منى فواز + دنيا سلامة + وإيزابيلا سرحان

المدينة من على متن دراجة نارية: ممارسات سائقي الـ«دليفري» السوريين في بيروت

{تصميم الخرائط: أحمد غربية + مونيكا بصبوص}

«عندي خريطة GPS بس بالذاكرة».

هكذا يُعبِّر شاب التوصيل «الدليفري» زياد الذي يبلغ من العمر ثلاثين عاما، عن قدرته على التَّحرُّك في بيروت. لتوضيح وجهة نظره، يرسم هذا اللاجئ السوري شفهياً خريطة غنيّة لنسيج المدينة المتداخل، مبيّناً الطرق الرئيسية والشبكات الثانوية التي يحدّد عليها الأحياء والمعالم ومنازل الزبائن الدائمين حيث يقوم بتوصيل وجبات المطعم. يتابع سائق الدليفري وصفه الذي يُظهر أنّ العمل لسنوات ثلاث في هذه الوظيفة قد جعل قدرات التنقّل لدى هذا الشاب أغنى من قدرات أي نظام لتحديد المواقع (GPS)؛ فزياد قادر على تحديد الانقسامات بين المناطق وأنظمة الأمن العسكرية التي يجب أن يفاوض مروره عبرها من أجل توصيل الوجبات خلال فترة زمنية قصيرة تناسب تطلُّعات الزبائن.

زياد واحد من مئات اللاجئين السوريّين في بيروت الذين يقومون بتوصيل البيتزا والسندويشات والسَّلطات والسوشي والدجاج المشوي وغيرها من الوجبات الشعبيّة. نرى هؤلاء الشبان في معظم زاويا المدينة؛ يركبون درّاجاتهم النارية في شوارع لا أرقام لها ويُوجّهون أنفسهم في مدينة مشهورة بافتقارها إلى التنظيم.

وكما هي حال الشبّان اللبنانيّين والفلسطينيّين العاملين في خدمة توصيل الطعام، يُظهر سائقو الدليفري مهارة عالية في التحرك في شبكة طرقات وشوارع بيروت الفوضوية، ومناطقها المُصنَّفة طائفيّاً وطبقيّاً، وكذلك مناطقها الأمنية.[1] فيعرفون على سبيل المثال أن يسألوا عن الكنائس في المناطق المسيحية وعن المساجد في المناطق المسلمة عند بحثهم عن مقصد ما، ويعرفون أنّ كبار السن هم الأفضل في الإرشاد لأنّهم «الألطف» و«يعرفون المناطق أكثر». ويتجنَّبون المناطق حيث الإجراءات الأمنية المُشدَّدة وحيث يمكن أن يثير وجودهم شكوكاً ما، وكذلك يتجنّبون مناطق يضعف فيها الأمن حيث يمكنهم الوقوع فريسة الـ «زعران» أو العصابات أو اللصوص الذين يسرقون أموالهم وممتلكاتهم. كل شاب بينهم يدرك أين يُعتبر مُرحَّباً به أو غير مُرحَّب به وفق جنسيته وانتمائه الطائفي. نتيجةً لذلك، يعدّل كل واحد منهم خريطته الخاصة للمناطق «الآمنة» و«الخطرة» حسب مواقفه الشخصية وتجاربه، بالإضافة إلى الانقسامات السياسيّة العامة في المدينة.

اخترنا أن نحقق في استراتيجيات التعلم والتنقل في المدينة بين سائقي «الدليفري» السوريين الذين يعيشون حاليّاً في بيروت كنقطة انطلاق للبحث في تجربة اللاجئين عندما يختارون العيش في المدينة. ووجدنا في عدسة التنقل الحضري[2] إمكانية البحث في تجربة أكَّد عبرها هؤلاء الشبّان مرئيّتهم وبالتالي مطالبتهم بحقّهم في المدينة، على الرغم من كل القيود القانونية، والوصم الاجتماعي، والمخاطر الجسدية والتحرش الذي يتعرضون له يوميّاً في لبنان، وهو بلد يتمّ فيه تجييش الشعور المعادي للسوريين بسبب التوترات التاريخية، وتعزيزه عبر المنافسة على الوظائف داخل الطبقة العاملة. إنَّ التَّحقيق في تنقُّل اللاجئين السوريين الذين يعملون في خدمة توصيل الطعام سمح لنا بتحدّي الفئات الممدّدة والجامدة التي يُحصَر اللاجئون ضمنها عادة (مثل مُتلقّي المساعدات وسكان المخيمات). وسمح لنا معيار «التَّنقُّل» بوضع خرائط مسارات هؤلاء السائقين وشبكات المعالم التي يحدّدونها والتَّعرُّف إلى تجاربهم. نفعل هذا من أجل تحويل تجربة اللاجئين في المدينة إلى قراءة حقيقية لأداء وكفاءة هؤلاء العناصر الفاعلين في بيروت الذين نعتبر أنّهم يشاركون في صنع حياة المدينة اليوميَّة. لقد التقينا ثلاثة وعشرين رجلاً (عشرين سورياً، وفلسطينياً واحداً، ولبنانيَّيْن اثنيْن) تراوح أعمارهم ما بين 20 و 31 عاماً، يعملون في عشرة مطاعم تقع في مناطق عدّة

ترجم من الإنكليزية

MONA FAWAZ + DOUNIA SALAMÉ + ISABELA SERHAN

Seeing the City as a Delivery Driver: Practices of Syrian Men in Beirut, Lebanon

{Visualization by Ahmad Gharbieh + Monica Basbous}

"I have GPS, but in my memory".

This is how Ziad, a 30-year-old food delivery-driver, explains his ability to move around Beirut. To make his point, this Syrian refugee draws verbally a rich mental map of the complex city fabric, identifying main circulation arteries and secondary networks along which he locates neighborhoods, landmarks, and the homes of regular clients where he delivers restaurant meals. As he continues his description, it is evident that three years of working on the job have enriched his navigation skills beyond those of a regular GPS system: Ziad is capable of recognizing the territorial divisions and militarized security systems through which he negotiates his passage in order to deliver meals in the short timeframes that meet the expectations of impatient customers.

Ziad is one of hundreds of Syrian refugees delivering pizzas, sandwiches, salads, sushi, roasted chicken, or similar popular meals in today's Beirut. Visible in almost every street corner, these young men ride their scooters through unlabeled streets and orient themselves in a city notorious for its lack of planning. Similar to young Lebanese and Palestinian delivery drivers, these men display an impressive competence in navigating Beirut's chaotic street layout, its sectarian and classed territories as well as its security zones[1]. They know, for instance, to ask for churches in Christian zones and mosques in Muslim areas when looking for a destination and they recognize the elderly as better informants because they are "nicer" and "know areas more". They avoid areas of heightened security where their presence is perceived suspiciously as well as zones of poor security where they

can fall prey to street gangs, hooligans, and common thieves who steal their money and belongings. Each also understands where he is welcome and where he is not, depending on his national and religious belonging. As a result, each has his own map of "safe" and "threatening" areas, one that reflects general trends but leaves room for one's individual position and experiences.

We chose to investigate the strategies of learning and navigating the city among Syrian deliverymen currently residing in Beirut as an entry point to researching the urbanization of refugee experience. We found in the lens of urban mobility[2] the possibility to explore a practice through which these men affirm their visibility and hence claim their right to the city, despite the legal constraints, social stigmatization, physical dangers, and harassment they are exposed to daily in a country where anti-Syrian sentiment is fueled by historical tensions and exacerbated by working class competition over employment. Investigating the mobility of Syrian refugees as food delivery drivers thus allowed us to challenge the static and discrete categories in which refugees are typically confined (e.g. aid recipients, camp dwellers). "Mobility" allowed us to map trajectories, identify networks of landmarks, and learn about the experiences of these men in an effort to translate the challenge of studying "refugee urbanization" into an actual reading of the competence and performance of urban actors who we recognize as participants in the making of the everyday city. We interviewed a total of 23 men (20 Syrian, 1 Palestinian, 2 Lebanese), individuals aged 20-31 years working in 10 restaurants located across several neighborhoods of Beirut (and Greater Beirut): Hamra, Achrafieh, Adlieh, and the Southern Suburbs of the City.

Mapping Delivery Trajectories

Mapping the streets, signs, stores, gas stations, mosques and churches, pharmacies, supermarkets, bakeries, banks, restaurants, schools, hospitals, well-known residential buildings, public gardens, and institutional buildings listed by these young men produces a dense reading of their geography of the city. Our first finding, well evidenced in the map, is that contrary to the common belief that Syrian workers and/or refugees inhabit specific areas of the city, very few zones –if at all– are outside their reach (see map 1). They are all over Beirut. Yet the mobility of these men reveals the severe constraints they face in reclaiming this right to the city. Indeed, their trajectories follow the linear geography of Beirut's main arteries along which they circulate in the course of their daily work. This mobility also reflects sectarian and class divisions in Beirut and recognizes political territories, generating variations in the neighborhoods identified by these men as "potentially dangerous", depending on their own positions and identities. The global image furthermore remains one of a city where circulation is heavily interrupted by militarized security, with "hot spots" such as the Southern Suburbs of Beirut or Dahiyah that was unanimously described by delivery workers operating in Municipal Beirut as a "minefield" outside "the scope of our work" but also "difficult areas" such as Baabda that was deemed undesirable because of strict checkpoints, an early night curfew (8 PM), and substantially higher fines if one is caught after hours and/or driving without a permit. It is not just who drives, but also, as one respondent explained, "where one drives and when".

من بيروت (وبيروت الكبرى) مثل الحمرا، والأشرفية، والعدلية، والضاحية الجنوبية لبيروت.

رسم خريطة لمسارات التوصيل

إنّ رسم خريطة للمعالم التي تحدّث عنها الشبان، أي الشوارع والدكانات والمتاجر ومحطات البنزين والمساجد والكنائس والسوبرماركت والمخابز والصارف والطاعم والمدارس والمستشفيات والمباني السكنية المعروفة والمحاذي العامة والمباني المؤسساتية، نتج قراءة مكثفة لجغرافية المدينة الخاصة بهم. اتّضح من خلال الخريطة أنّ الواقع هو عكس الاعتقاد الشائع بأنّ العمال السوريين و/أو اللاجئين يسكنون في مناطق مُعيّنة في المدينة، فقد أظهر الرسم أنّ مناطق قليلة جدًا - إن وُجدت - تقع بعيدة عن متناولهم. فهم موجودون في كل بيروت. لكن تنقّل هؤلاء الشبان يُظهر قساوة القيود التي يواجهونها في الطارة بحقهم في المدينة. فالتنقل هنا لا يقتصر على السائق فقط بل أيضًا «بين ساعة الواحد، وأيّ ساعة» كما فسّر لنا أحد المدين المتقين بهم.

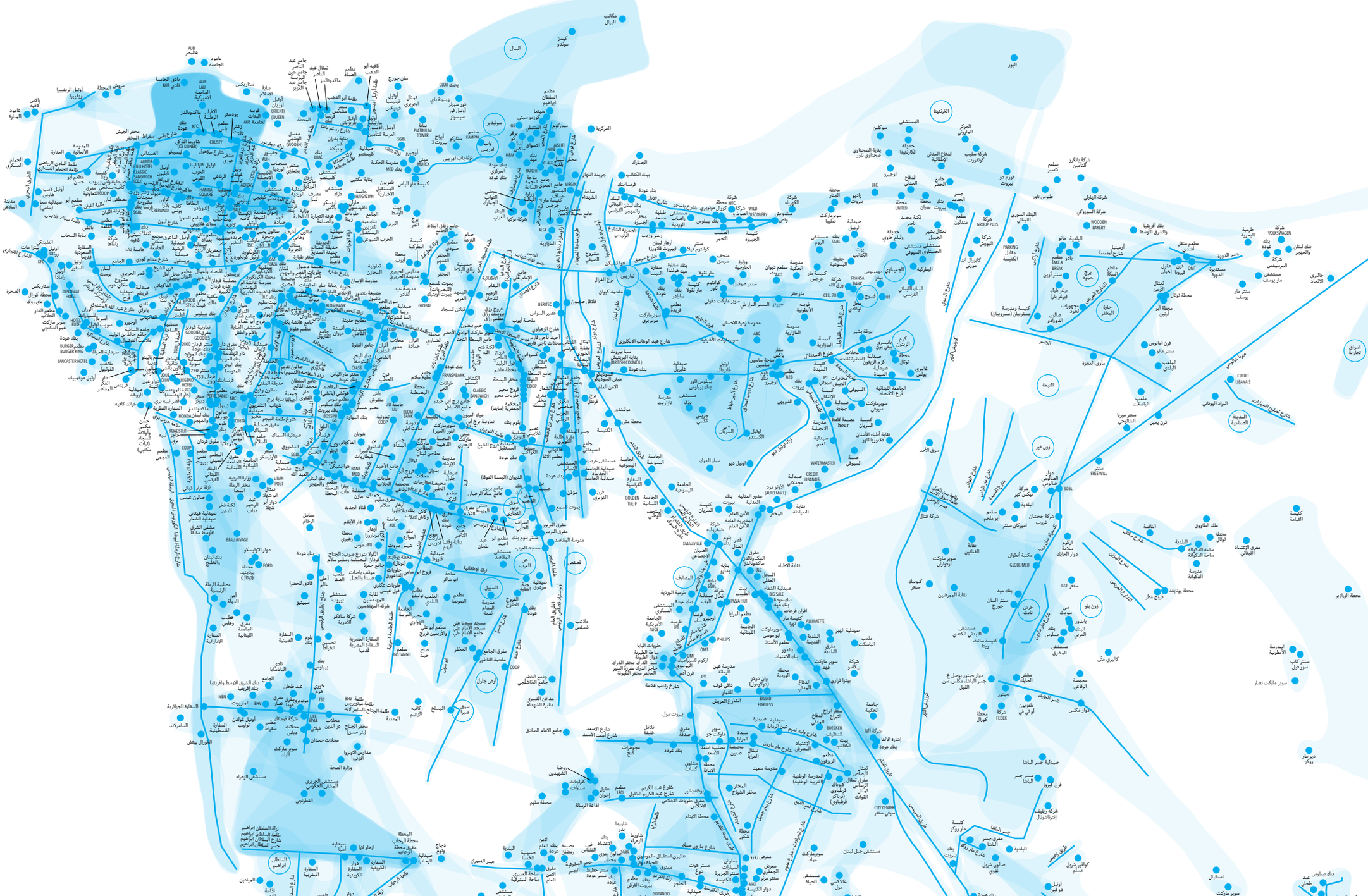
خريطة 1 **معالم أحياء بـــــيروت واعتـــــباراتها الفـــردية بحســـب 23 ســـائق دليـــفري**

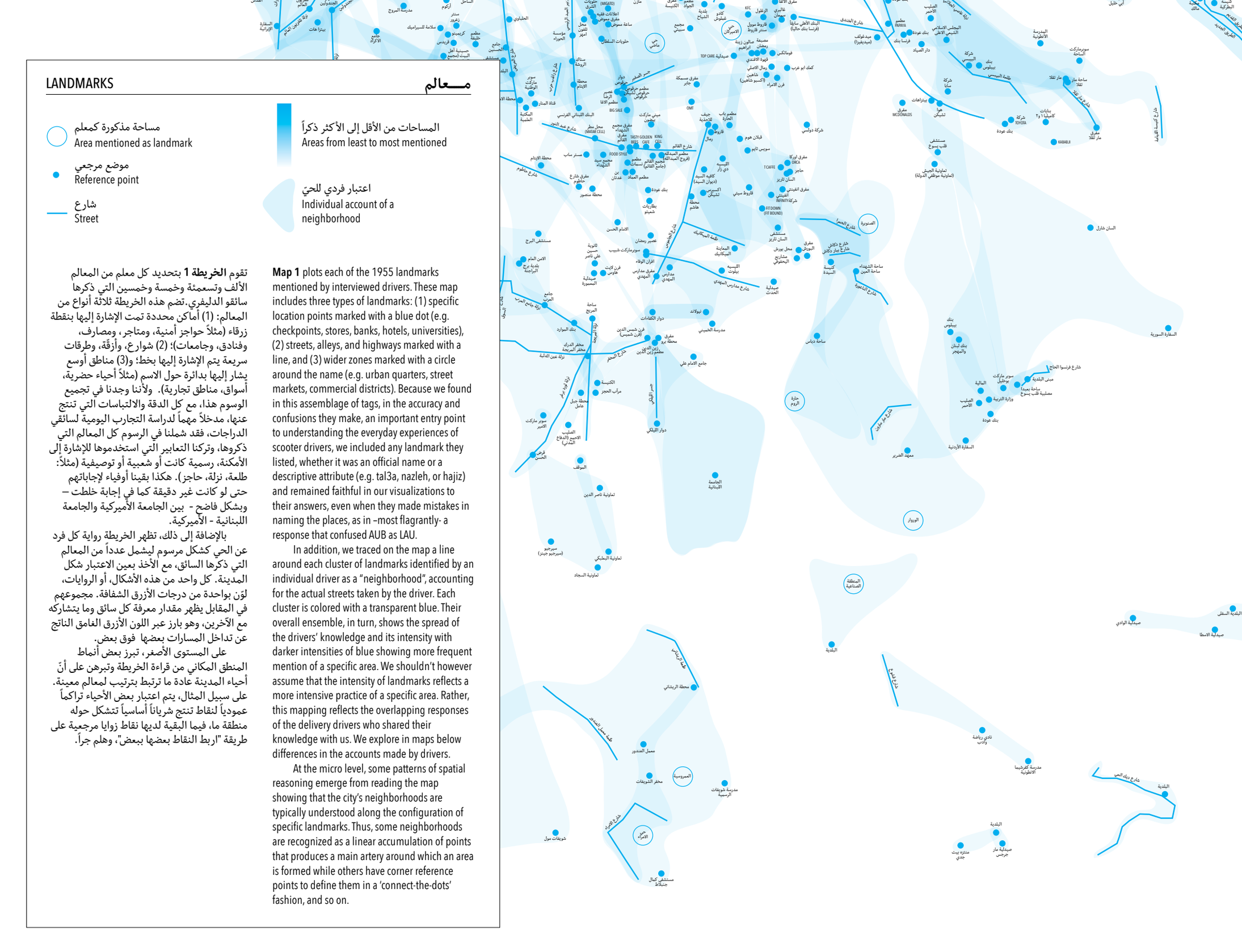
Map 1 LANDMARKS AND INDIVIDUAL ACCOUNTS OF NEIGHBORHOODS BY 23 DELIVERY DRIVERS

100m 500m 1km

مناطق غير مرسومة
Areas not mapped

جونية، أنطلياس، فنار، ديشونية
Jounieh, Antelias, Fanar, Daychounieh





تقوم **الخريطة 1** بتحديد كل معلم من المعالم الألف وتسعمئة وخمسة وخمسين التي ذكرها سائقو الدليفري. تضم هذه الخريطة ثلاثة أنواع من المعالم: (1) أماكن محددة تمت الإشارة إليها بنقطة زرقاء (مثلاً حواجز أمنية، ومتاجر، ومصارف، وفنادق، وجامعات)؛ (2) شوارع، وأزقّة، وطرقات سريعة يتم الإشارة إليها بخط؛ و(3) مناطق أوسع يشار إليها بدائرة حول الاسم (مثلاً أحياء حضرية، أسواق، مناطق تجارية). ولأننا وجدنا في تجميع الوسوم هذا، مع كل الدقة والالتباسات التي تنتج عنها، مدخلاً مهماً لدراسة التجارب اليومية لسائقي الدراجات، فقد شملنا في الرسوم كل المعالم التي ذكروها، وتركنا التعابير التي استخدموها للإشارة إلى الأمكنة، رسمية كانت أو شعبية أو توصيفية (مثلاً: طلعة، نزلة، حاجز). هكذا بقينا أوفياء لإجاباتهم حتى لو كانت غير دقيقة كما في إجابة خلطت – وبشكل فاضح - بين الجامعة الأميركية والجامعة اللبنانية - الأميركية.

بالإضافة إلى ذلك، تظهر الخريطة رواية كل فرد عن الحي كشكل مرسوم ليشمل عدداً من المعالم التي ذكرها السائق، مع الأخذ بعين الاعتبار شكل المدينة. كل واحد من هذه الأشكال، أو الروايات، لوّن بواحدة من درجات الأزرق الشفافة. مجموعهم في المقابل يظهر مقدار معرفة كل سائق وما يتشاركه مع الآخرين، وهو بارز عبر اللون الأزرق الغامق الناتج عن تداخل المسارات بعضها فوق بعض.

على المستوى الأصغر، تبرز بعض أنماط المنطق المكاني من قراءة الخريطة وتبرهن على أنّ أحياء المدينة عادة ما ترتبط بترتيب لمعالم معينة. على سبيل المثال، يتم اعتبار بعض الأحياء تراكماً عمودياً لنقاط تنتج شرياناً أساسياً تتشكل حوله منطقة ما، فيما البقية لديها نقاط زوايا مرجعية على طريقة "اربط النقاط بعضها ببعض"، وهلم جراً.

Map 1 plots each of the 1955 landmarks mentioned by interviewed drivers. These map includes three types of landmarks: (1) specific location points marked with a blue dot (e.g. checkpoints, stores, banks, hotels, universities), (2) streets, alleys, and highways marked with a line, and (3) wider zones marked with a circle around the name (e.g. urban quarters, street markets, commercial districts). Because we found in this assemblage of tags, in the accuracy and confusions they make, an important entry point to understanding the everyday experiences of scooter drivers, we included any landmark they listed, whether it was an official name or a descriptive attribute (e.g. tal3a, nazleh, or hajiz) and remained faithful in our visualizations to their answers, even when they made mistakes in naming the places, as in –most flagrantly- a response that confused AUB as LAU.

In addition, we traced on the map a line around each cluster of landmarks identified by an individual driver as a "neighborhood", accounting for the actual streets taken by the driver. Each cluster is colored with a transparent blue. Their overall ensemble, in turn, shows the spread of the drivers' knowledge and its intensity with darker intensities of blue showing more frequent mention of a specific area. We shouldn't however assume that the intensity of landmarks reflects a more intensive practice of a specific area. Rather, this mapping reflects the overlapping responses of the delivery drivers who shared their knowledge with us. We explore in maps below differences in the accounts made by drivers.

At the micro level, some patterns of spatial reasoning emerge from reading the map showing that the city's neighborhoods are typically understood along the configuration of specific landmarks. Thus, some neighborhoods are recognized as a linear accumulation of points that produces a main artery around which an area is formed while others have corner reference points to define them in a 'connect-the-dots' fashion, and so on.

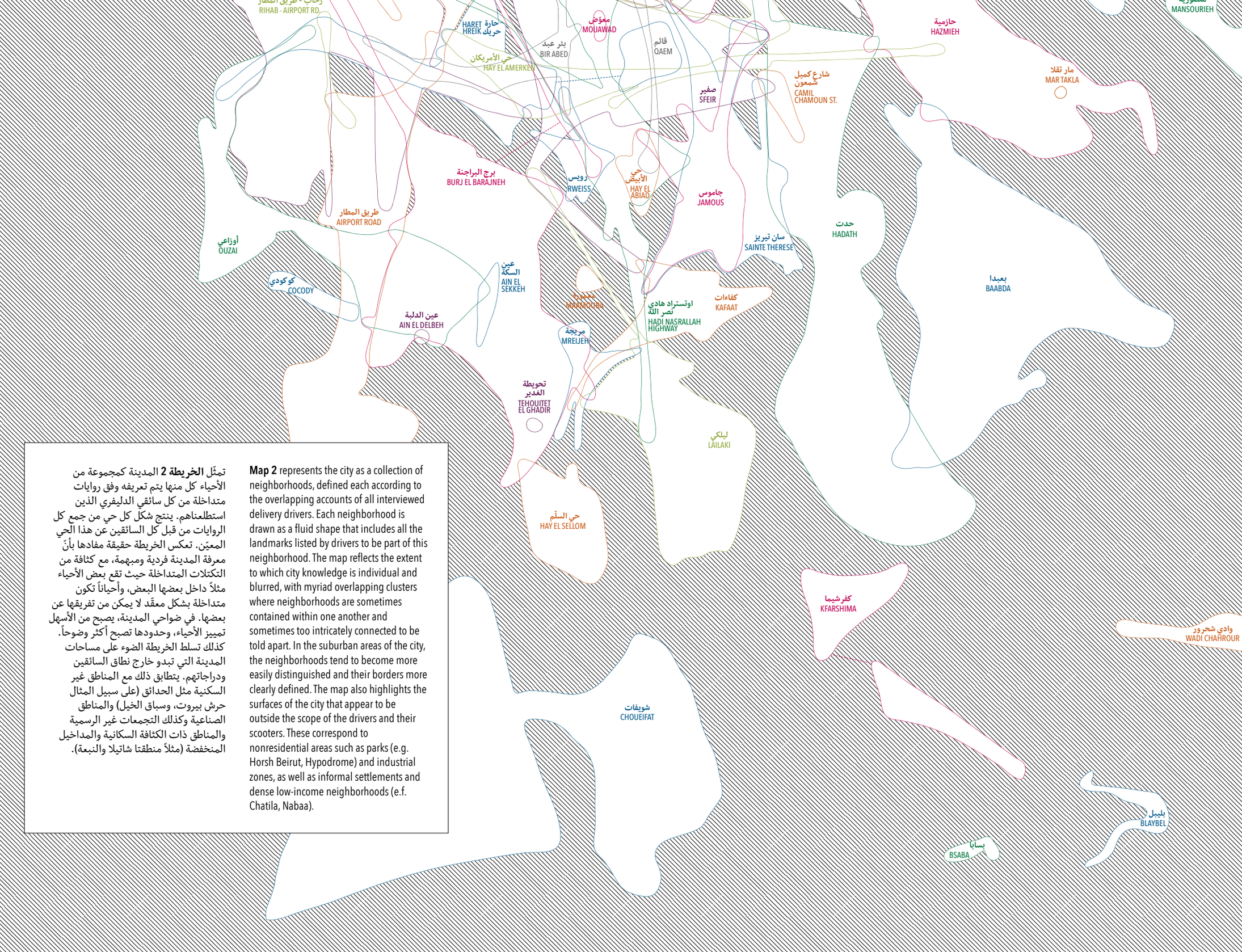
خريطة 2 أحـــياء بـــيروت: مجموع الاعتـــبارات الفرديـــة

Map 2 BEIRUT'S NEIGHBORHOODS: INDIVIDUAL ACCOUNTS COMBINED

100m 500m 1km

مناطق غير مرسومة
Areas not mapped

جونية، أنطلياس، فنار، ديشونية
Jounieh, Antelias, Fanar, Daychounieh



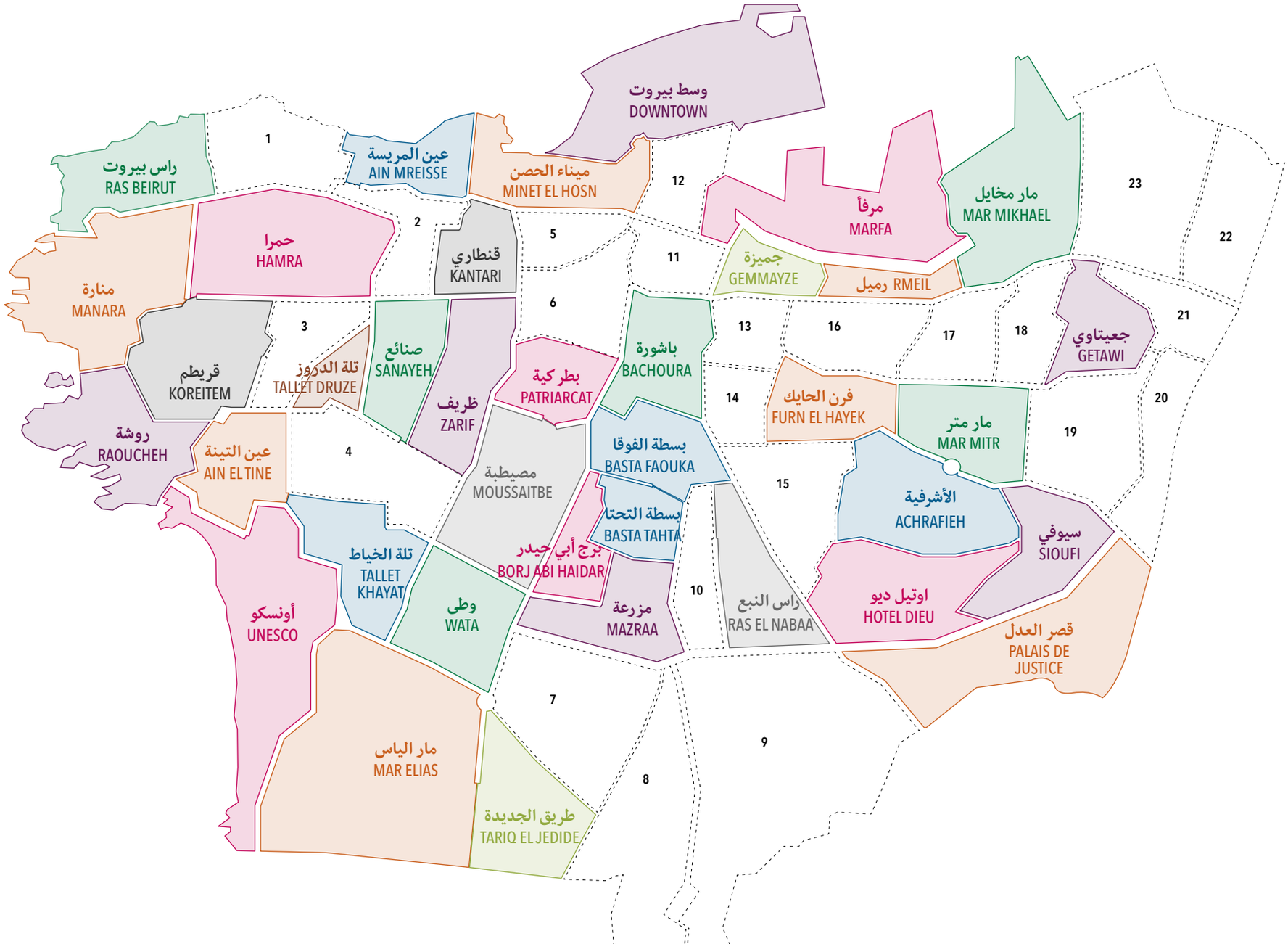
Map 2 represents the city as a collection of neighborhoods, defined each according to the overlapping accounts of all interviewed delivery drivers. Each neighborhood is drawn as a fluid shape that includes all the landmarks listed by drivers to be part of this neighborhood. The map reflects the extent to which city knowledge is individual and blurred, with myriad overlapping clusters where neighborhoods are sometimes contained within one another and sometimes too intricately connected to be told apart. In the suburban areas of the city, the neighborhoods tend to become more easily distinguished and their borders more clearly defined. The map also highlights the surfaces of the city that appear to be outside the scope of the drivers and their scooters. These correspond to nonresidential areas such as parks (e.g. Horsh Beirut, Hypodrome) and industrial zones, as well as informal settlements and dense low-income neighborhoods (e.f. Chatila, Nabaa).

تمثّل **الخريطة 2** المدينة كمجموعة من الأحياء كل منها يتم تعريفه وفق روايات متداخلة من كل سائقي الدليفري الذين استطلعناهم. ينتج شكل كل حي من جمع كل الروايات من قبل كل السائقين عن هذا الحي المعيّن. تعكس الخريطة حقيقة مفادها بأنّ معرفة المدينة فردية ومبهمة، مع كثافة من التكتلات المتداخلة حيث تقع بعض الأحياء مثلاً داخل بعضها البعض، وأحياناً تكون متداخلة بشكل معقّد لا يمكن من تفريقها عن بعضها. في ضواحي المدينة، يصبح من الأسهل تمييز الأحياء، وحدودها تصبح أكثر وضوحاً. كذلك تسلط الخريطة الضوء على مساحات المدينة التي تبدو خارج نطاق السائقين ودراجاتهم. يتطابق ذلك مع المناطق غير السكنية مثل الحدائق (على سبيل المثال حرش بيروت، وسباق الخيل) والمناطق الصناعية وكذلك التجمعات غير الرسمية والمناطق ذات الكثافة السكانية والمداخيل المنخفضة (مثلاً منطقتا شاتيلا والنبعة).

الخرائط 3A و 3B بـــــيروت الإداريـــــة: التقســـــيم الإداري مقارنة بالاعـــــتبارات الفردية للأحـــــياء

Maps 3A and 3B MUNICIPAL BEIRUT: ADMINISTRATIVE SECTORS COMPARED TO COMBINED ACCOUNTS OF NEIGHBORHOODS

100m 500m 1km



أحياء بيروت الإدارية بحسب كـهرباء لبنان

BEIRUT'S ADMINISTRATIVE SECTORS ACCORDING TO ELECTRICITE DU LIBAN

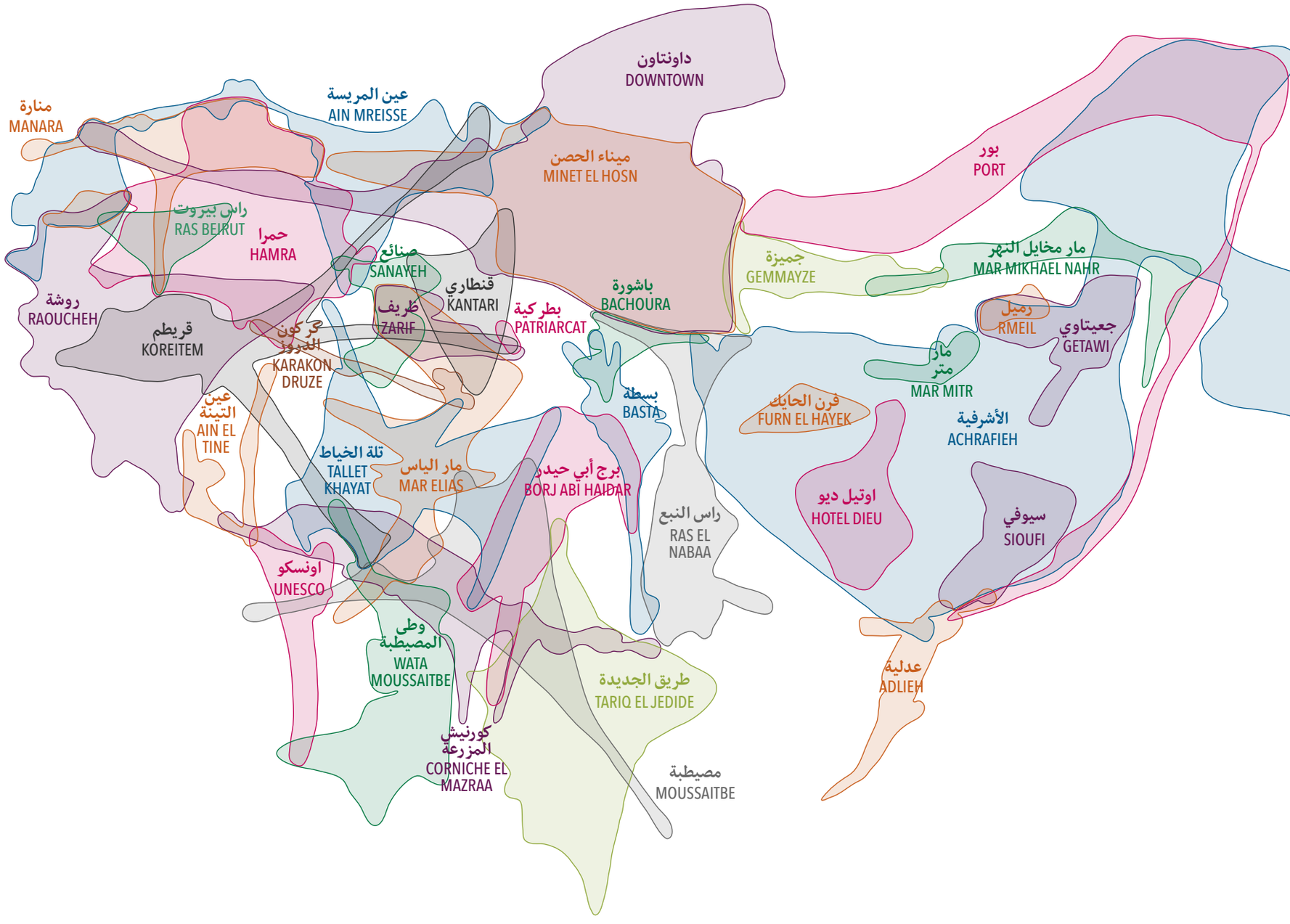
أسماء أحياء لم يذكرها أي سائق

sector names not mentioned by any driver

1 JAMIA جامعة
2 JOUNBLAT جنبلاط
3 SNOUBRA صنوبرة
4 DAR AL FATWA دار الفتوى
5 BAB IDRISS باب ادريس
6 SERAIL سراي
7 MALAAB ملعب
8 EL HORGE الحرج
9 PARC بارك
10 EL AAMILYIE العاملية
11 NAJMEH نجمة
12 MAJIDIYE ماجدية
13 MAR MAROUN مار مارون
14 YESSOUIEH يسوعية
15 NASRA ناصرة
16 MAR NICOLAS مار نقولا
17 HIKMAT حكمة
18 HOPITAL ORTHODOXE مستشفى الروم
19 GHABI غابة
20 CORNICHE EL NAHR كورنيش النهر
21 QOBAIYAT قبيات
22 JISR جسر
23 KHODR خضر

الأحيـــاء الإداريـــة المذكورة، ومســـاحاتها بحسب الأوصـــاف الفردية

MENTIONED ADMINISTRATIVE SECTORS AS SHAPED BY INDIVIDUAL ACCOUNTS



تقارن **الخريطتان 3A و3B** بين خريطة شركة كهرباء لبنان التي تستخدم كخريطة المدينة الرسمية والخرائط التي يرسمها السائقون لأنفسهم. في الخريطة 3A أقمنا بتلوين المناطق التي ذكرها سائقو الدليفري على خريطة كهرباء لبنان. في الخريطة 3B أخذنا من الخريطة 2 الأشكال التي ظهرت عبرها الأحياء التي ذكرها الشبان. تناقض الخرائط بشكل بارز شكل الوثائق الرسمية المنظمة والحقائق غير الواضحة والمتداخلة للمستخدمين اليوميين.

عبر وضع الخرائط 3A و3B و2 بعضها في مقابل بعض يمكننا الاستنتاج أنّ السائقين يتعلمون المدينة من الناس عوض الوثائق الرسمية، وبالتالي يعتمدون ويعيدون إنتاج معرفة عن الشارع وتسميات شعبية عوض تلك الرسمية.

Maps 3 (A and B) compare the Electricité du Liban map that is used as the "official" city map to the perceived maps of drivers. In Map 3A, we color on the base map of EDL only those neighborhoods mentioned by drivers. In Map 3B, we import from Map 2 the shapes through which the above listed official neighborhoods appeared in the narratives of the drivers. The maps powerfully contrast the rigid and well-defined geometry of official documents and the blurred and intertwined realities of everyday users.

Contrasting Maps 3A, 3B, and Map 2, we can conclude that refugees and drivers learn the city from people rather than official documents and hence adopt and reproduce street knowledge and popular labels rather than their official ones.

خريطة 4 الجـــغرافية المُـــعاشة / المُتخـــيَّلة لحـــيّ الجعيتاوي

Map 4 GETAWI NEIGHBORHOOD'S LIVED/PERCEIVED GEOGRAPHY

الأحياء المتقاطعة مع الجعيتاوي
NEIGHBORHOODS OVERLAPPING WITH GETAWI

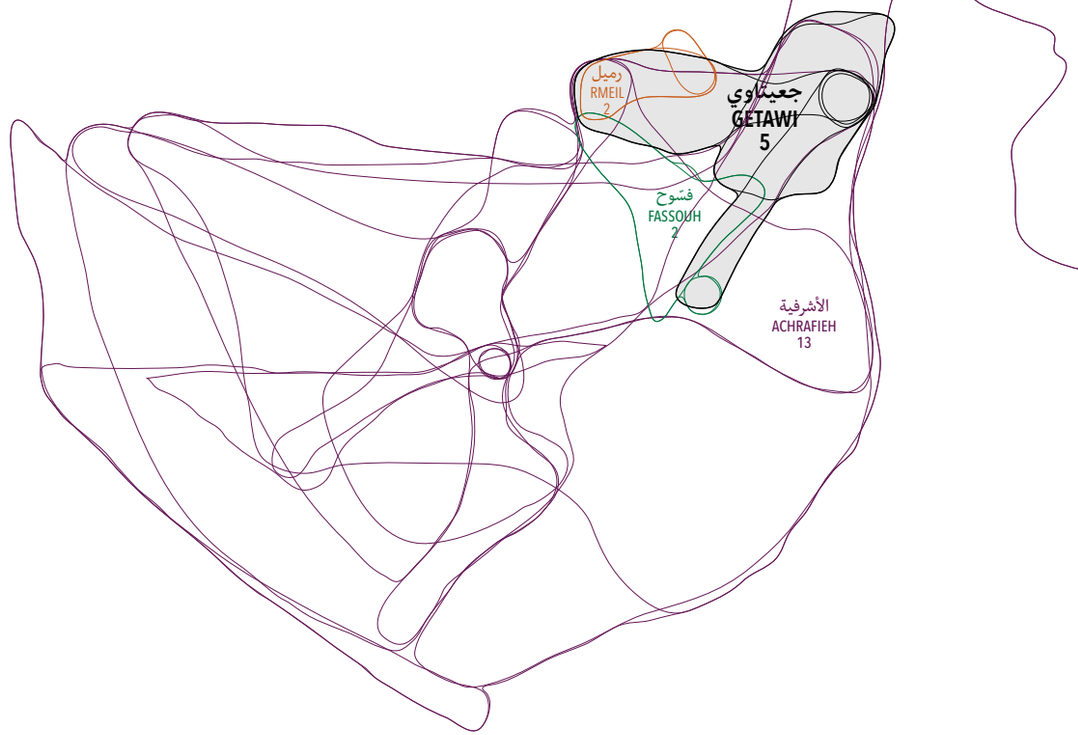
0 250m 500m

اعتبار فردي للحـــيّ
Individual account of a neighborhood

حـــيّ (مجموع الاعتبارات)
Neighborhood (combined accounts)

روشة
RAOUCHE

14 عـــدد الاعـــتبارات
Number of accounts



الاعتبارات الفردية للجعيتاوي ومعالمها
INDIVIDUAL ACCOUNTS OF GETAWI AND ITS LANDMARKS

0 500m 1km

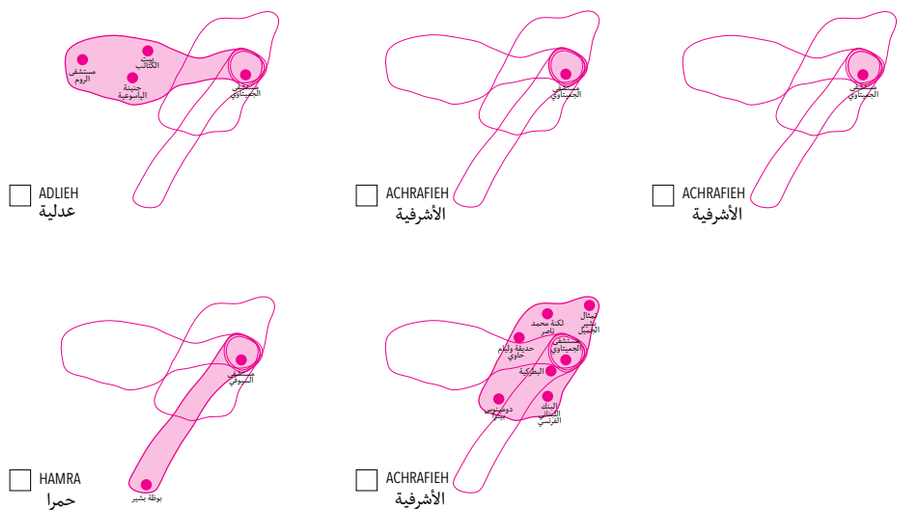
اعتبار فردي لحـــيّ الجعيتاوي
Individual account of Getawi

الاعتبارات الأخرى لحيّ الجعيتاوي
Other accounts of Getawi

مـوضع مـرجعي
Reference point

شارع
Street

LOCATION OF CURRENT WORKPLACE
مكان العمل الحالي



تركز **الخريطتان 4 و5** على منطقتين: الجعيتاوي والحمرا. عبر تغيير المقاييس يمكننا التمييز بتفاصيل أكثر روايات السائقين الفردية وإظهار التباين بين رؤية كل منهم لشارع أو منطقة واحدة (مثلاً الحدود والمعالم). توضح الخريطة منهجية البحث التي اعتمدت في خريطة 2، وتظهر أنّ الروايات الفردية جمعت في شكل واحد يرسم كل منطقة من المدينة كما تبدو على الخريطة.

المثير في الأمر أنّ أحياء المدينة لا تتشكل بالطريقة عينها. عبر مقارنة الحمرا والجعيتاوي يمكننا أن نرى من جهة أنّ الحمرا متداخلة مع أحياء أخرى في الجانب الغربي من المدينة، فيما الأشرفية من جهة أخرى تشمل كيانات صغيرة وأحياء صغيرة في المنطقة الشرقية من المدينة.

إنّ نقل هذين الشكلين في الخريطة الكبرى للتنظيم المدني (خريطة 2) يستعيد بشكل مخيف جغرافية المدينة المقسمة في الحرب الأهلية ما يوحي بأنّ الانقسامات التاريخية لا تزال تحكم حياة المدينة اليوم.

Maps 4 and 5 zoom in on two neighborhoods, Getawi and Hamra. By shifting scales, we distinguish in more detail the drivers' individual accounts and show divergences among drivers' perceptions of a single neighborhood (e.g. boundaries, landmarks). The maps clarify the methodology through which Map 2 was constructed, showing that individual accounts were merged together in a single shape that delineates each of the city's neighborhoods as it appears on the map.

Interestingly, city neighborhoods are not constructed the same way. By comparing Hamra and Jeitawi, we see, on the one hand, Hamra interlocking with other neighborhoods in the west side of the city, while on the other hand, Achrafieh acts as a container of smaller entities and sub-neighborhoods in the eastern sections of the city.

Relocating these two constructions in the larger map of urban organization (Map 2) recalls eerily the divided geography of the civil war, suggesting that historical divisions still define today's practice of the city.

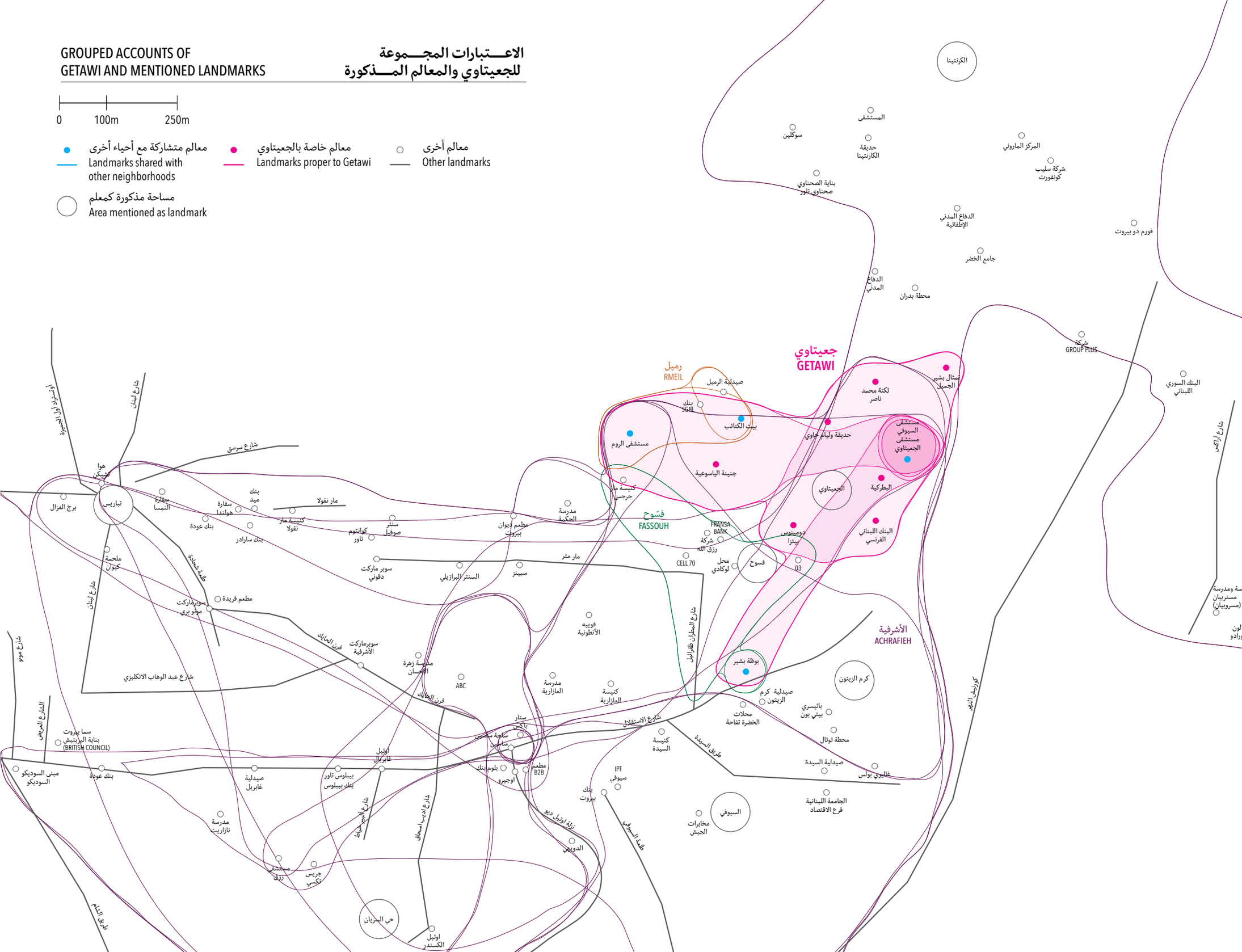
البور

GROUPED ACCOUNTS OF GETAWI AND MENTIONED LANDMARKS

الاعـــتبارات المجـــموعة للجعيتاوي والمعالم المـــذكورة

0 100m 250m

- معالم متشاركة مع أحياء أخرى / Landmarks shared with other neighborhoods
- معالم خاصة بالجعيتاوي / Landmarks proper to Getawi
- معالم أخرى / Other landmarks
- مساحة مذكورة كمعلم / Area mentioned as landmark



خريطة 5 الجـــغرافية المُـــعاشة / المُتخـــيَّلة لحـــيّ الحـــمرا

Map 5 HAMRA NEIGHBORHOOD'S LIVED/PERCEIVED GEOGRAPHY

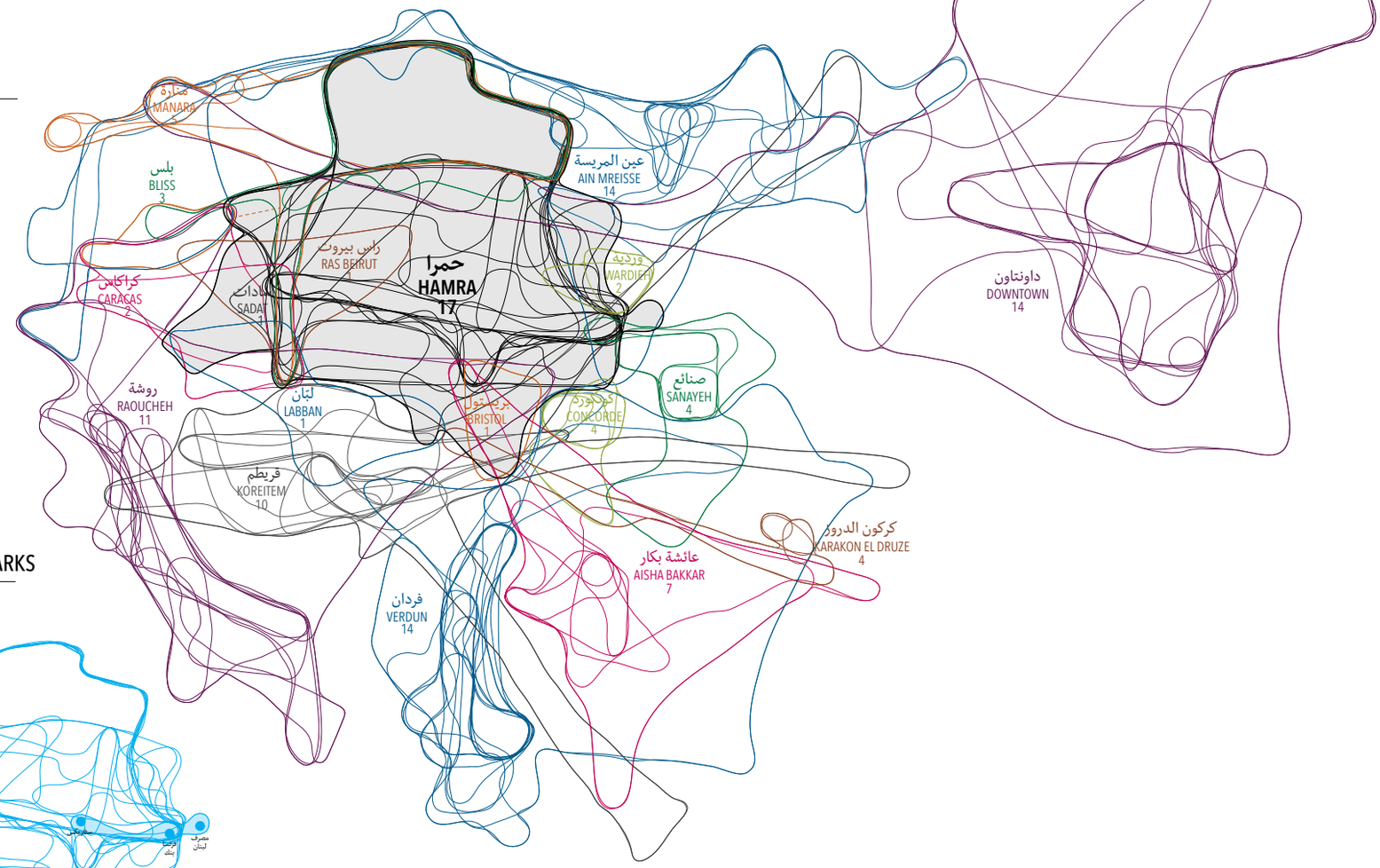
الأحياءالمتقاطعة مع الحمرا
NEIGHBORHOODS INTERSECTING WITH HAMRA

0 250m 500m

اعتـــبار فردي للحـــيّ
Individual account of a neighborhood

حـــيّ (مجموع الاعتبارات)
Neighborhood (combined accounts)

عـــــدد الاعتبارات
Number of accounts



الاعتبارات الفردية للحمرا ومعالمها
INDIVIDUAL ACCOUNTS OF HAMRA AND ITS LANDMARKS

0 500m 1km

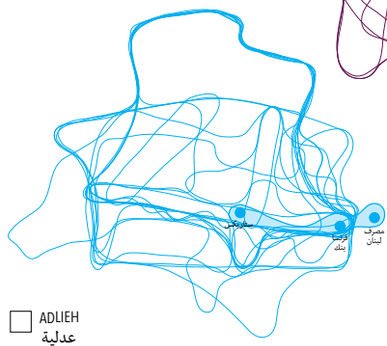
اعتبار فردي لحـــيّ الحـــمرا
Individual account of Hamra

الاعتبارات الأخرى لحيّ الحمرا
Other accounts of Hamra

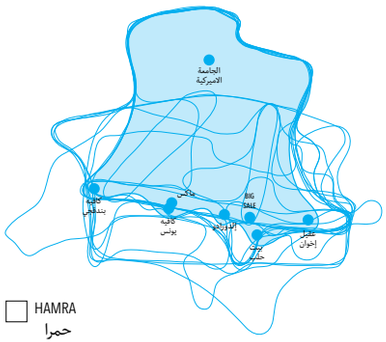
موضـــع مرجعـــي
Reference point

شارع
Street

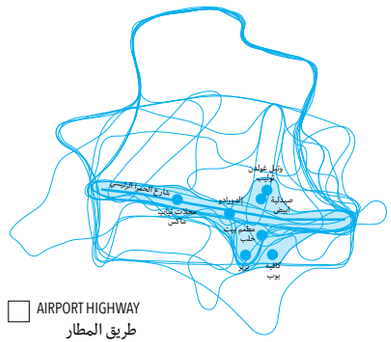
LOCATION OF CURRENT WORKPLACE
مكان العمل الحالي



ADLIEH
عدلية



HAMRA
حمرا



AIRPORT HIGHWAY
طريق المطار

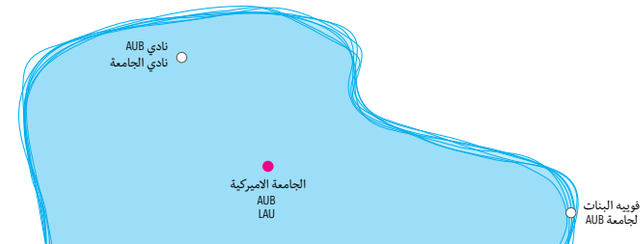
GROUPED ACCOUNTS OF HAMRA AND MENTIONED LANDMARKS
الإعـــتبارات المجـــموعة للحـــمرا والمعالم المـــذكورة

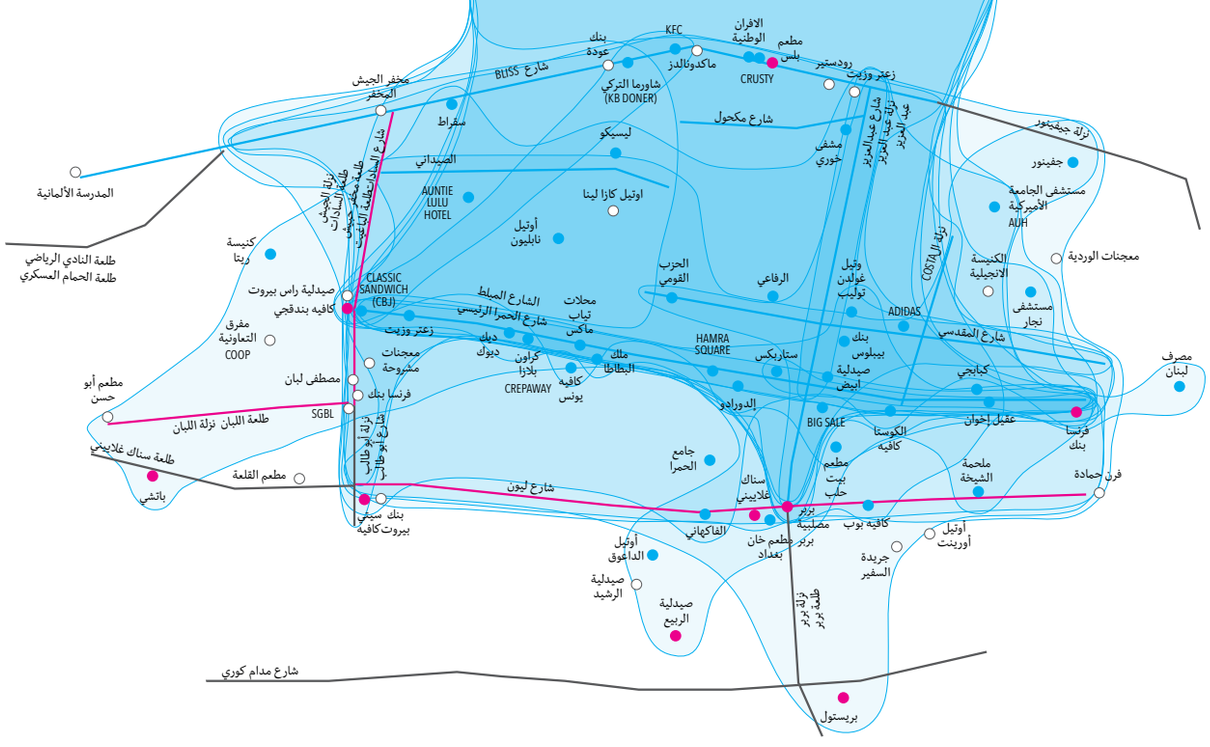
معالم متشاركة مع أحياء أخرى
Landmarks shared with other neighborhoods

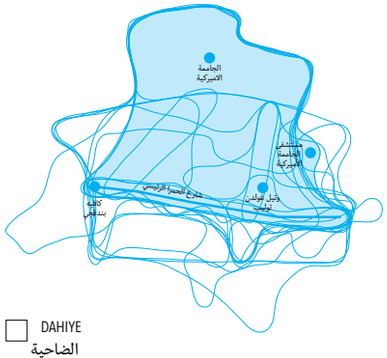
معالم خاصة بالحـمرا
Landmarks proper to Hamra

معالم أخرى
Other landmarks

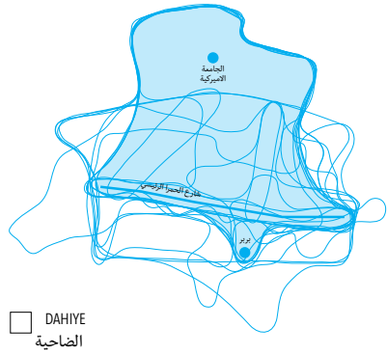
0 100m 250m 500m



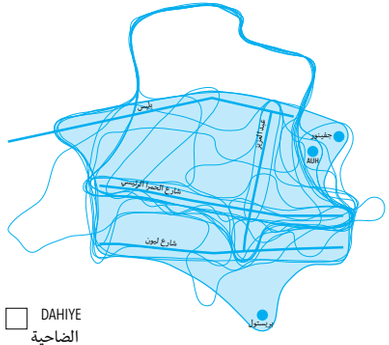




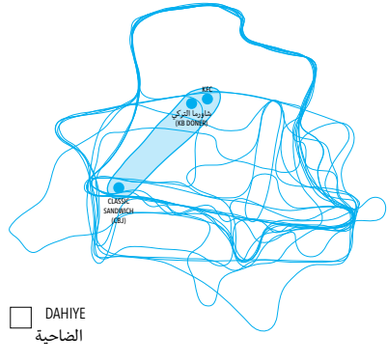
☐ DAHIYE
الضاحية



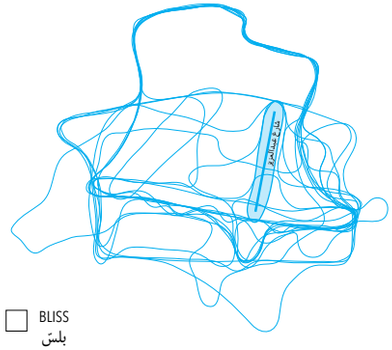
☐ DAHIYE
الضاحية



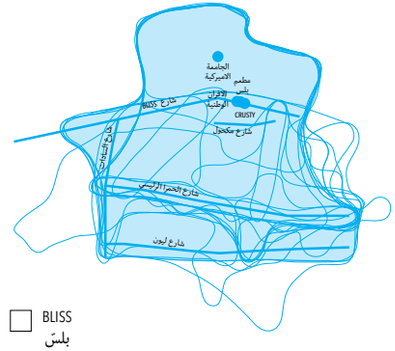
☐ DAHIYE
الضاحية



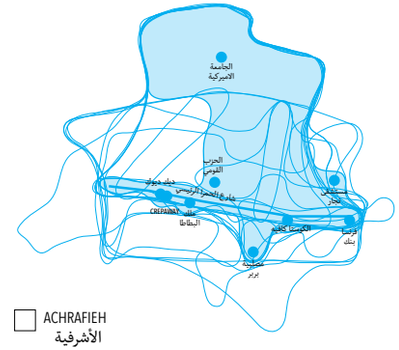
☐ DAHIYE
الضاحية



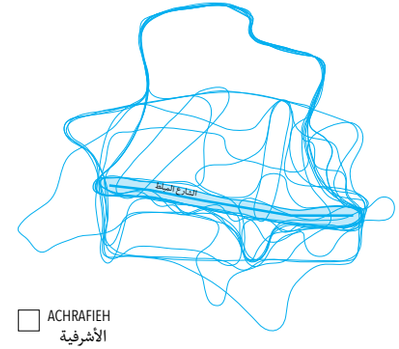
☐ BLISS
بلسّ



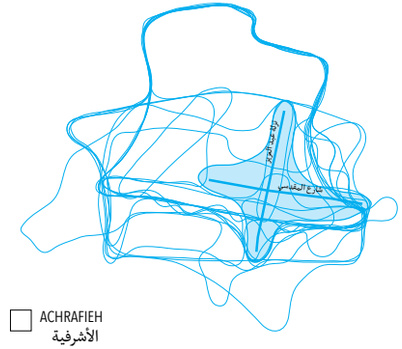
☐ BLISS
بلسّ



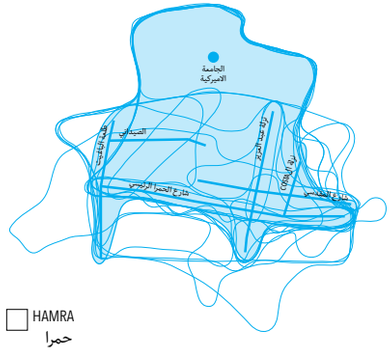
☐ ACHRAFIEH
الأشرفية



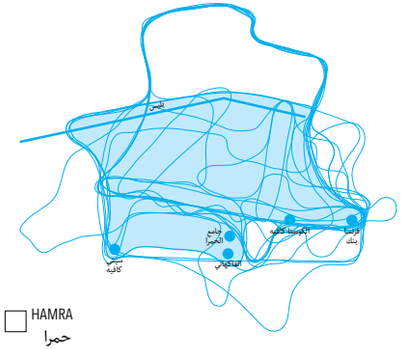
☐ ACHRAFIEH
الأشرفية



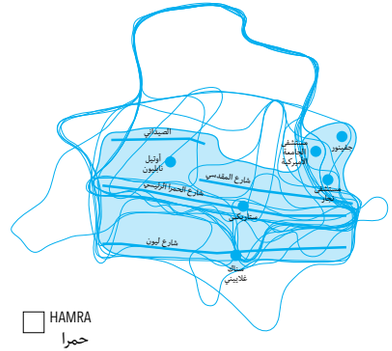
☐ ACHRAFIEH
الأشرفية



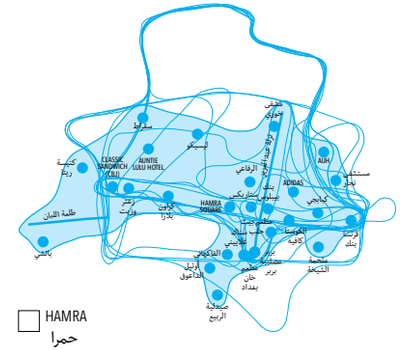
☐ HAMRA
حمرا



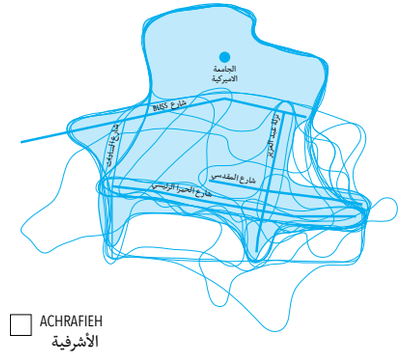
☐ HAMRA
حمرا



☐ HAMRA
حمرا



☐ HAMRA
حمرا



☐ ACHRAFIEH
الأشرفية

خريطة 6 تفاصيل الاعتبار الفردي لأحياء المدينة بحسب سائق واحد

Map 6 DETAILS OF ONE DRIVER'S ACCOUNT OF THE CITY

100m 500m 1km

مناطق غير مرسومة
Areas not mapped

جونية، أنطلياس، فنار، ديشونية
Jounieh, Antelias, Fanar, Daychounieh

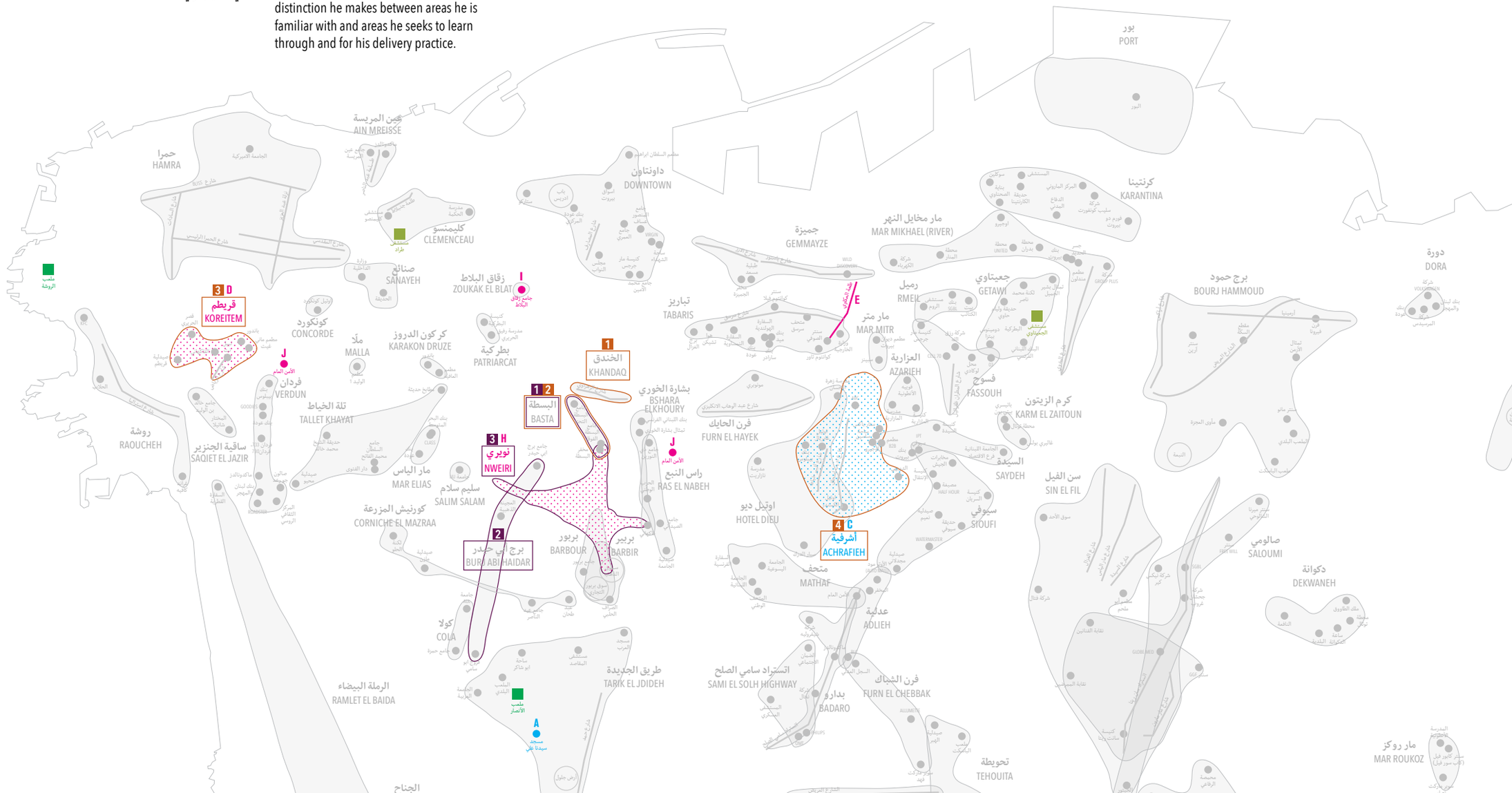
تظهر **الخريطة 6** تجربة السائق الشخصية مع تقاطع مسارات العمل والمنزل مع الوقت على جزء خريطة المدينة الخاص به. عبر استخراج أقوال حول مناطق معينة من اللقاءات وتصنيفها، تصل الخريطة بين طرق العثور على المسار والانطبعات الفردية عن المناطق المختلفة من المدينة. الجدير بالملاحظة أنّ ما يرويه السائق عن المعالم وتعريفه للحي لا يحتوي غالباً مكان سكنه وعمله، ويعكس ذلك ربما تمايزاً يقوم به بين المناطق المألوفة لديه ومناطق يسعى ليتعلم عنها عبر ومن أجل عمله في الديليفري.

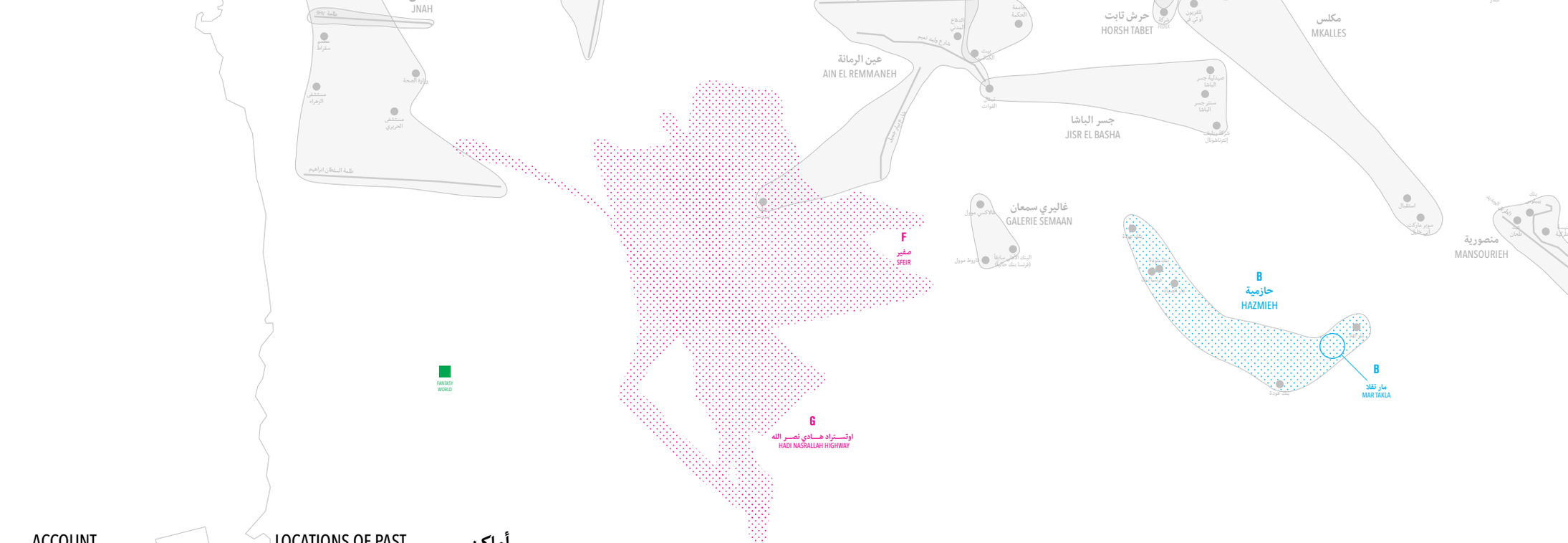
Map 6 fleshes out the individual experience of one driver, overlaying his work and housing trajectories over time on his map of the city. By extracting and categorizing quotes about specific neighborhoods from our conversation, the map links wayfinding to individual impressions of different parts of the city. It is noteworthy that the driver's account of landmarks and his definition of neighborhoods often avoids his places of residence and work, perhaps conveying a distinction he makes between areas he is familiar with and areas he seeks to learn through and for his delivery practice.

طرابلس
TRIPOLI
80+ km

فاريا
FARAYA
40+ km

جعيتا
JEITA
20+ km





ACCOUNT OF THE CITY اعتبار المدينة

- أماكن ترفيهية — Leisure destinations
- أماكن الرعاية الصحية — Healthcare locations
- المساحات من الأقل إلى الأكثر ذكراً — Areas from least to most mentioned
- اعتبار فردي للحيّ — Individual account of a neighborhood

وصف إيجابي — Positive account

وصف سلبي — Negative account

LANDMARKS معالم

- مساحة مذكورة كمعلم — Area mentioned as landmark
- موضع مرجعي — Reference point
- شارع — Street

LOCATIONS OF PAST EMPLOYMENT أماكن عمل سابقة

1. 2012 - 2013
2. 2013
3. 2013 - 2015
4. 2015 -

HOUSING TRAJECTORY المسار السكني

Lived in Daraa until 2012
من سكان درعا حتى عام 2012

1. 2012 - 2014
2. 2014 - 2016
3. 2016 -

INCIDENTS حوادث

I

« لما كنت أشتغل بالغاز رحت صلي بجامع زقاق البلاط، ومنعوني عشان أنا سني ومنصلي غير. مديري كان شيعي ياخدني نصلي هونيك، كان في شاب بالحزب قالو لمعلمي عم تجيب معك السلفية، قلي معلمي إنو "كرمالك خلص ما تجي تصلي هون". صرت صلي بواحد من المحلات يلي منتزلن غاز. »

« When I used to work delivering gas gallons cylinders. I went to pray in Zoukak el Blat mosque and they forbid me because I am Sunni and we pray differently. My boss was Chia and he was the one who used to take me there. There were some men from the Party who told my boss "you're bringing Salafis here". He told me "for your safety, stop coming to pray here", so I started to pray in one of the shops where we used to deliver

J

« رحت قدم بلاغ عن سرقة [الموتسيكل] قالولي "كيف بدك تقدم بلاغ بلا وراق" فطلبو مني سلم حالي للأمن العام. تذكرت إنو كنت مطلع باسبور قبل ما ينسرق الموتسيكل، جبتو وقدمت بلاغين واحد بالسوديكو كرمال الوراق وواحد بفردان كرمال الموتسيكل. »

« I went to declare the theft [of my motorbike], and I was told "how do you want to make a declaration without papers?" and asked me to go surrender myself to the General Security. I then remembered that before the motorcyle got stolen, I had renewed my passport. I brought it with me and made two declarations: one about my stolen papers in Sodeco, and one for the motorcycle in Verdun.»

G

« في شاب تاني كان عم يبعت على أوتستراد السيد هادي ووراقو كاسرين وقفو كمان. وحكي مع مدير المطعم، قالو له "ما بتعرف بعاشورا ممنوع السوري يفوت بعد الساعة 8 عالضاحية؟" فصرنا ناخد برّا برّا وما نحب نفوت عالضاحية. إذا في طلبية عالضاحية منتخانق، ما حدا بدو يروح. »

« Another colleague once was delivering to Hadi Nasrallah highway and his papers had expired, so they arrested him. He called the restaurant manager, inquiring: "don't you know that during Achoura, Syrians are not allowed in Dahieh after 8pm?" So we started to only drive outside Dahieh, and to dislike entering it. When we get an order to Dahieh, we argue because no one wants to go. »

H

« سرقولي الموتسيكل عالنويري، كنت صافف الموتسيكل بالموقف للبناية. الموقف تحت الأرض وإلهو باب كهربا، نزلت ما لقيتها، سألت الناطور قلي ما بيعرف. كان فيها وراقي وهويتي وورق الموتسيكل فقدمت بلاغ، رجعت تعبت تدينت مصاري لجبت موتسيكل جديد. »

« My motorcycle was stolen in Nweiry. I had parked it in the underground parking of my building that has an electric door. I went downstairs one day, it wasn't there. I asked the doorman where it was, he told me that he didn't know. My papers were in it, as well as my ID and the motorcycle's papers, so I declared the theft and I had to work hard after that to be able to buy another one. »

E

« كان في شاب بيشتغل معنا بالأشرفية، نازل بنزلة العكاوي والدني عم تشتي زحطت الموتسيكل ووقع الشاب. »

« There was a man who worked with us in Archafieh, he was once going downhill on Akkawi street and it was raining, so he slipped and fell. »

F

« لما بروح على مناطق شيعية بحس إني غريب بالمنطقة. وبوقفوني بيسألوني، بس فوت عالضاحية بضل خايف يوقفوني. [...] ما بحب فوت عالضاحية، في شاب معنا كان عم بوصل على صفير، وكان عم يحكي السيد وقتها وقفو الحزب للشاب، ومن الساعة 3 للساعة 8 ما منعرف عنو شي. بس رجع قال إنو "وقفوني الحزب اخدوني عمحل تحت الأرض وما في ضو ما ضربوني بس ضلو حاجزيني". »

« When I go to Chia neighborhoods, I feel like a foreigner to the area. And people stop me and ask me questions. When I go to Dahieh, I am constantly scared that I will get arrested. [...] I don't like going to Dahieh. Once, a colleague was delivering to Sfeir, and "Sayyed" (Hassan Nasrallah) was making a speech at the same time, and they arrested him. Between 3 pm and 8 pm, we didn't have any news of him. When he got out, he told us "Hezbollah arrested me and took me somewhere under ground, where there was no light. They didn't hit me, but they kept me there. »

IMPRESSIONS انطباعات

A

« بالمناطق السنية بفوت عادي، مثلاً جامع سيدنا علي ما بيحكو في شي. التفرقة هون بين السنة والشيعة غريبة. »

« In the Sunni areas, I go there and feel nothing. For example, I go to Sayidna Ali mosque, and no one tells me anything. It's weird how people make a difference between Sunni and Chia here. »

B

« المناطق يلّي بحبها هي مار تقلا والحازمية. كزبونات أحسن. في مرة زبون عطاني سبعة وثلاثين ألف بخشيش لوصله غرض عطريقي. »

« The areas I like are Mar Takla and Hazmieh. They have better customers. Once, one client tipped me 37'000 LBP to pick something up for him from the store »

C

« الأشرفية افضل من قريطم، هون في بخشيش أكتر، المنطقة رواق أكتر. بالأشرفية ما حدا حكاني أنت سوري أو شي بس بمناطق السنة والشيعة بيسألو. »

« Achrafieh is better than [Quoreitem]. Here, they give more tips. And the area is calmer too. [...] in Achrafieh, nobody tells me anything like "you're Syrian". »

D

« بقريطم الناس ناشفة أكتر. »

« People [in Quoreitem] are cold. »

Learning the City, Building a Community

How do these men learn to read and navigate the city? Most of our respondents had started by working for neighborhood-based businesses, delivering groceries on foot. Others had trailed a friend or relative for a few days before officially beginning on the job. Above all, our findings confirmed the importance of a thick web of social networks (kinship and village ties) that consolidates the knowledge acquired about the city by generations of labor migrants who have come from Syria to Beirut. More specifically, Syrian deliverymen learn landmarks and wayfinding techniques primarily from older relatives who preceded them on this job while police avoidance strategies are shared on social media and particularly on whatsapp cellular communication. As time passes, the social networks extend beyond family and national relations and several long-timers explained their reliance on *whatsapp* groups connecting motorcycle drivers, irrespective of national or religious belonging, and providing mutual support by warning against checkpoints.

Ultimately, it is possible to see in the process of negotiating one's mobility and visibility in the city alongside other refugees and Lebanese men, the rise of new forms of solidarity that bring men closer on the basis of shared class conditions rather than national belonging and ushers new forms of claiming the city based on class solidarity among individuals who resist policing and poor work conditions. Thus, in one indicative anecdote, a Syrian delivery man recounted how a Lebanese colleague had convinced him to contest a driving ticket he had received driving the wrong way then accompanied him to court where he pleaded on his behalf to the judge since the Syrian man couldn't enter the tribunal without official papers, saving him 100USD in fines. Another described a group of colleagues who redistribute delivery jobs depending on the destination and their respective familiarity with the city's zones. A third explained how colleagues reallocate jobs in high security areas to Lebanese delivery men since the latter are better equipped to face an aggressive checkpoint.

In sum, long timers frequently displayed an attitude of solidarity that reflects their shared experiences in the city, one that translates into confidence in one's experience and faith in the collective. Thus, several of our respondents recalled putting forward collective demands for better pay or work conditions, an unusual feat for undocumented migrants in situations of high vulnerability. For example, one respondent reported organizing a "sort of strike", making the employer choose between a raise for all delivery drivers or facing mass resignation… a negotiation that lead 18 of the 20 deliverymen to resign collectively, and, more interestingly, for the men to refuse to take-back the job unless they were all offered the same raise. An-

فهم المدينة، بناء مجموعة متضامنة

كيف يتعلّم هؤلاء الرجال أن يقرؤوا المدينة ويتنقّلوا فيها؟ معظم من التقينا بهم كانوا قد بدأوا بالعمل في متاجر صغيرة داخل أحياء معينة وكانوا يوصلون الحاجيات مشيًا على الأقدام. آخرون رافقوا صديقًا أو قريبًا لهم بضعة أيام قبل أن يبدأوا رسميًا بالعمل في الدليفري. إلا أنّ بحثنا أكّد أهمية شبكة التواصل الاجتماعي الكبيرة (القرابة أو المعرفة من القرية نفسها) قبل أيّ وسيلة أخرى للتعرّف إلى المدينة. هذه الشبكة تعزّز المعرفة المكتسبة حول المدينة من قبل أجيال من العمال المهاجرين الذين أتوا من سوريا إلى بيروت. وبشكل أدق، يتعلم سائقو الدليفري السوريون أساليب التنقّل وأماكن وجود العامل بشكل أساسي من الأكبر سنًا الذين يعملون قبلهم في هذه الوظيفة، فيما تتم مشاركة استراتيجيات تفادي الشرطة على وسائل التواصل الاجتماعي، لا سيّما على تطبيق واتساب عبر الهواتف النقالة. مع مرور الوقت، تمتد الشبكة الاجتماعية إلى خارج العائلة والمعارف السوريين، حيث فتح بعض من يعملون في هذه المهنة منذ زمن كبير يعتمدون على المجموعات على تطبيق واتساب التي تجمع سائقي الدراجات النارية، بغضّ النظر عن الجنسية أو الانتماء الديني، وهي تمنح المساندة المتبادلة عبر التنبيه بشأن وجود الحواجز الأمنية.

بالتالي، إنّ هؤلاء اللاجئين يفاوضون تنقّلهم ومرئيّتهم إلى جانب لاجئين آخرين ورجال لبنانيّين، ومن خلال هذه التجربة المشتركة يمكننا أن نلاحظ انتشارًا لأشكال جديدة من التضامن، تجمع الرجال وتقرّبهم بعضهم من بعض على أساس الظروف الطبقية المشتركة عوضًا من الانتماء الوطني. وذلك يقدّم أشكالًا جديدة من المطالبة بالحق في المدينة بناءً على التضامن الطبقي

other delivery driver recalled how the unjust firing of one of the deliverymen on the crew of his restaurant led him and four other colleagues to resign within a few days. Asked how they could challenge their employers given how badly they needed to work, the men explained that they had acquired sufficient skills and mastery of the city's map to justify demanding better work conditions. No doubt, the strong solidarity ties built while learning together to navigate the city and sharing the same risks in this form of work further bind these men together and empower them to organize collectively for their rights.

Negotiating Mobility

While mapped trajectories reflect a widespread presence and solidarity networks that promise empowerment, neither should conceal the actual struggles faced by deliverymen in their quest for fluid mobility. Indeed, a Syrian driver's visibility riding a scooter on the city's streets can be described as "tolerated" since he is performing an occupation within the acceptable "menial" functions typically ascribed to his countrymen[3]. Yet this presence is heavily negotiated, since it is looked at suspiciously by some and criminalized by others. As a result, there are always risks to be stopped, harassed, fined, taken to spend a night at the police station and/or to lose one's motorbike without much hope to recover it.

The main protection against this harassment is undeniably one's legal residency status. The deliverymen we interviewed almost unanimously struggled to keep or find a sponsor (*kafeel*) and improve their overall legal situation. In recent years, this longing for legality had also been intensified with new restrictions imposed on their ability to acquire a motorbike and obtain a Lebanese driving permit and/or to circulate at night. Yet, less than a third of our respondents were successful at this task. Seven years after the outbreak of the war, Syrian official documents have expired and renewal requires a trip to Syria where one is unlikely to evade conscription. Sponsorship is also costly and frequently involves an unofficial payment to the sponsor in exchange for his/her service. As described elsewhere in this publication, the legal framework is itself murky, uncertain, and rapidly changing, making it even harder to maintain a legal status. Furthermore, checkpoints may begin to implement additional scrutiny or new measures that do not necessarily reflect a change in regulations, such as recent measures against motorbike drivers that convinced many of our interlocutors that a ban had been introduced on Syrians owning motorbikes when we found no legal basis for such a decision. As a result, most had to find ways around their legal status. Many have obtained an international driving license in Syria, and drive in Lebanon with this document in hand, knowing that policemen sometimes accept it as a valid driving permit and sometimes not. Some have resorted to registering the scooter in the name of a Lebanese acquaintance, relative, or friend and now drive it with a legal authorization from the latter. While the measure allows the driver to overcome an important barrier,

على الاختيار بين زيادة رواتب جميع سائقي التوصيل أو مواجهة استقالتهم، ما دفع 18 من أصل 20 سائق دليفري إلى الاستقالة وإلى رفضهم استعادة الوظيفة في حال عدم دفع الزيادة نفسها للجميع. وذكر سائق آخر كيف دفع الصرف التعسفي لزميل له في الطعم إلى استقالته مع أربعة من زملائه في غضون أيام. سألنا هؤلاء الشبان عن جرأتهم في تحدي أرباب العمل رغم حاجتهم الماسة للعمل، فقالوا إنهم أصبحوا يمتلكون المهارات الطاوية ومعرفة كافية حول خريطة المدينة، ما يُمكّنهم من طلب ظروف أفضل في العمل. من دون شك، إنّ روابط التضامن القوية التي ينسجها سائقو الدليفري خلال تعلّمهم كيفية التنقل في المدينة إضافة إلى مواجهتهم الخاطر نفسها في العمل هي عوامل تقرّبهم بعضهم إلى بعض وتُعزّز من إمكاناتهم في تنظيم أنفسهم بشكل جماعي للمطالبة بحقوقهم.

محاربة قيود التنقل

في الوقت الذي تعكس فيه المسارات الـمُحدّدة على الخرائط وجوداً واسع الانتشار في المدينة، وشبكات تضامن تُعزّ بتمكين سائقي الدليفري، لا يجب أن يغطي ذلك على النضال الحقيقي الذي يواجهه هؤلاء الشبان في مسعاهم للتنقّل والتحرّك السلس. إذ إنّ مرئية السائق السوري على دراجة نارية في شوارع المدينة «تُحتَمَل» بما أنّه يقوم بعمل «وضيع» مثل الوظائف الأخرى التي تُعطى عادةً لأبناء وطنه[3]. لكن هذا الوجود يبقى جدلياً بينما يعتبره البعض مشبوهاً ويجرّمه بعض آخر. بالنتيجة، هناك دوماً إمكانية توقيف السائق وتعرضه للتحرّش وتغريمه واحتجازه لليلة في مخفر الشرطة و/أو خسارة دراجته النارية من دون أي أمل باستعادتها.

من دون شك، إن الحماية الأساسية من هذا التحرّش هي الإقامة القانونية. فالشبان الذين التقينا بهم أجمعوا بشكل شبه موحد على أنّهم عانوا من أجل إيجاد كفيل وتحسين وضعهم القانوني ككل. في السنوات الماضية، تعاظم التوق من أجل الحصول على الأوراق القانونية بسبب فرض قيود جديدة على قدرتهم على الحصول على دراجة نارية ورخصة قيادة لبنانية و/أو رخصة للتنقل الليلي. لكن أقل من ثلث من التقيناهم بهم نجحوا في ذلك. فبعد سبع سنوات على اندلاع الحرب، انتهت صلاحية الأوراق الرسمية السورية التي يتطلب تجديدها رحلة إلى سوريا، حيث من المتوقع ألّا يتمكن الشاب من تفادي الخدمة العسكرية. كذلك فإنّ الكفالة مكلفة وغالباً ما تتطلب دفع مبالغ بشكل غير رسمي إلى الكفيل مقابل خدماته/ها.

LANDMARKS معالم

مساحة مذكورة كمعلم
Area mentioned as landmark

موضع مرجعي
Reference point

شارع
Street

اعتبار فردي للحيّ
Individual account of a neighborhood

مكان العمل: العدلية — LOCATION OF WORKPLACE: ADLIEH

العمر : 27 — AGE: 27

عام الوصول إلى لبنان: 2012 — ARRIVAL TO LEBANON: 2012

Maps 7 (A to E) isolate 5 drivers' individual accounts of the city, showing how varied they are in terms of both coverage and level of detail. Clearly no single account is fully exhaustive or meticulous. By comparing the accounts, we notice similarities in how certain neighborhoods are understood, such as Achrafieh, but also stark differences across different parts of the city. For example, knowledge of the very densely populated southern suburb is recollected as distinct shapes with generally larger areas and fewer landmarks, while the neighborhoods in Municipal Beirut tend to overlap and have more detail –an indirectly proportional relationship between how dense the neighborhood is and how much of it one remembers.

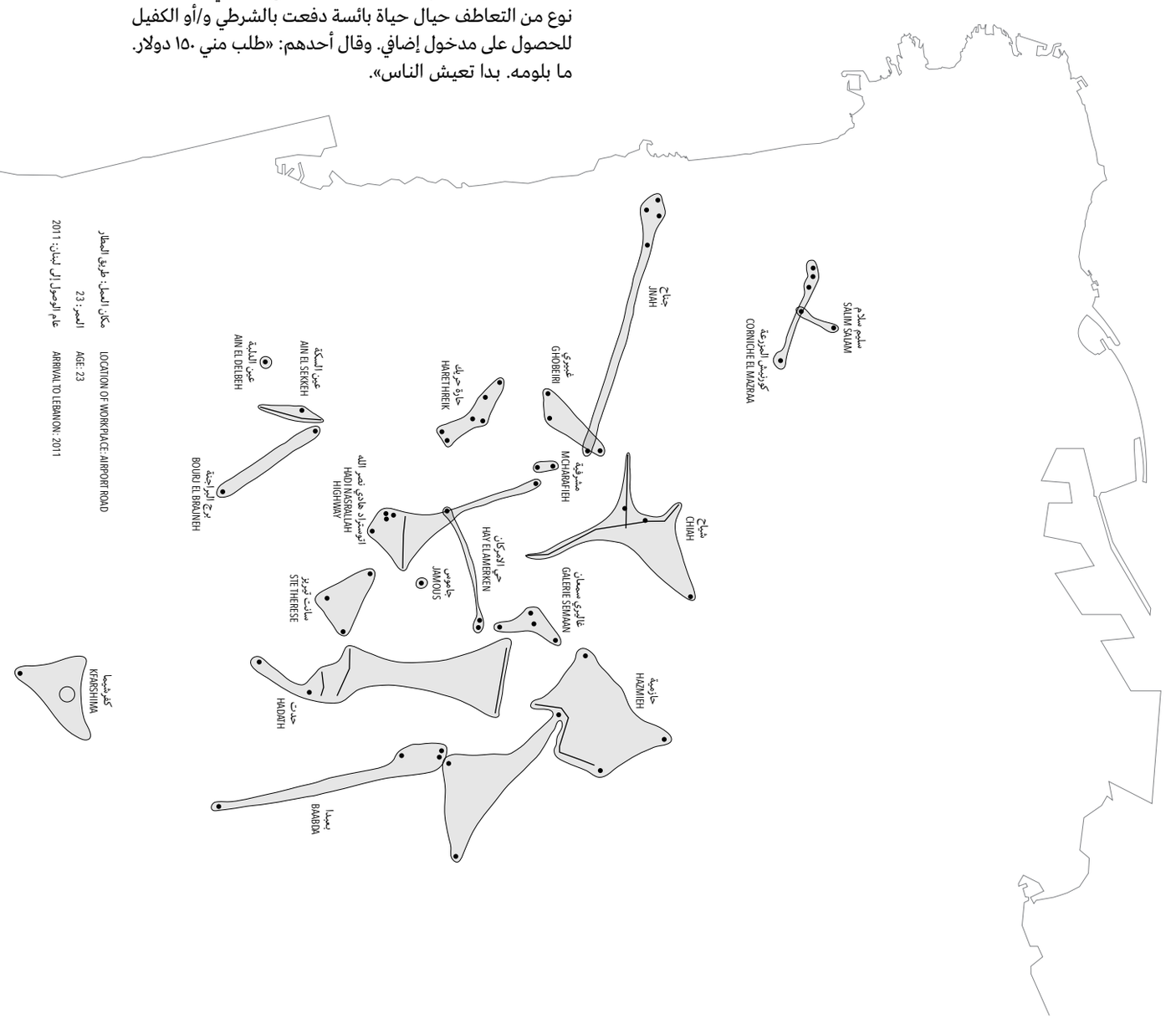
تقوم **الخرائط 7A – 7E** بعزل روايات خمسة من السائقين في المدينة، وتظهر كيف تختلف هذه الروايات في التغطية ومستوى التفاصيل. من الواضح أنّه لا توجد رواية واحدة شاملة أو دقيقة كلياً. عبر مقارنة الروايات لاحظنا تشابهاً في فهم بعض الأحياء، مثل الأشرفية، فضلاً عن الاختلافات الفاقعة عبر الأجزاء المختلفة من المدينة. على سبيل المثال، فإنّ معرفة الضاحية الجنوبية للمدينة ذات الكثافة السكانية العالية تأتي على طريقة أشكال مختلفة مع مناطق واسعة بشكل عام ومعالم أقل، فيما المناطق داخل بيروت البلدية تتداخل وفيها تفاصيل أكثر، وهي علاقة نسبية غير مباشرة بين الكثافة وما يمكن للمرء تذكره في كل حي.

it exacerbates his vulnerability vis-à-vis the "legal" bike owner, the police officer, and more generally anyone questioning the legitimacy of his presence on the street.

If legality is protective, it still doesn't provide immunity against the daily harassment these men encounter on the hands of policemen or self-appointed strongmen. Indeed, the path to mobility is obstructed by a whole range of formal and informal arrangements imposed by various municipal and police authorities such as night permits recently imposed for those who want to ride a motorbike at night, curfews, ad-hoc checkpoints, and random arrests. As a result, all men described a path of learning to circumvent policemen and pseudo-policemen who use the threat of the law to extract personal financial profit from their vulnerability. Under these conditions, it was interesting to note that our respondents didn't consistently mirror our distraught when they described encounters with the policemen and/or sponsors who had extracted hefty fees in exchange for supporting one's case. Instead, most maintained a level of mutual understanding around a shared class struggle or perhaps only empathy for a difficult survival that pushed policemen and/or sponsors to seek additional income. "He asked for 150$", one of them said speaking of the legal owner of his motorcyle, "I don't blame him, people need to live".

وكما ذكرنا في مكان آخر في هذا النشور، فإنّ الإطار القانوني بحد ذاته غامض وغير مضمون وينتغيّر بشكل سريع، مما يجعل الحصول على إقامة قانونية أمراً صعباً. بالإضافة إلى ذلك، قد تفرض إجراءات إضافية وتدقيق عند الحواجز الأمنية من دون أي تغيير في الأطر القانونية كما حصل مؤخراً مع العديد من الشبان الذين التقيناهم وكانوا مقتنعين بأن وزارة الداخلية أضافت القيود على امتلاك الدراجة النارية بسبب التضييقات التي فُرضت عليهم، بينما لم يطرق في الحقيقة أي تعديل قانوني. ونتيجة لذلك، أصبح معظمهم إلى إيجاد طرق لتخطي عقبات وضعهم القانوني. فالعديد منهم حصل على رخص قيادة دولية من سوريا استخدم أثناء تنقلهم في لبنان، علماً أنّ أغوار الشرطة يقبلون بها أحياناً كرخصة قيادة صالحة بعكس أحياناً أخرى. كما لجأ البعض إلى تسجيل الدراجة باسم أحد معارفهم أو أقاربهم أو أصدقائهم اللبنانيين وحصلوا منه على وكالة لقيادتها. وفي حين سمح ذلك لهم بتخطي عقبة كبيرة، إلاّ أنّه يعزّز من هشاشتهم تجاه ملاك الدراجة «الشرعي» والشرطي، وبشكل عام تجاه أي شخص يشكّك في شرعية وجودهم في الشارع.

وإذا كان الوضع القانوني الشرعي يحمي، فإنَّه لا يُؤمّن الحصانة تجاه التحرش اليومي الذي يتعرَّض له هؤلاء الشبان على يد الشرطة وكل من ينصّب نفسه في موقع السلطة الأحياء. وبالفعل، فإنّ الدرب نحو التنقل الحرّ تعيقه مجموعة كبيرة من الترتيبات الرسمية وغير الرسمية، تفرضها البلديات المختلفة والسلطات الأمنية والشرطة، مثل رخص التنقل الليلي التي فُرضت مؤخّراً على من يرغب في ركوب دراجة نارية ليلاً، وحظر التجول، والحواجز الأمنية المختلفة، والتوقيفات العشوائية. نتيجة لذلك، عبَّر جميع الشبان عن تعلّمهم كيفية تجنّب رجال الشرطة، ومن يدّعون أنّهم عناصر في الشرطة الذين يهدّدونهم باللجوء إلى القانون من أجل الحصول على مكاسب مادية استغلالاً لضعف السائقين. في ظل هذه الظروف، كان من الجدير بالذكر أنّ الشبان الذين التقينا بهم لم يشعروا بمقدار الذعر نفسه الذي شعرنا به حين أخبرونا عن مغامراتهم مع الشرطة و/أو كفلائهم الذين أخذوا منهم مبالغ طائلة مقابل كفالتهم. في المقابل، حافظ الكثيرون على تفاهم مشترك حيال الصراع الطبقي المشترك أو نوع من التعاطف حيال حياة بائسة دفعت بالشرطي و/أو الكفيل للحصول على مدخول إضافي. وقال أحدهم: «طلب مني ١٥٠ دولار. ما بلومه. بدا تعيش الناس».

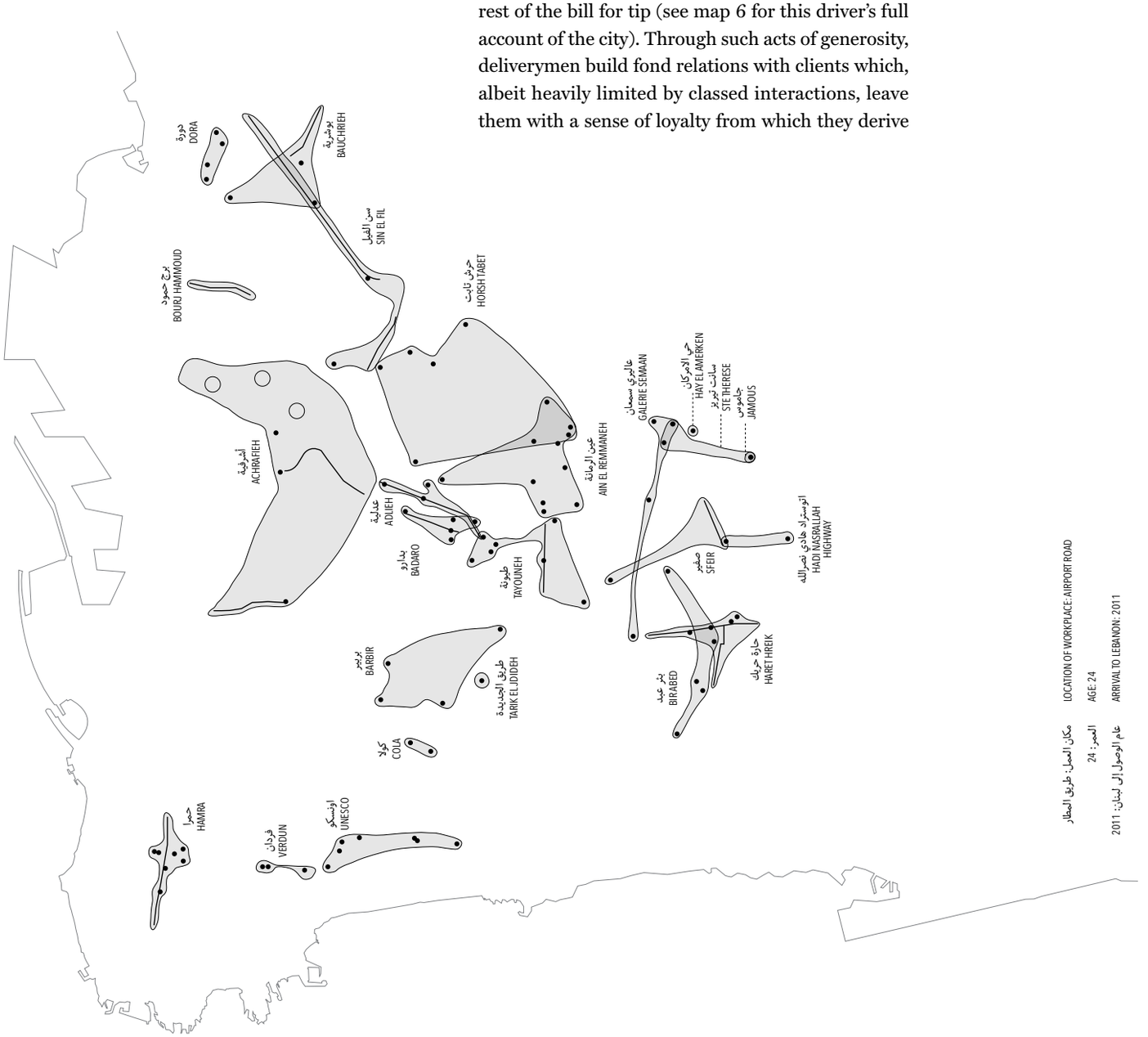


مكان العمل: طريق المطار
LOCATION OF WORKPLACE: AIRPORT ROAD
العمر: 23
AGE: 23
عام الوصول إلى لبنان: 2011
ARRIVAL TO LEBANON: 2011

Almost all interviewed delivery men nonetheless identified their competence to "evade" harassment as at least as important for their job as their knowledge of the city's geography: as delivery drivers, they need to predict and avoid checkpoints, to maneuver out of getting a ticket which can be given randomly, "for example –as happened to one of my friends, because his motorbike was apparently noisy", to reduce the fee of a ticket if it has become unavoidable, to evade an abusive policeman trying to extract ransom "because, he told me, I was a terrorist [...] a claim I paid off with 100,000LBP before we reached the [police] station"... All this, and reach the clients' homes with their precious package still warm and within the promised delivery time... which places back in full mode with the rest of the Lebanese drivers, saving time by ignoring traffic laws, driving on sidewalks, and leaving the motorbike in no-parking zones.

The Freedom to Move

Despite the difficulties associated with this job, interviews show that food delivery driving is a coveted employment to all these men. To begin with, this employment is physically less taxing than construction work, which is tough on the body. The employment is also steady and when secured with one of the larger restaurant chains, provides relative long-term security. Tips complement meager monthly salaries, making income substantially higher than other employment avenues. They also provides the opportunity to work *more* and be paid better if one builds a relationship of trust with specific clients. Thus, a client asked one of our respondents to take his debit card, withdraw a US$100, run an errand in a nearby grocery store then, seeing he had executed the task honestly, left him the rest of the bill for tip (see map 6 for this driver's full account of the city). Through such acts of generosity, deliverymen build fond relations with clients which, albeit heavily limited by classed interactions, leave them with a sense of loyalty from which they derive



مكان العمل: طريق المطار
العمر: 24
عام الوصول إلى لبنان: 2011

LOCATION OF WORKPLACE: AIRPORT ROAD
AGE: 24
ARRIVAL TO LEBANON: 2011

إنّ مصدر سائقي الدليفري الذين التقيناهم بهم أعطوا الأولوية في «تجنب» التحرّش الأهمّية نفسها التي تتحلّى بها معرفتهم بجغرافية المدينة: إذ عليهم كسائقي توصيل توقّع وتجنب الحواجز الأمنية، والحذر من تلقي الغرامة التي يمكن إعطاؤها عشوائياً «كما حصل مع صديق لي لأنّ دراجته كانت على ما يبدو تصدر ضجيجاً» وتخيّف مبلغ الغرامة في حال الحصول عليها، وتقاضي شرطي فاسد يحاول الحصول على فدية «لأنّه قال إنّي في منطقة ممنوع ركن الدراجات فيها.

إلى جانب الإنهاك الجسدي الذي يسببه العمل في الشارع، يعاني سائقو الدليفري من ضغوط نفسية ناتجة عن التعرّض المستمر للتحرّش الجنسي والعنصرية. فالتحرّش الجنسي يأخذ أشكالاً متعدّدة، من التعليقات الجنسية والنظرات المتطفّلة إلى التلامس الجسدي غير المرغوب فيه. وقد أخبرنا أحد السائقين أنّه تعرّض للتحرّش الجنسي من قبل امرأة كانت تطلب منه توصيل الطلبات إلى منزلها، وأنّه شعر بالخوف والإهانة عندما حاولت لمسه. وتتعرّض النساء اللواتي يعملن في توصيل الطلبات إلى مضايقات أكثر حدّة، وتتراوح بين التعليقات الجنسية والتحرّش الجسدي. وقد أخبرتنا إحدى السائقات أنّ رجلاً حاول تقبيلها عندما ذهبت لتوصيل الطلب إلى منزله، وأنّ رجلاً آخر حاول الدخول إلى منزلها عندما فتحت له الباب لتسلّم الطلب. وتتعرّض النساء أيضاً للعنصرية، إذ يُطلب منهن أحياناً عدم الذهاب إلى مناطق معيّنة، أو يُرفض تسليمهن الطلبات بسبب لون بشرتهن.

desirable neighborhoods where tips are higher and people kinder. “I like Achrafieh most,” said one of our respondents, “because it is a calm area and people give higher tips.” Interestingly, this distinction does not necessarily depend on the income range of the area’s residents. One respondent went as far as describing a hierarchy of clients where religious belongings and tips are correlated… while another claimed that “poor” clients give better tips than those who are better off since they have a sense of solidarity with the delivery drivers.

The best aspects of the delivery employment are nonetheless derived from the freedom associated with this job. As a delivery driver, one escapes the direct supervision of a boss one suffers on a construction site, in a factory, or working behind the counter of a supermarket. Even better, the alibi of “delivering food” grants these men the possibility of roaming the city and driving through its streets when, as described above, their visibility and mobility is otherwise criminalized. There may also be, as noted elsewhere, the

personal satisfaction. The delivery drivers take pride in these relations… and one of them went as far as bragging that “these people are my clients, not the restaurant’s. If I change jobs, they will follow me. This is my asset as a delivery driver.” To old timers, these individual incentives and clients ultimately consolidate in an affective geography of the city with

LOCATION OF WORKPLACE: HAMRA
العمل: الحمرا

AGE: 27
العمر: 27

ARRIVAL TO LEBANON: 2006
عام الوصول إلى لبنان: 2006

حرية الحركة

على الرغم من كل الصعوبات التعاقدة بهذه المهنة، فقد أظهرت العاملات أنّ توصيل الطعام مهنة يسعى إليها هؤلاء الشبان. بداية، تتطلب جهداً أقل من العمل في البناء الذي يُضني الجسد. كما أنها عمل دائم، وحين يتم الحصول عليها في أحد المطاعم ذات الفروع الكثيرة، فهي تتحول إلى أمان وظيفي طويل الأمد. والرفاهيين يزيد من الرتب الشهري للمُخضن، مما يجعل الدخول أعلى من مدخول الوظائف الأخرى. وتشكل فرصة للعمل أكثر مقابل مدخول أكبر في حال بنى لدى علاقة ثقة مع بعض الزبائن العميزين. وقد طلب أحد الزبائن من أحد السائقين سحب مبلغ مئة دولار أميركي من الصرّاف الآلي بعد أن أعطاه بطاقة الصرفية لشراء بعض الحاجيات له من التجر القريب، وبعد أن رأى أنه قام بالعمل بأمانة تامة ترك له كل المبلغ النقدي كبقشيش.

عبر لفتات كريمة مماثلة، يبني شبان التوصيل علاقات ودّية مع الزبائن، وعلى الرغم من أنّ العلاقة معهم محكومة بالتفاعل الطبقي، ويشعر السائقون بنوع من الولاء يستقون منه شعوراً شخصياً بالرضى. يعتز شبان التوصيل بهذه العلاقات، وأحدهم

تفاخر بقوله إنَّ «هؤلاء الناس هم زبائني ومش زبائن المطعم. إذا غيرت وظيفتي رح يلحقوني. هذا الشي الغالي يلي بملكه كدليفري». بالنسبة للقديمين في المهنة، تتعزز هذه المحفزات الشخصية والزبائن في خريطة جغرافية معينة للمدينة، فيها أحياء مفضّلة لديهم يرتفع فيها البقشيش وحيث الناس ألطف. «بحب الأشرفية أكتر شي» قال أحد المستطلعين، «لأن المنطقة هادية والناس بتعطي بقشيش أكتر». اللافت أنّ هذا التمييز لمنطقة دون أخرى لا يتعلق بمداخيل سكان المنطقة وحسب، أحد المستطلعين وصف تراتبية بعض الزبائن، حيث ربط الانتماءات الدينية بالبقشيش، وقال آخر إنّ «الفقراء» يمنحونهم بقشيشاً أكبر لأنّهم «بيشعروا فينا».

إنّ أفضل الجوانب لوظيفة التوصيل تنبثق من دون شك من الحرية المرتبطة بهذه الوظيفة. كسائق توصيل يهرب الشاب من المراقبة المباشرة للمدير، كما هي حال الذين يعملون في مواقع البناء، أو المعامل، أو المتاجر. والأفضل من ذلك أنَّ عذر «توصيل الطعام» يمنح هؤلاء الرجال إمكانية التجول في المدينة والتنقل عبر شوارعها، في ظروف تُجرِّم عادة مرئيتهم وحركيتهم. وهناك أيضاً ما سبق ذكره عن الفخر المرتبط بمخاطر العمل[4]. لكن ذلك بكل الأحوال لا يجب أن يخفي الصعوبة والمخاطر الحقيقية المرتبطة بقيادة دراجة نارية في بيروت. وقد عبَّر العديد من الشبان عن مخاوفهم من المخاطر التي يواجهونها عندما يتنقلون في شوارع المدينة، خصوصاً أيام المطر الغزير، أو حين يقوم سائقو «السيرفيس» أو سيارات الأجرة التشاركية بالقيادة المتهورة التي تتسبب بمخاطر شتى، ما دفع أحد الذين التقينا بهم للقول «منحمل دمنا على كفنا ومنمشي».

ختاماً

إنّ تجارب شبان التوصيل السوريين في المدينة على الدراجات النارية تعطينا خريطة تقريبية لشبكات الأماكن والناس والمواد والصور والأنظمة الخاصة بعدم المساواة التي يواجهها اللاجئون السوريون في بيروت اليوم. إذا ابتعدنا قليلاً عن المدينة للتفكير في موقف هؤلاء الشبان وغيرهم من الأفراد المهمشين في مدن اليوم في دول الشمال والجنوب حول العالم، نجد أنّه من الضروري أن نفكر في تغيير طرق الانتماء إلى المدينة وإيجاد طرق جديدة لطلب الحق في ممارسة المدينة من أسفل إلى أعلى، خصوصاً حين تصبح مرئية جسد الشخص في الأماكن العامة تُمثّل القبول السياسي والانعتاق.[5]

[1] Monroe, K., 2014, “Labor and the Urban Landscape: Mobility, Risk, and Possibility among Syrian Delivery Workers in Beirut” in: *Anthropology of Work Review* 35 (2): 84-94.
[2] Sheller, M. and Urry, J. 2006. “The New Mobilities Paradigm” in: *Environment and Planning A* 38, pp. 207-226.
[3] Dahdah, A. 2015. *Habiter la Ville sans Droits: Les Travailleurs Migrants dans les Marges de Beyrouth (Liban)*, Thèse de doctorat en Géographie, Aix-Marseille.
[4] Caldeira, T. 2012. “Imprinting and Moving Around: New Visibilities and Configurations of Public Space in São Paulo,” *Public Culture* 24(2): 385-420.
[5] Fawaz, M. 2018. “Towards a City-zenship Approach to Urban Refugees” in: Lebanese Center for Public Policy, Policy Brief, at: https://goo.gl/ePCyg3

pride associated with the risky nature of the job[4]. This, however, should not mask the hardship and actual dangers associated with riding a motorbike in Beirut. Thus, most men expressed openly their fears of the dangers they encounter driving through the city’s streets, particularly on days of heavy rains or when other unruly drivers, particularly carpool taxi cabs (or *service*), generate severe hazards… pushing one of our respondents to claim that as delivery drivers, “we hold our blood on our palms and go”.

In Closing

The experiences of Syrian delivery drivers in navigating the city on motorbikes provide a rough map of the network of places, people, materials, images, and systems of inequalities navigated by Syrian refugees in today’s Beirut. Zooming out of the city to think of the position of these young men, like many other disenfranchised individuals in today’s cities of the global north and south, we find it imperative to think of changing forms of city-zenship and innovative forms of claiming the right to the city from below, particularly when the sheer visibility of one’s body in public spaces becomes a critical act of political affirmation and emancipation.[5]

[1] For an analysis of the mobility of Syrian delivery drivers before the war in Syria, see: Monroe, K., 2014, “Labor and the Urban Landscape: Mobility, Risk, and Possibility among Syrian Delivery Workers in Beirut” in: *Anthropology of Work Review* 35 (2): 84-94.
[2] Sheller, M. and Urry, J. 2006. “The New Mobilities Paradigm” in: *Environment and Planning A* 38, pp. 207-226.
[3] Dahdah, A. 2015. *Habiter la Ville sans Droits: Les Travailleurs Migrants dans les Marges de Beyrouth (Liban)*, Thèse de doctorat en Géographie, Aix-Marseille.
[4] Caldeira, T. 2012. “Imprinting and Moving Around: New Visibilities and Configurations of Public Space in São Paulo,” *Public Culture* 24(2): 385-420.
[5] Fawaz, M. 2018. “Towards a City-zenship Approach to Urban Refugees” in: Lebanese Center for Public Policy, Policy Brief, at: https://goo.gl/ePCyg3