

شورا ایدهٔ شهرداری برای ساماندهی دست‌فروشان را قبول ندارد و خودش هم ایدهٔ ایجابی ندارد

کمی قطار، یک عالمه دست‌فروش



اما پرسش اصلی این است؛ آیا در شرایط اقتصادی امروز، حذف کامل دست‌فروشی ممکن است؟ پاسخ، حتی از درون بدنه شهرداری هم منفی است. تجربه‌های گذشته نشان داده که هرگاه بساط‌ها جمع شده، چند روز بعد دوباره در همان نقطه بازگشته‌اند؛ همان چرخه‌ای که در خیابان ولیعصر، میدان انقلاب و ایستگاه‌های پررفت‌وآمد مترو بارها تکرار شده است. جامعه‌شناسان شهری از آن‌با عنوان «بازتولید غیررسمی» یاد می‌کنند؛ پدیده‌ای که حاصل نبود سیاست ایجابی و جایگزین است. چمران اما به دنبال «بازارزدنگی» است. او می‌گوید رسمیت دادن به دست‌فروشی، نوعی شکست مدیریتی است. اما از سوی دیگر، هیچ پیشنهاد جایگزینی ارائه نمی‌کند. نه از محل‌های موقت فروش سخن می‌گوید، نه از حمایت معیشتی، نه از مدل‌های مشارکتی. گویی تنها راه‌حل، حذف است؛ حذف بی صدا و بی‌پشتوانه از فضای عمومی. درواقع، سیاست پیشنهادی او چیزی نیست جز بازگشت به همان دوره‌ای که جمع‌آوری بساط‌فروشان، نماد اقتدار مدیریت شهری تلقی می‌شد. می‌توان گفت تحلیل رئیس شورای شهر تهران درباره پارک لاله نیز نیمه‌تمام است. او از «ماندگاری» غرق‌ها گلایه دارد، اما نمی‌گوید که چرا تخلیه آن‌ها ده‌ها طول کشیده است. اسناد شهری شهرداری منطقه ۶ نشان می‌دهد که حکم تخلیه بازارچه لاله از سوی کمیسیون ماده ۱۰۰ صادر شده، اما به دلیل پیچیدگی‌های اجتماعی، هیچ نهادی حاضر به اجرای آن نبوده است. نیروی انتظامی، شورای تأمین استان و وزارت ارشاد هرکدام به نحوی اجرای حکم را به تعویق انداخته‌اند. درواقع، مسئله پارک لاله نه در «ساماندهی»، بلکه در ناتوانی ساختارهای اداری برای اجرای هم‌زمان عدالت اقتصادی و نظم شهری بوده است.

دسته

از همین روست که مقایسه چمران بیش از آنکه استدلالی مدیریتی باشد نشانه نوعی بی‌اعتمادی تاریخی است؛ بی‌اعتمادی به امکان گفت‌وگوی میان نظم و معیشت. در نظر او هر بار که به گروهی اجازه داده‌ایم در فضای عمومی فعالیت کنند، شهر بخشی از اقتدار خود را از دست داده است. اما مسئله امروز تهران دیگر فقط اقتدار نیست، بلکه تاب‌آوری است. شهری که در هر بحران اقتصادی، هزاران نفر از مرز اشتغال رسمی بیرون می‌افتند، نمی‌توانند بار و بریکرد صرفاً انتظامی این واقعیت را نادیده بگیرد.

با این همه، چمران در جایگاه رئیس شورای شهر، بازتاب‌دهنده بخشی از افکار عمومی است؛ بخشی که از هرج‌ومرج مترو، از شلوغی واگن‌ها و از صدای بلند دست‌فروشان خسته شده است. او زبان همان مردمی است که می‌خواهند مترو تمیز، آرام و قانونمند باشد. اما آنچه در این موضع فراموش می‌شود این است که قانون بدون بستر اجتماعی به تنهایی نمی‌تواند فقر را حذف کند. حذف دست‌فروشان به معنای حذف بیکاری نیست؛ بلکه تنها صورت مسئله را از جلوی چشم‌ها دور می‌کند. در پایان این بخش باید گفت نقد چمران اگرچه از منظر نظم شهری قابل احترام است، اما در فقدان طرح جایگزین، تبدیل به نوعی بی‌عملی خطرناک می‌شود. تجربه پارک لاله نشان داده که «نه گفتن» نمی‌توان معضل را حذف کرد، بلکه تنها شکشش تغییر می‌کند. دست‌فروش مترو نه محصول بی‌قانونی فردی، بلکه نتیجه بی‌تدبیری ساختاری است. نادیده گرفتن اوشاید نظم ظاهری واگن‌ها را برگرداند، اما در عمق شهر، بی‌نظمی دیگری زاده می‌شود.

دسته

در نقطه مقابل موضع قاطع مهدی چمران، شهرداری تهران مدتی است تلاش می‌کند رویکردی «اقتاعی و ایجابی» را به جای «سلبی و قهری» در مواجهه با دست‌فروشان در پیش گیرد. علیرضا زاکانی، شهردار تهران، بارها تأکید کرده که سیاست جدید مدیریت شهری نه حذف و جمع‌آوری دست‌فروشان، بلکه ساماندهی آنان در چهارچوبی قانونی است؛ چهارچوبی که به گفته او، هم از معیشت مردم حفاظت کند و هم آرامش عمومی را در فضاهای شهری برقرار سازد.

اما جزئیات این طرح که به‌ویژه در تیرماه امسال با محوریت شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران کلید خورد، نشان می‌دهد مسیر انتخاب‌شده اگرچه در ظاهر منعطف‌تر است، اما در عمل با ابهامات جدی روبه‌روست. مجتبی‌اوقوامی‌پناه، مدیرعامل این شرکت، اعلام کرده بود که در گام نخست، حدود سه‌هزار دست‌فروش مترو شناسایی شده‌اند و از میان آنان، ۳۰۰ تا ۴۰۰ نفر اتباع خارجی هستند که به‌طور کامل از ادامه فعالیت منع خواهند شد. به گفته او، «در این مرحله، تفاوتی ندارد که این افراد اتباع مجاز هستند یا غیرمجاز، چراکه قرار است کنترل ورود آن‌ها از گیت‌های مترو انجام شود تا عملاً امکان

دسته

معیشت خانوارهای کم‌درآمد هر روز کوچک‌تر می‌شود، واقع‌بینانه است؟ بخش بزرگی از مشتریان دست‌فروشان، همان کارگران و کارمندانی و افرادی هستند که توان خرید از فروشگاه‌های رسمی را ندارند. کالاهای ارزان مترو، اگرچه کیفیت پایین‌تری دارند، اما برای بسیاری از مسافران تنها گزینه ممکن هستند. از این منظر، دست‌فروش مترو نه مزاحم شهروند، بلکه مکمل چرخه نابرابر مصرف شهری است. در مقابل، مدافعان طرح شناسنامه‌دار کردن می‌گویند هدف آن نه حذف، بلکه «نظم‌بخشی» است. آنان معتقدند وقتی اطلاعات هویتی، شماره تماس و نشانی افراد ثبت شود، امکان ساماندهی و هدایت به مشاغل جایگزین بیشتر می‌شود. اما تجربه اجرایی هفته‌های اخیر نشان می‌دهد که پس از اخذ تعهد کتبی از دست‌فروشان، بیشتر آنان دوباره به واگن‌ها بازگشته‌اند. دلایل روشن است: در شهری که هیچ تضمینی برای اشتغال وجود ندارد، تعهد کاغذی نمی‌تواند جایگزین منبع نان شب شود.

از سوی دیگر، خود سازوکار شناسنامه‌دار کردن نیز با تناقض حقوقی روبه‌روست. وقتی رئیس شورای شهر می‌گوید «دست‌فروشی شغل نیست و نباید رسمیت یابد»، آنگاه ثبت اطلاعات هویتی در سامانه شهرداری چه معنا دارد؟ اگر این کار جرم است، چرا برای مجرم پرونده رسمی تشکیل می‌دهند؟ واگر جرم نیست، پس چرا از آنان تعهد عدم فعالیت گرفته می‌شود؟ این ابهام حقوقی، نه‌فقط در گفتار، بلکه در اجرا نیز خود را نشان داده است؛ به‌گونه‌ای که شهرداری از یک‌سویا پلیس برای ضبط اموال همکاری می‌کند و از سوی دیگر، وعده تسهیلات کارآفرینی می‌دهد. چنین دوگانگی‌ای، دست‌فروشان را میان دو قطب متضاد معلق نگه می‌دارد.

از منظر سیاست‌گذاری شهری، نقطه‌ضعف بزرگ‌تر اما در نبود «نقشه راه» است. هیچ شاخصی برای سنجش موفقیت این طرح اعلام نشده؛ نه معلوم است چه تعداد از دست‌فروشان واقعاً جذب بازارهای جایگزین شده‌اند، نه درصدی از آنان که مهارت‌آموزی را گذرانده‌اند. تمام طرح در حد اطلاعیه‌ها و صاحبه‌ها مانده است. نتیجه اینکه، دست‌فروش همچنان در متروست. شاید بتوان گفت طرح شهرداری در ذات خود حامل نوعی پارادوکس است؛ تلاشی برای «قانون‌مند کردن بی‌قانونی». از یک‌سوی می‌خواهد با زبان فرهنگ و آموزش مسئله را حل کند، اما از سوی دیگر با ابزار انتظامی و تهدید به ضبط اموال آن را مهار می‌کند. از طر مد می‌کند. در نهایت، خروجی چنین سیاستی نه نظم می‌آورد و نه عدالت، بلکه صرفاً وضعیت موجود را به تعویق می‌اندازد.

دسته

مسئله دست‌فروشی در مترو تهران را نمی‌توان تنها در قالب «نظم شهری» یا «آلودگی بصری» خلاصه کرد. آنچه در ظاهر بی‌نظمی و سد معبر به نظر می‌رسد، در عمق خود نشانه‌ای از شکاف اجتماعی عمیق‌تر است؛ شکافی میان قانون و معیشت، میان سیاست رسمی و واقعیت زندگی روزمره. هرقد هم‌شورا و شهرداری در ظاهر بر اجرای قانون تأکید کنند، تا زمانی که قانون در برابر معیشت تهی‌شده قرار گیرد، کفه بقا همواره سنگین‌تر خواهد بود. از این منظر، مسئله دست‌فروشی نه در «حضور» آن، بلکه در «بی‌جایگاهی» آن است. دست‌فروش در نظام شهری تهران، شهروندی است که حق دیده شدن دارد، اما جایی برای ایستادن ندارد. قانون او را به رسمیت نمی‌شناسد، بازار رسمی او را نمی‌پذیرد و نهادهای حمایتی او را واجد شرایط حمایت نمی‌دانند. در چنین وضعی، طبیعی است که او پناه ببرد به تنها فضایی که هنوز نفسی از مردم در آن جریان دارد. مترو برای او نه‌فقط محل کسب، بلکه پناهگاه اجتماعی است؛ جایی که در آن نه اجاره می‌خواهد، نه سند، نه مالیات، نه ضمانت‌نامه. تنها شرطش، توان ایستادن میان موج جمعیت است.

اما شهرداری و شورای شهر به‌جای فهم این منطق اجتماعی، غالباً با منطق کالبدی و انتظامی با آن روبه‌رو می‌شوند. از دید آن‌ها، مترو زیرساخت حمل‌ونقل است، نه بازار. در نتیجه، هر فعالیت اقتصادی در آن «بی‌جا» تلقی می‌شود. این برداشت، ریشه در فهم کلاسیک از شهر دارد؛ شهری که در آن هر فعالیتی باید جای از پیش تعیین‌شده‌ای داشته باشد: خرید در بازار، رفت‌وآمد در مترو، تفریح در پارک و سکونت در خانه. اما واقعیت کلان‌شهرهای مدرن از این تفکیک رفته رفته است. شهر امروز، شبکه‌ای از کارکردهای هم‌پوشان است؛ جایی که کار، خرید، استراحت و وقت‌آمد در هم تنیده‌اند. دست‌فروش مترو، در حقیقت بازتاب همین تغییر است؛ او در مرز میان جابه‌جایی و کار، میان شهر رسمی و غیررسمی زیست می‌کند. با این حال، نگاه سیاست‌گذار همچنان در گذشته متوقف مانده است. قوانین موجود، دست‌فروشی را در ردیف تخلفات شهری می‌دانند، نه فعالیت اقتصادی خرد. در تبصره‌های مربوط به سد معبر در آیین‌نامه اجرایی قانون شهرداری‌ها، هیچ تمایزی میان فروشنده کالای قاچاق و زن سرپرست خانواری که در مترو جوارب می‌فروشد وجود ندارد. این هسان‌سازی عملاً زمینه هر نوع گفت‌وگوی سازنده را از میان می‌برد. وقتی قانون دست‌فروش را مجرم می‌داند، چگونه می‌توان از او انتظار همکاری در طرح‌های ساماندهی داشت؟

در سال‌های اخیر، برخی پژوهشگران شهری پیشنهاد داده‌اند که دست‌فروشی به‌عنوان بخشی از اقتصاد شهری پذیرفته شود. ایده «ساماندهی ایجابی» در برابر «برخورد سلبی» دقیقاً از همین نگاه برمی‌خیزد. در این رویکرد، هدف نه حذف دست‌فروش، بلکه تعریف جایگاه قانونی برای اوست؛ مثلاً اختصاص فضاهای مشخص در ایستگاه‌های پرتردد، تعیین ساعت‌های مجاز فعالیت و دریافت هزینه برای نظافت و امنیت. چنین سیاستی نه تنها واقع‌بینانه‌تر است، بلکه در بسیاری از کشورها نتایج مثبتی به‌همراه داشته است.

در نهایت باید پذیرفت که شهر تهران در برابر آزمونی بزرگ قرار دارد؛ آزمونی میان «مدیریت اقتدارگرا» و «مدیریت اجتماعی». انتخاب میان برخورد و گفت‌وگو، میان تهدید و اقتناع. اگر مدیریت شهری همچنان بر برخوردهای مقطعی تکیه کند، نه تنها مسئله حل نخواهد شد، بلکه بی‌اعتمادی میان شهروندان و حاکمیت شهری افزایش می‌یابد. اما اگر شهرداری بپذیرد که نظم شهری بدون عدالت ممکن نیست، آنگاه می‌توان امید داشت که واگن‌های مترو روزی میزان دست‌فروشانی باشند که به‌صورت پنهانی، بلکه با مجوزی شفاف و قانونی کالای خود را عرضه می‌کنند؛ در شهری که همه ساکنانش، حتی ضعیف‌ترینشان، حق زیستن دارند.