به کار گرفته باید اینبار وزن و قدرت نیروی «بازار» را جدی‌تر گرفت. بنابراین می‌توان گفت از درون تضاد قدیمی «نظم شهری» که کانون کشمکش «تهیدستان» و «دولت» در دهه شصت بود تضاد نیرومندتری سربرآورده است: حضور و شیوه زندگی فرودستان در قلمروهای «غیر رسمی» یا حاشیه‌ای که بیات آن را استراتژی محروماندگان یا

بدیل ممکن از زیستن برای تاب آوردن در برابر سختی‌های دنیای مدرن می‌داند (بیات، ۲۰۰۹)، به میدانی برای دست اندازی نیروی بازار درآمده است. این تضاد را می‌توان نشانه بازاری شدن فزاینده قلمروهای غیر رسمی دانست.

در یک جمع بندی کلی می‌توان گفت امروزه زندگی اجتماعی تهیدستان به «میانجی‌گری بازار» کنترل و هدایت می‌شود (اسلیتر و تونکیس، ۱۳۹۰: ۲۴۳-۲۳۹). در فرایندی دوگانه جمعیت بزرگی از رانده شدگان اجتماعی بنا به ضرورت بقا برای کار کردن و تأمین معاش به قلمروهای غیر رسمی «پیشروی» می‌کنند (بیات، ۲۰۱۰) اما دستاوردهای‌شان به تعبیر هاروی (۱۳۸۶ و ۲۰۱۲) توسط سازوکارهای «سلب مالکیت» تهدید هم می‌شود.

با وجود این، موتورسواران معیشتی در برابر محروم‌سازی‌های دولت و بازار منفعل نبوده‌اند. تقلاي آنها صرفاً در حیطه مقاومت و ضرورتاً «تدافعی» نبود بلکه «پیشروی» برای کسب دستاوردهای بیشتر هم بود. حتی دفاع موتورسواران در مقابل برنامه خلع ید، تقلاي ضروری آنها برای ماندن در خیابان برای باز توزیع فرصت‌های اجتماعی بود. در موقعیت‌هایی که تهیدستان در پیشروی و یا دفاع از دستاوردهایشان به همدیگر کمک می‌کردند، نتایج بهتری هم می‌گرفتند. فعال شدن «شبکه‌های منفعل» در بین موتورسواران معیشتی به آنها کمک می‌کرد گرفتار پلیس نشوند. این تقلاهای فردی و گروهی «مقاومت» به معنای واقعی بودند، به این دلیل که قدرت گروه‌های فرادست را «متزلزل» می‌کردند. با وجود این، باید گفت این استدلال درست است که مقاومت جمعی یا سازمان‌یافته (که در جوامعی مانند ایران هم به ندرت بروز می‌کند) الزاماً نمی‌تواند برای فرودستان مزیت باشد، اما مقاومت‌های فردی، پراکنده و خود انگیخته نیز ممکن است نتایج فردی و محدود به بار آورد. در مواجهه با نیروی خلع ید، در واپسین لحظه مقاومت موتورسواران، عده‌ای که می‌گریزند می‌برند و بقیه که نتوانند بگریزند می‌بازند. همچنین بنا به قاعده پیامدهای ناخواسته کنش، مقاومت‌های روزمره فرودستان ممکن است به بهبود اوضاع نینجامد و حتی به ضد خود بدل شود (اسکات، ۱۹۸۵: ۲۹۱-۲۹۰). موتورهای وقتی از بیم مجازات‌های پلیس سیاست «دفاعی» (پوشاندن پلاک‌ها) را آزمودند ناخواسته به نیروی خلع ید قدرت بیشتری دادند.

با همه اینها، نیروهای دولت و بازار هیچ یک نتوانستند حق کار کردن در فضای شهر را از آنان بگیرند. ظهور و فعالیت موتورسواران معیشتی (در کنار جمعیت رو به تزاید دستفروشان) در

پایتخت و شهرهای دیگر که از دهه هفتاد روند بازاری و تجاری شدن را با شتاب پیموده‌اند، به خوبی نشان می‌دهد که شهر نولیبیرال آنطور که هاروی (۲۰۱۲) می‌گوید فقط با منطق «غارتگری» کار نمی‌کند، بلکه به گفته بیات (۲۰۱۲) شهر^۵ شهر تهیدستان هم هست؛ شهری که «در خودش نیرویی را برای تولید زیست جهان‌های موازی و ناشناخته» حمل می‌کند.



منابع

- اسلیتر، دن، تونکیس، فرن (۱۳۹۰) **جامعه بازار؛ بازار و نظریه اجتماعی مدرن**، ترجمه حسین قاضیان، تهران: نشر نی.
- برمن مارشال (۱۳۸۹) **تجربه مدرنیته**، ترجمه مراد فرهادپور، تهران: نشر طرح نو.
- بشیریه حسین (۱۳۹۳) **زمینه‌های اجتماعی انقلاب ایران**، تهران: نگاه معاصر.
- بشیریه، حسین (۱۳۹۴) **از بحران تا فروپاشی**، نگاه معاصر.
- بنت، اندی (۱۳۸۶) **فرهنگ و زندگی روزمره**، لیلیا جوافشانی و حسن چاوشیان، تهران: اختران.
- بهروز، حجت الله، باباخانی، فرشید، سرکار، علیرضا (۱۳۸۸) **سامانه‌های مدیریت سرعت در نظام حمل و نقل و ترافیک**، شرکت کنترل ترافیک تهران.
- بیات، آصف (۱۳۹۱) **سیاست‌های خیابانی؛ جنبش تهیدستان در ایران**، ترجمه سید اسدالله نبوی چاشمی، تهران: پردیس دانش.
- بیات، آصف (۱۳۹۰) **زندگی همچون سیاست**، ترجمه فاطمه صادقی، چاپ اینترنتی.
- دسوتو، ارناندو (۱۳۸۹) **راه دیگر**، ترجمه جعفر خیرخواهان، نشر نی.
- رضاقلی، علی (۱۳۹۳) **جامعه‌شناسی خودکامگی**، تهران: نشر نی.
- ژیلینتس، آندژی (۱۳۹۳) **فضا و نظریه اجتماعی**، ترجمه محمود شورچه، تهران: انتشارات مدیران امروز.
- عشورنژاد غدیر و فرجی سبکبار حسنعلی (۱۳۹۳) «رتبه‌بندی مناطق ۲۲گانه شهر تهران در اولویت بندی استقرار مراکز مالی و تجاری با استفاده از روش رتبه بندی و تصمیم گیری چند شاخصه»، **اقتصاد و مدیریت شهری**، ش ۶ بهار، صص ۹۴-۷۳.
- کاظمی عباس (۱۳۹۲) **پرسه زنی و زندگی روزمره ایرانی**، تهران: فرهنگ جاوید.
- کاظمی عباس و رضایی محمد (۱۳۸۶) «دیالکتیک تمایز و تمایززدایی: پرسه زنی و زندگی گروه‌های فرودست شهری در مراکز خرید تهران»، **فصلنامه تحقیقات فرهنگی**، سال اول، شماره ۱، ص ۸.
- گزارش عملکرد شهرداری تهران سال‌های ۸۴ تا ۸۹، شهرداری تهران، اسفند ۱۳۸۹.
- گونواردا، کانیشیکا؛ کیفر، اسیفان؛ میلگرام، ریچارد؛ اشمید، کریستین (۱۳۹۳) **فضا، تفاوت، زندگی روزمره، خوانش‌های هانری لوفر**، مترجمان: افشین خاکباز و محمد فاضلی، تهران: تیسرا.
- لاجوردی، هاله (۱۳۸۸) **زندگی روزمره در ایران مدرن؛ با تامل بر سینمای ایران**، تهران: ثالث.
- مارکوزه، باور، تاله‌ایمر، رزنبرگ و ناسکا؛ ویراسته آبندرت ولفگانگ (۱۳۹۴) **فاشیسم و کاپیتالیسم، نظریه‌هایی درباره خاستگاه‌ها و کارکرد اجتماعی فاشیسم**، ترجمه مهدی تدینی، تهران: ثالث.
- مجتبی زاده محمدی (۱۳۸۵) **لومپن‌ها در سیاست عصر پهلوی**، تهران: نشر مرکز.
- نیلی، مسعود و همکاران (۱۳۹۴) **اقتصاد ایران به کدام سو می‌رود؟** تهران: انتشارات دنیای اقتصاد.

- هاروی، دیوید (۱۳۹۴) **هفده تناقض و پایان سرمایه داری**، ترجمه خسرو کلانتری و مجید امینی، تهران: نشر کلاغ.
- هاروی، دیوید (۱۳۹۲) **معمای سرمایه و بحران‌های سرمایه‌داری**، مجید امینی، تهران: نشر کلاغ.
- هاروی، دیوید (۱۳۹۲) **تجربه شهری**، ترجمه عارف اقوامی مقدم، تهران: نشر پژواک.
- هاروی، دیوید (۱۳۸۷) **شهری شدن سرمایه**، ترجمه عارف اقوامی مقدم، تهران: اختران.
- هاروی، دیوید و مری فیلد، اندی (۱۳۹۱) **حق به شهر**، ریشه‌های شهری بحران‌های مالی، ترجمه خسرو کلانتری، تهران: انتشارات مهرویسا.
- هنینک، مونیکه، هاتر، اینگه، و بیلی، اجی (۱۳۹۵) **روش‌های تحقیق کیفی**، ترجمه علیرضا صادقی و مهدی ابراهیمی، تهران: مرکز پژوهش و سنجش افکار صدا و سیما.
- هاروی، دیوید (۱۳۸۶) **نئولیبرالیسم: تاریخ مختصر**، ترجمه محمود عبدالله زاده، تهران: نشر اختران.
- یزدانی، فرشید (۱۳۸۹) «حداقل دستمزد در ایران»، **فصلنامه فرهنگی و اجتماعی گفتگو**، شماره ۵۵. صص ۱۶۸-۱۵۵.
- Bayat, A. (2012). Politics in the City-Inside-Out. *City & Society*, Vol. 24, Issue 2, pp. 110-128.
- Bayat, A. (2010). *Life as Politics: How Ordinary People Change the Middle East*, Stanford University Press.
- Bayat, A. (2009). Marginality: Curse or Chance? in Ray Bush and Habib Ayebe (eds.) *Marginality and Exclusion in Egypt*, London, Zed Books.
- Bayat, A. (2000) From 'Dangerous Classes' to Quiet Rebels: Politics of Urban Subaltern in the Global South, *International Sociology*, vol. 15, no. 3, September, pp. 533-557 (USA).
- Clark, D. (1989). *Urban Decline*, Routledge.
- De Certeau, M. (1984). *The Practice of Everyday Life*, University of California Press, Berkeley.
- Farzanegan, M. (2009). *Macroeconomic of Populism in Iran*, Munich, Personal RePecArchive(MARA), No.3.
- Harvey, D. (۲۰۱۲). *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. Verso.
- Nadesan, M (2008). *Governmentality, Biopower, and Everyday Life*, Taylor & Francis.
- Plummer, K (2001). *Documents of Life: An Invitation to a Critical Humanism*. SAGE Publications.
- Scott, J (1990). *Domination and the Arts of Resistance: Hidden Transcript*, Yale University Press.
- Scott, J (1985). *Weapons of the Weak Everyday Forms of Peasant Resistance*, Yale University Press.



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی