

T.C.
BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
SOSYOLOJİ ANABİLİM DALI
SOSYOLOJİ BİLİM DALI



İŞE GİDİP GELME RUTİNLERİ BAĞLAMINDA ETKİLEŞİM
PRATİKLERİNİN SOSYOLOJİK BİR İNCELEMESİ:
İSTANBUL METRO ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ZELİHA AYÇA TÜRKER

TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. Barış Bora KILIÇBAY

BOLU, OCAK - 2024

KABUL VE ONAY SAYFASI

Zeliha Ayça Türker tarafından hazırlanan “İşe Gidip Gelme Rutinleri Bağlamında Etkileşim Pratiklerinin Sosyolojik Bir İncelemesi: İstanbul Metro Örneği” adlı tez çalışması jürimiz tarafından Sosyoloji Anabilim Dalı Sosyoloji Bilim Dalı’nda Yüksek Lisans/Doktora Tezi olarak oy birliği/ oy çokluğuyla kabul edilmiştir. 29/07/2024

Jüri Üyeleri

İmza

Danışman
Prof. Dr. Barış Bora KILIÇBAY
Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi

.....

Üye
Dr. Öğr. Üyesi Zuhâl GÜLER
Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi

.....

Üye
Doç. Dr. Cihan ERTAN
Düzce Üniversitesi

.....

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Onayı

Prof. Dr. İbrahim KÜRTÜL
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir,

aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Teze ilişkin Turnitin adlı programında enstitü müdürlüğünce belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan benzerlik raporuna göre, tezin benzerlik oranı %30'u geçmemektedir.

Bu çalışma için İnsan Araştırmalar Etik Kurulundan _____ sayısı ile etik izin alınmıştır.

.....
ZELİHA AYÇA TÜRKER

ÖZET

**İŞE GİDİP GELME RUTİNLERİ BAĞLAMINDA ETKİLEŞİM
PRATİKLERİNİN SOSYOLOJİK BİR İNCELEMESİ: İSTANBUL
METRO ÖRNEĞİ
YÜKSEK LİSANS TEZİ
ZELİHA AYÇA TÜRKER
BOLU ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
SOSYOLOJİ ANABİLİM DALI**

(TEZ DANIŞMANI: PROF. DR. BARIŞ BORA KILIÇBAY)

**BOLU, HAZİRAN – 2024
X + 110 SAYFA**

Bu tez, İstanbul’da yaşayan bireylerin gündelik hayatı nasıl deneyimlediğini ortaya çıkarmak için metroyu etkileşim boyutlarıyla araştırma amacı taşımaktadır. Bir kamusal alan olarak metro, insanların günlük aktivitelerini gerçekleştirdiği ve çeşitli toplumsal süreçlere katılabilecekleri en önemli alan olarak öne çıkmaktadır. Toplumun kentsel deneyimlerini gündelik yaşam ve mekânsal pratiklerinden bağımsız düşünmek mümkün değildir. Araştırma, kentin sokak düzeyinden bir görünümünden ziyade yeraltı tünellerine odaklanarak gündelik yaşamın sıradan yönlerini gösterecektir. Mekan ve zamanla örtüşen aynı zamanda etkileşime giren bireylerin, modern şehirdeki günlük yaşamı oluşturan işe gidiş geliş rutinleri, yeraltı ritimlerini oluşturur. Modern alanları, büyük bir insan topluluğu olan metropol nüfusun biyopsisi gibidir. Kentin yüzeyi ve döngülerin geçişinden uzak yeraltı tünelleriyle, modern yaşamın, işin, acelenin ve yaşam tarzının günlük etkileşim örüntüleriyle canlandırıldığı bir sahne gibidir. Moderniteyle, ortak noktalara ve farklılıklara sahip bireyler ve grupların karşılaşma alanları haline gelen bir mekândır.

Bu çalışma, işe metro ile gidip gelen bireylerin gözden kaçan olaylar ve karşılaşmalarını inceleyerek, bireylerin etkileşimlerine etki eden gündelik hayatın rutin akışı, kente dair düşünceleri ve diğer insanlarla etkileşimlerinin etkisi üzerine inceleme amacı taşımaktadır. Metro alanları yer temelli etkileşim ve bağlantı ağlarına sahip olması ile kamusal alanlarımızın bir topluluğun, kültürel bir kimliğin gelişmesine izin veren ve diğerleri hakkında, günlük yaşam ve kimliğimiz üzerine düşünmemizi sağlayan bir aşinalık sunar. Bunun ise başkalarıyla olan ilişkilerimiz, mekan-zaman algımız ve kim olduğumuza dair anlayışımız üzerinde etkileri vardır. Bu çalışma toplumsal etkileşim perspektifinden toplu taşıma araçlarından biri olan metro üzerine fenomenolojik bir incelemeyi gerektirmektedir. Tez, günlük deneyim fenomenini hareket ve etkileşim gibi bakış açılarından ele alır. Son olarak, mekan, etkileşim, ritim ve zamansallık kavramları etrafında inşa edilmiş bir kavramsal çerçeve kullanılacak bu çalışmada, kentsel ritimlere dikkat etmenin, gündelik hayat ve etkileşim analizinde yeni bir anlayış sağlaması hedeflenmektedir.

ANAHTAR KELİMELER: Gündelik Hayat, Kent, Ritim, Etkileşim Pratikleri, Metro

ABSTRACT

URBAN EVERYDAY LIFE AND INTERACTION PRACTICES: THE EXAMPLE OF ISTANBUL METRO

MASTER THESIS

ZELİHA AYÇA TÜRKER

BOLU ABANT İZZET BAYSAL UNIVERSITY

INSTITUTE OF GRADUATE STUDIES

DEPARTMENT OF SOCIOLOGY

(SUPERVISOR: PROF. DR. BARIŞ BORA KILIÇBAY)

BOLU, JUNE 2024

X + 110 PAGES

This thesis aims to investigate the metro with its interaction dimensions in order to reveal how individuals living in Istanbul experiences daily life. As a public space, the subway stands out as the most important area where people can carry out their daily activities and participate in various social processes. It is not possible to consider the urban experiences of a society independently of its daily life and spatial practices. The research will show the mundane aspects of everyday life by focusing on underground tunnels rather than a street-level view of the city. The commuting routines and underground rhythms of the individuals who overlap and interact with the space, which constitutes daily life in the modern city, from the underground rhythms. A metro area is like a biopsy of the metropolitan population: a large community of people. It is like the stage where modern life, work, haste, lifestyle are animated by daily interaction patterns, with the city's surface and underground tunnels far from the passage of cycles.

By examining the overlooked events and encounters of individuals who commute by subway, this study aims to examine the effects of the routine flow of daily life, thoughts about the city, and interactions with other people that affect the interactions of individuals. Metro spaces, with their ground-based networks of interaction and connection, offer a familiarity of our public spaces that allows a community and a cultural identity to develop and enables us to reflect on our perception of space, and our understanding of who we are. This study requires a phenomenological examination of the metro, one of the public transportation vehicles, from the experience through the lenses of the movements and interaction. Finally, in this research, which will use a conceptual framework built around the concepts of space, interaction, rhythm, and temporality, it is aimed at paying attention to urban rhythms and providing a new understanding in the analysis of everyday life.

KEYWORDS: Everyday Life, Urban, Rhythm, Interaction Practices, Metro

İÇİNDEKİLER

Sayfa

KABUL VE ONAY SAYFASI	ii
ETİK BEYAN.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
TABLO LİSTESİ	Error! Bookmark not defined.
KISALTMA VE SEMBOLLER LİSTESİ	ix
TEŞEKKÜR	x
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	4
1. ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ	4
1.1 Araştırmanın Konusu.....	4
1.2 Araştırmanın Amacı ve Önemi	4
1.3 Araştırmanın Soruları	6
1.4 Araştırmanın Evreni ve Örneklemi.....	6
1.5 Araştırmanın Sınırlılıkları.....	7
1.6 Veri Toplama Teknikleri	8
İKİNCİ BÖLÜM	9
2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE	9
2.1 Gündelik Hayatın Sosyolojisi	9
2.2 Gündelik Hayat, Zaman ve Mekan	13
2.2.1 Zaman ve Mekan İlişkisi	14
2.2.2 Ritimanaliz	17
2.2.3 Heterotopya	21
2.2.4 Süpermodernite.....	23
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	26
KENT EKSENİNDE ETKİLEŞİM PRATİKLERİ.....	26
3.1. Kent Kuramları ve Sosyolojik Yaklaşımlar	26
3.1.1.Kent Yaşamı ve Ulaşım	32
3.1.2.Toplu Taşıma ile İşe Gidip Gelme	39

3.2. Etkileşim Kuramları ve Yaklaşımlar	45
3.2.1.Etkileşim Pratikleri: Kamusal Alan ve Metro	55
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	61
4. BULGULAR: GÜNLÜK ETKİLEŞİMLER İÇİN BİR ALAN OLARAK	
TOPLU TAŞIMA: METROLAR DA “YERLERDİR”	61
4.1. Zaman Algısı	63
4.2. Bir Mekan Olarak Metro	74
4.3. Etkileşim Pratikleri ve Yolcu Davranışları.....	80
4.4. Kentli Deneyimler ve Kültürel Çeşitlilik	94
SONUÇ.....	100
5. KAYNAKLAR.....	103
EKLER.....	108

TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1. Katılımcıların Demografik Bilgileri.....	61
Tablo 2. Katılımcıların Yolculuk Bilgileri	62



KISALTMA VE SEMBOLLER LİSTESİ

BAİBÜ : Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi

sn. : Saniye

TDK : Türk Dil Kurumu

İBB: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

ATM: Otomatik Para Makinesi



TEŞEKKÜR

Bu tezin oluşumunda, tamamlanmasında bana bilgisi ve rehberliğiyle yardımcı olan, sadece tezi yazma fırsatını sunmakla kalmayıp sabırla katkıda bulunan değerli danışman hocam Prof. Dr. Barış Bora KILIÇBAY'a şükranlarımı sunmak isterim. Paha biçilemez tavsiyeleri ve yardımları için Prof. Dr. Zuhâl GÜLER'e teşekkür ederim.

Aileme, tezimle ilgili merakı, anlayışı ve sezgisi ile bana bu çalışmayı devam etmem konusunda güç ve güven veren, her zaman yanımda olan anneme sonsuz teşekkür ederim. Destek ve yorumlarıyla desteğini esirgemeyen erkek kardeşim ve kız kardeşime minnettarım. Bu süreçte beni yalnız bırakmayan ilham ve dostluğu için yakın arkadaşım Elif'e teşekkür ederim.

Ayrıca tezime katılım sağlayan, mülakata katılmaktan işe gidiş geliş bilgileriyle ilgili detayları, deneyimleri ve görüşlerini içtenlikle paylaşan herkese teşekkür ederim.

GİRİŞ

Mekânsal varlığı ile metro ulaşım ağı, kentin modern yaşam tarzını yansıtmaktadır. Bu tür kentsel pratiklerin kentin birçok bölgesine yayılması ve genişlemesinin ötesinde bir kamusal alan içerisinde deneyimlenmesi insanların günlük hayatta kente bağlanmasına yardımcı olmaktadır. Kamusal alanların kullanımı ise kentlerde yaşayan bireylerin günlük yaşamlarına ilişkin araştırmalarda dikkate alınması gereken temel unsurlardan biridir. Bu deneyim herkes için eşdeğer değildir. Cinsiyet, yaş, sosyal sınıf, etnik ve kültürel kimlik gibi faktörler kentsel yaşamın deneyimlenme ve algılanma şeklini etkiler. Kamusal alan, farklı amaçlara sahip grupların birleştiği karşılıklı ilişki, sosyal karşılaşma, rutin ve ritimler arasında bir buluşma alanıdır. Metrolar bireyi kente bağlayan ara mekân işlevi görürken bu mekânların sunduğu yeraltı tünellerinde deneyimlenen nitelik ve sosyal ilişkiler ağında kentle bütünleşmektedir.

Sokaktaki kent deneyiminden farklı olarak bireyin metro ile kurduğu aktif ilişki gündelik hayatta kentin kamusal uyumu sağlamaya yöneliktir. Metro kentsel örüntülere sahip sokaktaki mekânsal ritmi yeraltı tünellerine taşıyarak kente istikrarlı bir düzen kazandırmaktadır. Sokakta başlayan metro bağlantıları, her temasta insanların kentle kurdukları bağlantıda aslında kentin tutarlılığını destekleyen bir ara mekan olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentte yeni bir ritim üretmesiyle başlayan yer altındaki bu süreç, kentlerde mekânsal etkileşime ve farklılaşmaya neden olan çeşitli biçimlere sahiptir. Metroyu sadece bir karşılaşma alanı olarak ele almaktan çok gündelik hayatta kamusalılık için gerekli olan bilgilere sahip olan bütünleştirici bir araç niteliğinde de ele almak gerekmektedir. Dolayısıyla metrolar yalnızca basit bir ulaşım aracı değildir aynı zamanda bu ritimleri dönüştürüp kentin bütünlüğünü koruyan kalıcı bir ritmin peşinde olan geçit işlevi görür.

Günlük yaşam çoğunlukla rutinlerden oluşur. Yabancı insanlarla ve yerlerle günlük etkileşimlerimiz rutin olarak adlandırılan yinelenen kalıplara düşme eğilimindedir. Örneğin, çalışan bir insanın her sabah dairesinden metroya binme eylemi rutine dönüştüğünde, metropolün kendine has kalıplarından biri haline gelir. Bu insan önce bir rutine girer, çünkü ne sebeple olursa olsun belirli çevrelerle ve mekânlarla etkileşimi düzenli olarak çalışır. İstanbul'da en çok kullanılan toplu

taşıma araçlarından biri olan metronun etkileşim faaliyetlerine bakıldığında toplumsal yaşamın bir parçası olarak ortaya çıktığı ve insanların yaşamlarındaki etkisini her geçen gün artırıyor olduğu görülmektedir. Bireylerin ne sıklıkla seyahat ettiği, metronun başlıca ulaşım şekli olmasının sebebi, metro kullanımının temel amacındaki soruların kişiden kişiye değişmesi gibi bir dizi fiziki forma dönüştürülmüş pratik ve deneyimlerin ince noktalarını ciddiye almayı gerektirir. Bakıldığında her gün aynı gibidir ve serüven bireyin uyanmasıyla kalabalığın büyük bir yığılmaya dönüşmesiyle başlar. Bu grup için metro keşmekeşli, telaşlı ve devasa bir mekan haline gelir. Kalabalıklar baskın ve kaotik olmasına rağmen aynı zamanda görüldüğü kadar çabuk dağılır. Kent yoğunluğunda birey hem aceleci hem de rasyonel tavır içindedir.

İnsanlar, her gün geçtiği yerleri yeniden şekillendirir ve her geçen gün rutinin içindeki her insanın hareketleri, tecrübesi, dikkatsizliği, daha kontrollü dolayısıyla özgürlük alanı daralmış, giyim tarzı ve duygusal halleriyle diğer insanlardan farklılaşır. Ancak aynı mekânı paylaşan bu insanların çok azı diğer insanlarla etkileşimlerini kendileri kurgulamıştır. Deneyimin, mekân ve atmosferine bağlı kabul gören düzen ve alışkanlıklar doğrultusunda sunulduğu ileri sürülebilir. Dolayısıyla metronun genellikle değiştirilmesi neredeyse imkansız olan katı bir sistem olarak işlediği söylenebilir. Yolcusunun önceden edinilmiş kriterlere göre hareket etmesi ve üstlenilmiş rolleri sahnelemesi beklenir. Bu anlatım, metronun yoğun saatlerde, kişinin özgürlüğünün sadece sınırlı olmadığı, aynı zamanda etkileşimlerin minimize edildiği herkes tarafından çoğaltılan manzarası ile gerçekleşir ve devam ettirilir. Tıpkı metrobüs, tramvay ve otobüs gibi metrolar da kendi düzeni, kendine has atmosferi, uçsuz bucaksız raylar boyunca uzanan karanlık tünelleri, sık sık değişen ve gösterişli reklamlarıyla yerin altındaki hareketli dünya, kentin yeryüzündeki canlılığını yansıtmaktadır.

İşe gidip gelme, kamusal bir parçası olarak kentle bireyin etkili bir biçimde bağlantı kurmasını sağlar. Metroya uzak mesafede ikamet eden biri bile, şehrin hareketliliğine ve canlılığın yaşayan merkezine her zaman daha yakın olmak ister. Bu durum insanların metroyla ilişkisinde daha mantıklı ve net, uzun da olsa yolculuk yapmaya istekli ve bu farklılıkları metro aracılığıyla ortadan kaldırmada daha istekli olurlar. Örneğin, Kadıköy’de yaşayanlarla daha az merkezi dış ilçelerde yaşayanların toplu taşımaya yönelik tutumlarında farklılıklar vardır. Merkezi

bölgelerde yaşayanlar, şehirlerinin genişlemesini önlemek için daha uzağa gitmek istemezler. Kent büyüyüp genişledikçe, gayrimenkul ve konut fiyatları tırmandıkça giderek daha fazla insan şehre yakın boş arazileri işgal etmeye ve kent merkezindeki alanları yeniden dönüştürmeye devam ettikçe bu kentsel genişleme önlenemez bir biçimde gerçekleşecektir. Şehre ilişkin bölgesel yaklaşımlar ve yüklenen anlamlar, devamlı olarak dönüşüm sürecindedir. Metro kentin genişlemesinden ve değişimin bir parçası olmasından dolayı eşsiz bir konuma sahiptir.

Bu bağlamda, araştırmanın yaklaşımını oluşturan bölümler dört bölüm halinde ele alındı. Birinci bölümde, araştırmanın problemini içeren aynı zamanda tezin zeminini oluşturan araştırmanın yöntemi yer alır. Araştırmanın bu kısmında, araştırmanın konusu, problemi, evreni ve sınırlılıkları gibi temel yönlerini ve onu incelemek amacıyla kullanılan yöntemlerin detaylandırılması yapılmaktadır. İkinci bölüme kavramsal çerçeve dahil edilmiştir. Bu bölümde gündelik hayat perspektifinde ve metro bağlamında kavramsal yaklaşımlar değerlendirilmektedir. Gündelik hayatı zaman ve mekan parametreleri bağlamında açıklayan kavramsal ve kuramsal analizler, bu bölümün temelini oluşturur. Gündelik hayatı zaman ve mekan üzerinden ele almaktaki amaç, işe metro ile gidip gelen insanların etkileşimlerinde alanı tahsis etmelerinde önemli bir rol oynayan mekansallığa; alanın kendisinin farklı zamanları veya zamansal durumları birbirine bağlaması açısından zamansallığa yer vermektir. Metro, mekan ve zamanın düzenlenmesinde organize bir alan olarak karşımıza çıkar. Bu bağlamda kent yaşamında günlük etkileşim pratiklerini daha iyi anlamamıza yardımcı olur. Üçüncü bölüm ise toplu taşıma bağlamında metropolün olgu temelli yapısının çerçevesini belirleyen, yolcuların etkileşimlerini ve davranışlarını ele alan bir dizi kuramsal çerçeve ile detaylandırılmaktadır. Son olarak dördüncü bölümde, toplanan verilerin ve araştırma sorularına yanıt olarak elde edilen bulgular yansıtılarak, sonuç kısmında ise genel bir tartışma sunulmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

1.1 Araştırmanın Konusu

Toplu ulaşım araçları gündelik yaşamın önemli bir ögesidir. Metro ağları ve yapısı bakımından İstanbul, Türkiye'nin ilk modern ulaşım sisteminin bir örneğini oluşturur. Metroları birbirine bağlayan ağlar ortak noktalarda buluşan insanların dolaylı olarak ekonomik ve sosyal süreçleri farklı şekillerde deneyimlemelerine olanak sağlar. Kent katmanlarında, günlük hayatta karşılaşılan sıradan eylemlerin mekânsal durumları ve bu olgulara bağlı olarak meydana gelen mekânsal pratikler genellikle belirsizdir. Günlük yaşamdaki mekânsal pratiklerin nasıl işlediği, toplumu ve kültürü nasıl etkiledikleri bu çalışma kapsamında sorgulanması amaçlanmaktadır. İstanbul'da yaşayan, çalışan ve geçimini sağlayan her birey için günlük yaşamın ana noktasından biri de metroda geçen zamandır. Örneğin, kişilerin hayalleri, ilişkileri, hobileri veya alışkanlıklar gibi geçim kaynağının etrafında şekillenmektedir.

Toplumsal alışkanlıklar sahip olunan işler ve onun etrafında şekillenen bir düzende birey günlük hayatta varlık gösterir ve bu ancak kentte yürümek, dolaşmak ve yaşamak eylemleriyle kurulan bir ilişkide ortaya çıkar. Bu, özellikle gündelik hayatta daha görünür etkilere sahip olmakla birlikte oturduğu evden çıkıp tıklım tıklım dolu metroya telaşla binen, akşam iş çıkışında aynı yolu gerisin geri takip ederek evine dönen ve sabah yine aynı günün rutinine devam eden kimsenin günlük hayatını anlamak önem taşır. Bu araştırmanın konusunu ise İstanbul metrosu yolcularının toplumsal ve anonim bir fenomen olarak kentin bir uzantısı olan yeraltı ulaşımındaki kolektif davranışlarının incelenmesi yoluyla gündelik hayatta etkileşim örüntülerine odaklanmak oluşturacaktır. Amaç ise metro bağlamında kentsel deneyimi ve sosyal etkileşimi karakterize eden çeşitli boyutları belirlemek ve analiz etmektir.

1.2 Araştırmanın Amacı ve Önemi

Bu çalışma, öncelikle işe gidip gelme deneyimin edimiyle günlük olarak nasıl algıladığımızla, algılanan bu şeylerin bizi nasıl etkilediğiyle, bunun belirli tekrarlayan davranışlara nasıl yol açtığıyla ilgilenmektedir. Araştırma, gündelik

deneyimlerin zamansal bağlamını ve mekânın günlük üretimini araştırmayı amaçlamaktadır. Metro, kentsel bağlamını ve günlük hayatta işe gidip gelmenin zamansal ve mekânsal alanda bireyler tarafından nasıl deneyimlendiğini keşfetmek amaçlanmaktadır. Tez aynı zamanda bireylerin günlük yaşamını nasıl şekillendirdiklerini anlamak için bireylerin toplu taşıma deneyimlerini anlamak, onların günlük yaşamlarını, mücadelelerini, hareket halinde olmanın ve toplumsal etkileşim faaliyetleri olanaklarını anlamamanın bir parçasıdır. Bu tez, İstanbul ulaşım araçlarından metronun katmanlı bir kent bütününe temsil eden yapısı ile mekânsal pratiklerin günlük hayatta bireyler tarafından nasıl deneyimlendiğini görmek açısından önemli bir bağlam sunduğunu iddia etmektedir. Kamusal alan olarak kentin diğer yüzü olan metrolar bireyler için iş ve ev arasında yolculuk yapmak, her gün yemek yemek ya da uymak kadar yaygın ve sıradan bir eylemdir. Toplum üyelerinin bir araya geldiği ve gündelik hayatın akışının rahatlıkla gözlemlenebildiği alanlardır. Aynı zamanda, metroya binme, insanlar arasında kent içinde oldukça baskın ve güçlü bir eğilime sahiptir.

Bu tez, metro yolculuğunu kentin görünmeyen bir yüzü olarak ele almak ve işe gidiş-geliş deneyimini anlamak için nasıl kullanabileceğini görmek amacıyla metroyla ulaşım alanına bakma ihtiyacını doğurmuştur. Dolayısıyla günün belli periyotlarında aynı rutin döngüsünde iş ile ev arasındaki hareketliliğin metro ağlarında nasıl bir gündelik deneyimi gözler önüne serdiğini açıklamak önem kazanmaktadır. Tez, günümüzde yaşanan kentsel değişimlerle ya da gelişmelerle (nüfus ve barınma ihtiyacında artış vb.) birlikte mekanlarda da belli dönüşümlerin yaşandığını, toplumsal pratiklerin nasıl değiştiğini, toplum ve mekan arasındaki ilişkinin nasıl bir boyut kazandığını metro ulaşım araçlarıyla ele almaktadır. Özet olarak araştırma, inşa ettiğimiz dünya ile ilişkimizi ve günlük hayatımızı nerede yaşadığımızı daha iyi anlamayı keşfetme amacı taşımaktadır. Bu yüzden, araştırma taslağını oluştururken şu sorgulamalarla başladım: Günlük yaşam ile yapılandırılmış dünya arasındaki sıradan düzende nelerin saklıdır? ve Metro perspektifinden kente dair etkileşimler hakkında neleri keşfedebiliriz? Odaklanmak istediğim şey, her gün meydana gelen ve dolayısıyla günlük yaşamın yapısının bir parçasını oluşturan daha az verimli, sıradan görünen toplu taşıma rutinlerini metro özelinde araştırmak; metroya binerken yaşanan bireysel ve kolektif deneyim arasındaki karmaşık ilişkiyi iyi bir şekilde göstermektir.

Metro yolculuğuna ilişkin bu araştırmayı, sıradan bir etkileşim çalışması için verimli bir zeminde bulmamın birçok nedeni var. Örneğin, metroya binmenin en sıradışı yönlerinden biri, yolcuların diğer insanlara fiziksel yakınlığının yanısıra bir o kadar da uzak olmasıdır. Bu tür bir durum üzerinde çok az kontrol olduğu gerçeği aynı zamanda metroya binmeyi, sıradan etkileşim çalışması için özellikle ilginç bir durum haline getiren bir etkidir.

1.3 Araştırmanın Soruları

Araştırmanın temel problemini, kent yaşamının günlük pratiğinde, insan yaşamı ile yapılandırılmış mekan arasındaki rutinini; yabancıyla kurulan teması ve yüz yüze karşılaşmaları; mekânda kurulan toplumsal etkileşim biçimlerinden kişilerin yaşadıkları semt/ilçelerine; bir ulaşım aracı olarak metronun insanların hayatındaki konumunu araştırmak oluşturur. Bu bakımda araştırma kapsamında aşağıdaki sorulara yanıt aranacaktır:

-Bireylerin günlük işe gidip gelme rutinleri kamusal alandaki günlük etkileşimlerini nasıl şekillendirmektedir?

-Bireylerin İstanbul Metrosu'ndaki sosyal etkileşimleri sırasında ortaya çıkan duygu ve düşünce kalıpları nasıl şekillenir?

-İşe gidip gelme ritimleri içerisinde İstanbul Metrosu'ndaki sosyal etkileşimler, bireylerin günlük yaşamlarındaki diğer sosyal etkileşimlerden nasıl farklılaşmaktadır?

-İstanbul Metrosu'nda baskın olan etkileşim pratikleri nelerdir ve bu pratikler yolcuların zaman ve mekan algılarıyla ilgili deneyimleri nasıl etkilemektedir?

-İstanbul Metrosu'nda işe gidip gelme süreçlerinde yaşanan sosyal etkileşimler ve deneyimler, bireylerin kent yaşamına dair düşüncelerini ve algılarını nasıl etkilemektedir?

1.4 Araştırmanın Sahası ve Katılımcı Profili

Bu çalışmada, İstanbul metrosunda günlük yaşamın ve etkileşim pratiklerinin sosyolojik bir incelemesi amacıyla etnografik araştırma yöntemi benimsenmiştir. Araştırmanın sahası olan İstanbul metrosu, katılımcı gözlem ve

yarı yapılandırılmış görüşmeler yoluyla incelenmiştir. Yarı yapılandırılmış görüşmeler için toplanan M2 Yenikapı-Hacıosman kullanıcıları, çeşitli sosyo-demografik özelliklere sahiptir. 17 katılımcının örnekleme, 10 kadın ve 7 erkekten oluşmaktadır. Araştırmaya katılan kullanıcılar, M2 Yenikapı-Hacıosman metrosunu günlük olarak kullanmakta kullanım nedenleri işe gidip gelme oluşturmaktadır. Kimi katılımcıların aktarma olarak kullandığı M2 metro durakları da araştırmaya dahil edilmiştir. Katılımcılarla, işe gidip gelme rutinlerini daha iyi anlamayı amaçlayan yarı yapılandırılmış görüşmeye kartopu örnekleme kullanarak ulaşılmıştır. M2 metrosunun kullanıcılarıyla 28 adet yarı-yapılandırılmış görüşme sayesinde onların günlük ulaşım rutinleri ve sosyal etkileşim pratiklerine ilişkin önemli miktarda bilgiyi ortaya çıkarmıştır. Katılımcılarda aranan tek şart işe gidip gelirken M2 metrosunu 2 yıl boyunca günlük ve düzenli kullanıyor olmasıydı. Belirlenen bu süre onların alışkanlıkları olup olmadığını görmek istediğimiz gerçeğine bağlıdır. Katılımcılar metroyu istasyona girişlerinden başlayarak, yürüyen merdivenlerden inmek ve peronda durmak ve beklemelerinden varış noktalarına varıncaya kadar işe gidiş geliş yolculuklarının sırasını oluşturan farklı anlarını anlatmıştır. Ayrıca katılımcılar yolculukları sırasında yaptıkları hareketleri ve gözlemledikleri etkileşimleri anlatmaya özen göstermişlerdir. Dolayısıyla katılımcıların işe gidip gelirken yaptıkları yolculuklarına ayrı bir önem verdiklerini, üzerine düşündüklerini, sorguladıklarını kısacası yolculuklarına dair önemli unsurları aktarmaya çalıştıklarını gözlemledik.

1.5 Araştırmanın Sınırlılıkları

Metro, yapısı itibarıyla telaşlı ve akışkan bir hareketliliğe sahiptir. Dolayısıyla çalışmanın birincil sınırlılığını, bireylerin iş veya okula yetişmek gibi aciliyetlerinin olması ve geniş bir zamanın bulunmasındaki zorluklar araştırma tasarımını olumsuz etkileyebilir. Özellikle metro giriş/çıkışında insanları durdurmak, vakitlerini ayırmalarını istemek veya boş zamanlarını bulmanın güçleşmesi gibi sebepler araştırma kapsamını zorlaştırabilir. Görüşmelere dahil edilen bireylerin zaman sıkıntısı yaşaması ve dolayısıyla bazı verilerin yeterince derinlikli elde edilememesine sebep olabilir.

Çalışmanın ikinci sınırlılığını ise otobüs, dolmuş, metrobüs, tramvay ve Marmaray gibi diğer toplu ulaşım araçlarının bu çalışmaya dahil edilmemesi oluşturur. Bu araştırma, İstanbul'daki toplu taşıma araçlarından en çok yolcunun

taşındığı metro ile sınırlandırılmıştır (İETT, 2019). İnceleme, İstanbul Metrosunu aktif bir ulaşım aracı olarak kullanan kent sakinlerinin ve gün içinde en yoğun karşılaşmaların yaşandığı M2 Yenikapı-Hacıosman metro istasyonunda gerçekleştirilmiştir. Metro hattını seçerken tutum ve davranışların çeşitliliğini en üst düzeye çıkaracak aynı kriterler kullanılmıştır.

1.6 Veri Toplama Teknikleri

İstanbul metrosunu kullanarak işe gidip gelen yolcuların ulaşımı zaman-mekan bağlamında nasıl deneyimledikleri ve bu deneyimin oluşumuna etki eden etkileşim ve davranış biçimleri üzerinden anlamak ve yorumlamak amaçlanır. Dolayısıyla araştırmanın amacına uygun olarak nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Görüşmeler, katılımcıların kendilerini rahat hissetmeleri ve deneyimlerini özgürce paylaşmaları için uygun ortamlarda gerçekleştirilmiştir. Katılımcılar, işe gidip gelirken yaşadıkları rutinleri, metro içinde diğer yolcularla kurdukları etkileşimleri ve bu etkileşimlerin günlük yaşamlarındaki etkilerini anlatmışlardır. Bu süreçte, katılımcıların metroyu nasıl deneyimlediklerini ve bu deneyimlere yükledikleri anlamlar ortaya çıkarılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1 Gündelik Hayatın Sosyolojisi

Gündelik hayat, gün içerisinde hiç şüphesiz rahatlıkla kullandığımız bir kavramdır. Her ne kadar kullanımı kolay gibi görünse de bu kavramı günlük hayatta doğru bir şekilde kullanıyoruz ancak kolayca açıklayamıyoruz. Gündelik hayatın ne olduğu sorulduğunda nasıl açıklayacağımızı bilemiyoruz. Dolayısıyla gündelik hayat kavramının açıklığa kavuşturulmasına ihtiyaç vardır. Gündelik hayat kavramı belirsiz ve karmaşık bir ifade olabilir. Farklı alanlarda birçok kişi tarafından araştırılmış olan gündelik hayat kavramının birden fazla tanımı vardır. Aynı zamanda gündelik hayat yabancı veya uzak bir kavram değildir ve insanların yaşantısında her an karşısına çıkmaktadır. Gündelik kavramı, en basit tanımıyla bireylerin yaşamlarının büyük bir bölümünü temsil eden; toplumsal normlar, değerler ve pratiklerle şekillenen günlük rutinleri inceleyen sosyolojik bir bakış açısidir. Douglas (1970: 3), gündelik hayat sosyolojisini onu iyi icra edenlerin derin bilgini gerektiren oldukça “karmaşık bir gerçekler, fikirler, teoriler, ideolojiler ve felsefeler dizisi” olarak tanımlamıştır. Highmore (2011) ise yaptığı katkılara dayanarak, gündelik hayatın sirküler yapısı çoğunlukla sıradan tekrarların yıkıcı bir döngüsü olduğunu söyler. Ona göre, gündelik hayatın döngüsel doğası “işe gidip gelme, çalışma, uyku (metro, boulot, dodo) veya anarşist bir slogan olarak ye, uyu, çalış, tüket, öl; devam eden ve asla değişmeyen bir tekrarı oluşturur (ölümün nihai olarak sona ermesi dışında)” (Highmore: 86).

Her ne kadar gündelik hayata dair çok fazla konuşulsa da sosyoloji bu konuda tek bir tarife sahip olmaktan uzaktır. Çoğunluk sosyolog gündelik hayata dair farklı kavramlar inşa ederken bazıları birden fazla bakış açısına sahiptir. Gündelik hayatın sosyolojisi, ortaya çıkışını Weber’den bu yana “anamlı deneyime” dair bilinen bakış açısında kendini gösterir. Weber’den önce de aynı doğrultuda olan Dilthey ve onun “anamlı eylem” kavramına atıf yapar. Bununla birlikte gündelik hayatın sosyolojisi ancak sosyolojinin “nesnesi”, bireyin ise günlük yaşamın “öznesi” olarak düşünülmesiyle gerçekleşebilir. Toplum kendini ifade eder ve bu anlatıda sosyal olan insan, gündelik hayatın algılanan

manzarasında keşfedilir. Gündelik olan, basit bir şekilde nesnel anlamında sabit bir gerçekliği de ifade etmez ve öznel olanın dışında rastlanmazlar. Gündelik olanı tanımlayabileceğimiz şeylerin tümü, onu deneyimleyen bir öznellik içinde gerçekleşir. Gündelik hayata, onun bir yaşam dünyası, gündelik “hayat” olarak yapısına yapılan bu ayırt edici izahını yapmadan açıklamanın başka bir yolu yoktur. Bu anlamda, tanımlı gereği gündelik hayat daima akışkan bir yapıya sahiptir.

Gündelik hayat hakkında düşünmenin bir kısmı fenomenolojiye ilişkindir. Gündelik hayata dair gelişmeler Alfred Schütz’un (2018) *“Fenomenoloji ve Toplumsal İlişkiler”* adlı kitabı özellikle öne çıkmaktadır. Schütz’a göre, her insan kendini hayata karşı belirli bir biçimde konumlandırır. Bu sayede kişi yaşamını kendi özel ilgi alanlarına, güdülerine, arzularına ve ideolojik bağlılıklarına göre yorumlayacaktır. Bu anlamların tek başına ortaya çıkmadığını, yalnızca onunla bir bağ kurulduğunda ortaya çıkması önemlidir. Anlamlar silsilesi ise gündelik hayat şeklinde tanımlanabilir. Schütz’un ifadesiyle, gündelik yaşam dünyası “dünyaya gelişimizden önce de var olan ve düzenlenmiş bir dünya olarak bizden önce başkalarınca da yorumlanmış ve deneyimlenmiş olan özneler-arası bir dünyayı işaret eder.” (Schütz, 2018: 85). Yani sosyal ilişkilerin kurulduğu, tüm insanlar için müşterek bir evrendir.

Öte yandan gündelik hayat, tekrarlanan düzen anlamına gelen rutin kavramı eylemlerin tekdüzeliği ve biricikliğini ima eder. Dünya üzerinde yaşamının kaotikliği öylesine büyük miktardadır ki, tekdüze bir hayatın anlaşılmasında rutinleşmenin ayrıntılarının keşfine ihtiyaç vardır. Marksist geleneğe ait bir çizgide olan Henri Lefebvre gündelik hayat konusunda çalışmalar geliştiren yazarlar arasında en belirgin olanıdır. Bu araştırmanın ana düşünsel esin kaynağıdır. Lefebvre’in yaklaşımı gündelik hayatı toplumsal bir fenomen olarak değerlendiren sosyolojik bir yaklaşım olmuştur. Lefebvre, sosyal aktörlerin günlük yaşamı değiştirebileceğine inanmıştır. Sıradan bir yaşamda bile bireyin toplumu değiştirme kapasitesi olduğuna inanır. Aynı zamanda, onun için gündelik hayat “bütün sıradanlığı içinde tekrarlardan oluştuğunu” söyler (Lefebvre, 2016: 28). Lefebvre, eğer dünyayı değiştirmek istiyorsak günlük hayatı değiştirmemiz gerektiğini savunur. O, hem metinlerinde hem de aynı zamanda kişinin kendi deneyimlerinde günlük yaşamı ve rutini aynı çatı altında değerlendirmiştir. Ona göre “tekrar” rutinin en karakteristik özelliğidir, onu son derece önemsiz ve belirgin kılan da

budur. Lefebvre (2017), *Ritimanaliz: Mekan, Zaman ve Gündelik Hayat* adlı eserinde tekrarın özünde herhangi bir biçimde “fark” olduğunu söyler ve ona göre farklılıklar değişimi dahil ettiği gibi “onları meydana getirir, onları üretir” (2017: 31). Tekrar yöntemiyle, geçmişte edinilen bilgiler yoluyla tekrarlanabilecek, farklılaşabilecek ve sabit kalacak olayları açığa çıkarabiliriz. Rutine evrilmiş bir aşinalık ile kargaşanın düzeyleri, temel unsurları, etrafımızdaki gizli kalan davranış kalıpları ve gönderiler ortaya çıkar. Ancak gündelik deneyimlere rağmen, insanların taleplere uygun davranmanın ve kalıplar yaratarak beklenmedik, farklı döngülere özgün olarak yanıt vermesini sağlayan, kişinin çevredeki dünyaya ilişkin ürettiği pratik bilgisine bağlıdır. Değişim mekanda ortaya çıkar ve günlük hayattaki tekrarlar yoluyla oluşan eski uygulamaların etkisi zayıflar ve yenileri ortaya çıkar. Düşünce çerçevesinden bakıldığında, Lefebvre (2010) *Gündelik Hayatın Eleştirisi I* adlı kitabında bir kadının bir kilo şeker satın aldığı bir olay örgüsünü sıradanlığın örneklendiği bir paragraf olarak yansıtır:

“Bu kadının yaşamı, biyografisi, mesleği, ailesi, sınıfı, bütçesi, beslenme alışkanlıkları, parayı kullanma tarzı, fikir ve kanaatleri, piyasanın durumu, vb. Sonuçta, kapitalist toplumu bütünü içinde, ulusu ve tarihiyle kavrarım. Benim eriştiğim ve giderek derinleşen şey, yine de, başlangıçtaki bu küçük olgu tarafından kapsanmıştır.” (2010: 62-63).

Günlük hayatın bilgisi gitgide daha derinleşse de, başlangıçtan itibaren orijinal olan küçük olaylarda ve eski uygulamalarda yer alır. Tekrarlanan ilke, günlük pratiklerin karmaşık, katmanlı ve benzersiz olduğu, ancak pratikte çok sıradan ve basit olduğudur. Sonuç olarak, günlük pratikler, davranışsallık açısından gerçek eylemlerden daha çeşitlidir, ancak kendimiz ve içinde yaşadığımız dünya hakkında çok şey anlatırlar.

Lefebvre gibi Michel de Certeau da gündelik hayatın bu hassas, gör ardı edilen, kısmen daha sıradan olan pratik doğasının günlük hayatın sahip olmasını temin eden bir güç olarak görür ve bu düşüncesine istinaden sözlerine “Bu deneme sıradan insana adanmıştır” ile başlar (De Certeau, 2008: 65). Gündelik hayat, çoğunluğun egemen düzene karşı ve kendi kitabının da ilk cildini oluşturan “uygulama sanatı” aracılığıyla kendini ifade ettiği bir toplumsal alan olarak ele alır. Michel de Certeau, gündelik hayatın çoğunluğun egemen düzene karşı bir direniş

alanı ve kendini ifade etme aracı olarak ele alırken, bu yaklaşımını oluştururken Michel Foucault'nun iktidar ilişkileri ve toplumsal yapıların bireyler üzerindeki etkilerine dair kavramlarından ilham alır (Esgin ve Çeğin, 2018: 346). De Certeau, toplumdaki mücadeleyi güçlendiren, rutinlerin direniş alanları olarak doğmasını sağlayan ve “yabancılaştırıcı güçlere karşı bir direnme alanı olarak” gündelik hayatı işaret eder (Esgin ve Çeğin, 2018: 306). Yürümek, yemek pişirmek, okumak, işe gidip gelmek gibi eylemler gündelik hayatın işleyişinde vardır. Gündelik hayatın yaratıcılığını vurgularken, daha güçlü bir ötekinin kaynaklarının daha güçsüz olan tarafından rutin olarak ele geçirildiğini ve onun çıkarlarına hizmet etmek için kullanıldığını ileri sürer. *Gündelik Hayatın Keşfi* adlı kitabının ilk cildi olan “Eylem, Uygulama ve Üretim Sanatları”nda ortaya çıkan en etkili yönlerden biri de Certeau'nun strateji ve taktik arasında yaptığı ayrımıdır. Strateji kavramını yapılara, otoriteye ve onların mekan işgal eden, aynı zamanda üreticiler olarak tanımladığı göz yumulan eylemleriyle ilişkilendirir. Ona göre, stratejideki amaç, “bir istek öznesi ile bir erk öznesinin belli bir çevreyle yalıtılmasıyla oluşan güç ilişkilerinin ölçülüp tartılmasıdır” (De Certeau, 2008: 54). Dolayısıyla, aidiyete dayalı bir alandan bahseder. Bireyler ise stratejilerle tanımlanan ortamlarda hareket eden, yapılar ve kurumlar tarafından tanımlanan sınırlar içinde manevra yapmak için taktik kullanan taraftır. Stratejiler, dış güçlerin etkisini sınırlayarak güç ilişkilerini kontrol etmek için bir yerin hem özerkliğini hem de istikrarını gerektirir. Tam tersine, taktiksel manevraları mümkün kılan şey tam olarak kalıcı bir yerin bulunmaması ve diğer güçlere açık olmasıdır. Kısacası, sabit ve özerk mekanlar stratejilerle, dayatılan alanlar ise taktiklerle yönetilir. Stratejide, mekanın zaman üzerinde egemenliği varken, taktikte ise mülkiyetin yokluğundan kaynaklı özerk olmayan ve dikte edilen mekan uygulaması vardır. Taktikte, “mekan olarak sadece ötekinin mekanını kullanır” (De Certeau, 2008: 112-113).

Felsefi açıdan gündelik hayatın anlaşılmasına 20. yüzyılın en önemli katkılarından birini de Agnes Heller yapmıştır. Heller, gündelik yaşamın analizine yönelik çalışmalarının merkezinde, onu oluşturan unsurlar, işleyişinin yapısı ve mantığı en önemlisi bireyin kaostan sıradanlığın üzerine çıkmasını sağlayan sahip olduğu olanaklar yer alır. Agnes Heller, *Everyday Life* adlı kitabında gündelik yaşamın baskın özelliğinin kendiliğindenlik “being in itself” olduğunu vurgular (1985: 117). Ancak aynı aktivitelerin farklı durumlarda, öğrenmenin farklı

aşamalarının spontane olamayacağı gibi tüm günlük aktivitelerin de kendiliğinden gerçekleşemeyeceğini söyler. Ona göre, her durumda, kendiliğindenlik her türlü günlük faaliyetin eğiliminde vardır. Kendiliğindenlik, hem belirli hedefleri hem de insana özgü etkinlikleri karakterize eder. Günlük yaşamın sabit ritmi, tekrarı, katı düzenliliği hiçbir şekilde bu kendiliğindenlikle çelişmez, aksine biri diğerini temsil eder (Heller, 1985: 55). Heller'in yaptığı tanıma göre, "gündelik yaşam, toplumsal yeniden üretimin kalıcı olasılığını üreten tekil yeniden üretimleri karakterize eden faaliyetlerin toplamıdır" (1985: 9). Böylece Lefebvre'in gündelik hayat yaklaşımında olduğu gibi, gündelik hayat öznenin yeniden üretebileceği belirli bir yere dönüşür.

2.2 Gündelik Hayat, Zaman ve Mekan

Çoğu zaman günlük hayata teslim oluruz. Hangi toplumda yaşarsak yaşayalım, gündelik hayat her zaman var olacaktır ancak her bir birey için ne içeriği ne de şekli aynı olmayacaktır. Yürümek, yemek yemek ya da alışveriş yapmak mekanlarla daha derin bir bağ geliştirmeyi sağlarken, toplu taşıma ile yolculuk yapmak, özellikle yoğun saatlerde oldukça zorlu deneyimlere dönüşebilmektedir. Dolayısıyla işe yürüyerek ya da arabayla gidenler, metro ya da otobüse binenler gündelik hayata dair aynı algıya sahip olmayacaklardır. Pancar tarlasında çalışan birinin plazada çalışan ve her gün işe gidiş geliş yolunu metro ile kat eden kişiyle günlük yaşantıları arasında farklar vardır. Gündelik hayat üzerine düşünmek her gün göz önünde olan olayları, geçilen yerleri ya da zaman üzerine düşünmeyi gerektirir. Bunu yapabilmek için hem göze çarpan olgular konusunda eleştirel olduğu kadar göze çarpmayan olgular hakkında da eleştirel düşünce kullanılmalıdır.

Gündelik hayat, rutin adı verilen alışkanlıkla kazanılan bir pratiğe dayanır. Rutin, üzerine düşünmeyi veya karar almayı gerektirmez. Tıpkı kahvaltı yapmak, giyinmek ve metroya binmek gibi otomatik bir şekilde tekrarlanan harekete geçirilen eylemlerdir. Sonunda yavaş yavaş düşünmeyi bırakılan günlük görev ve sorumluluklar haline gelirler. Lefebvre'in de işaret ettiği gibi, "tesadüf ve karşılaşmalardan oluşan günlük çalışma angaryası, rutin ve daimi olanı" açıklar (2017: 57). Sarah Pink, *Situating Everyday Life* adlı kitabında gündelik hayat pratiğinin özünde dirençli ve normatif olduğunu iddia eder (2012: 2-3). Daha ziyade

gündelik hayatın her şeyin görünüşte olduğu gibi sürdürülmesi için bir potansiyel kaynağı olarak anlaşılması gerektiğini savunmuş ve “insan var oluşunun merkezinde, kim olduğumuzun özünde ve dünyadaki konumumuzda” olduğunu söylemiştir (2012: 143). Gündelik hayata dair aktarılan yaklaşımları göz önünde bulundurarak modern bir mekan olarak tasvir edebileceğimiz metro alanlarını irdelemekteyiz. Yapısı itibariyle bir sosyal alan olarak incelenmesi zor olan pratikler ve deneyim ağı olarak karşımıza çıkar. Bu bölüm, çalışma boyunca karşımıza çıkacak gündelik hayatın zamansal ve mekânsal bağlamını oluşturmaya çalışmaktadır. Henri Lefebvre’in Ritimanaliz’i, Michel de Certeau’nun Strateji ve Taktik, Michel Foucault’un Heterotopya ve Auge’nin Süpermodernite (Yok-Yerler) çalışmalarıyla sağladığı ilkelere dayanan bu tez, işe gidip gelme rutinleri bağlamında gündelik pratikleri incelemektedir.

2.2.1 Zaman ve Mekan İlişkisi

Günlük hayat ile ilgili muğlak bir çelişkinin olduğu bir gerçeklik söz konusudur. Her gün gerçekleşmeyen bir günlük yaşam biçiminden bahsetmek mümkün değildir. Gündelik hayat üzerine düşünmenin değeri ve önemi, sosyal hayatın rutin ve tekrar eden yönlerine işaret etmesidir. Gündelik hayat perspektifi, araştırmacıların toplumu bir dizi yapısal düzenleme olarak değil ritmi ve zamansallığı olan hareketli ve dinamik bir varlık olarak düşünmesini sağlar. Aynı şekilde mekanın üretimi de gündelik hayata dair düşüncede tekrar ortaya çıkan mekansallık meselesini de ele almak gerekir. Lefebvre, gündelik yaşamı ortaya çıkaran bileşenlerini açıklarken mekan ve zaman kavramlarını öne sürer (2017: 31). Mekân, kısmen olarak derin bir bağlantı noktası ve çevre yapısından oluşur. Hem objektif hem sübjektif yönleri vardır. Öznel olarak bireyin ve grubun çevresidir, bireylerin içinde yerleştiği ve yaşadığı ufuktur. Nesnel olarak ise neyin kalıcı olduğuyla ilgilidir. Mekân, öznel tarafından anlam yüklenen ve aynı zamanda aynı aktörlere anlam veren topografik bir bütün olarak gönderge, bir yer oluşturur (Lefebvre, 2016: 13). Günlük yaşam alanı aktörlerin pratikleri olduğunu, anlamlarla yüklü ve aynı zamanda sınırlı olduğunu vurgulamak önemlidir. Bu mekanda sınırlı olma düşüncesi, sadece aktörlerin hareketlerini değil, aynı zamanda bireylerin mekanın farklı bölümlerine ilişkin anlam alanlarını da sınırlamanın bir yolu olmuştur. Gündelik yaşamın mekansal yapısının yanı sıra zamansız düşünülemez.

Lefebvre'e göre sosyal zaman, doğanın doğrusal zamanları ile döngüsel zamanlarının kalıcı bir kesişimidir. Bununla birlikte, doğrusal ve döngüsel zamanların aynı anda çalışan ve birbirinin içine gömülü olan çeşitli ölçeklerde görülmesi nedeniyle zamansallığın ortaya çıkışı daha karmaşık hale gelmektedir. Döngüler, süreksizliklerin ve sürekliliklerin olduğu doğrusal birikimli süreçler içerisindedir.

Lefebvre (2014), *Mekanın Üretimi* adlı kitabında kendi yaklaşımını inşa ederken mekanın üç boyutta anlaşılabilceğini vurgular: tasarlanan mekan, algılanan mekan ve yaşanılan mekan. Mekansal pratik (algılanan mekan) esas olarak göstergeler ile hegemonik mekânsal pratikler arasındaki ilişkiyle bağlantılıdır. Lefebvre'e göre algılanan mekan, "belirli yerlerin, yer türlerinin ve hiyerarşilerinin, her toplumsal formasyona özgü mekânsal kümelerinin üretimi ve yeniden üretimini kapsar" (2014: 92). Lefebvre'in mekânsal pratikleri dediği duyularla algılanması bakımından belirleyici bir rol oynar ve bunu, "mekan hem görülür hem işitilir" şeklinde ifade eder (2014: 214). Mekânın temsili (tasarlanan alan), şehir planlamacılarının iz düşümüne aittir. Tasarlanan alan, "üretim ilişkilerine, bunların dayattığı düzene ve dolayısıyla, bilgilere, işaretlere, kodlara, cephesel ilişkilere bağlıdır" (2014: 63). Temsil mekanları (yaşanan alan) ise gündelik hayata ait yıkımla bağlantılıdır: "Toplumsal yaşamın yasadışı ve yeraltı tarafına bağlı, aynı zamanda, muhtemelen mekan kodu olarak değil, temsil mekanlarının kodu olarak tanımlanabilecek sanata da bağlı karmaşık sembolizmleri temsil eder" (2014: 63). Yaşanılan mekanla anlatılmak istenen hayal edilen mekan olmasıdır. Mekânsal pratiklerin yeni anlamlarını veya yeni olanaklarını hayal eden mekânın sembolik inşasına gönderme yapar. Yaşanılan mekân, sosyal aktörler tarafından zaman içinde inşa edilen ve değiştirilen hayali ve sembolik unsurlarla doludur. Üçüncü mekân diğerlerinin bir formudur, onları kuşatır ve dönüştürürken aşar. Gündelik hayattan bahsederken, öznel deneyimden geldiği için genel olarak bizleri ilgilendiren, yaşanılan alanı içeren karmaşıklık düzeyine ulaştığımız, içinden her gün geçip gittiğimiz ona aidiyet duygusunu veren ve bizi ilgilendiren alan burasıdır. Son yaklaşım, mekânın ne zaman yaşandığını, ne zaman gündelik hayatımızın pratik gerçekliğini oluşturduğunu ve mekânın fiili olarak üretildiğini tanımlar. Sonuç olarak mekan, insanların fiziksel olarak var oldukları ve yığınlarla ortaya çıkan toplumsal vücut aracılığıyla üretilen yerler olarak tanımlanabilir.

Michel de Certeau (2008), *Gündelik Hayatın Keşfi*’nde, bireyleri mekanla, onların her gün bu alanda nasıl faaliyet gösterdiklerini ve eylemlerinin onu sürekli olarak nasıl etkilediğini inceler. Mekanın üretimi ve tüketimi, mekansallık ve onun içerdiği gündelik pratikler aracılığıyla gerçekleşmektedir. De Certeau, günlük yaşamın üretken ve tüketime yönelik faaliyetlerine ilişkin bir yaklaşım geliştirir. Bunu da gündelik pratikler aracılığıyla yapar, onu uygular veya yansıtıcı bir süreç ya da tekrar aracılığıyla onu gündelik gerçekliğe taşır. De Certeau, toplumun nasıl “disiplin mekanizmalarını oynamakta ve bu mekanizmayla, ancak bu mekanizmayı kendine uyarlamak için uyumlamakta olduğunu” sorgularken bireylerin gündelik hayatta bilinçsizce gezinme biçimlerini çerçeveler (2008: 48). Ona göre, “bir toplum kendinden habersizken bir sistem olabilir” (De Certeau, 2008: 142). İnsanların düzen sağlayıcıları kısa bir müddet de olsa bozmak için mikro düzeyde her gün gerçekleştirdikleri eylemler ve uygulama biçimlerine odaklanır. Kentsel mekandaki güç ilişkileri tartışmasında de Certeau, gündelik yaşamdaki pratiklerin (okuma, uyuma, yemek yeme, işe gidip gelme vb.) daha az güçlü olanlar tarafından baskın toplumsal ideolojileri yıkmak için nasıl kullanıldığını açıklar (2008: 207).

De Certeau, yer ve mekan ayrımı yapmaktadır. Ona göre, mekan “yön vektörleri, hız miktarları, zaman değişkenleriyle bir bütün ve hareketliliğin bir kesişim noktasıdır” (2008: 216). Yeri ise ölü nesnelerin bir yer olma iddiası olarak tanımlarken “bir çakıl taşından bir cesede, Batı’da durağan, hareketsiz bir gövde, her zaman bir yer işgal etmiş ve bu yeri bir mezar görüntüsünde” betimler (De Certeau: 217). Bu ayrımı metro üzerinden vermek onun yaklaşımını daha iyi anlamamızı sağlar. Metro, fiziksel varlığıyla ve onu metro yapan iç ve dış unsurların bütününe anlatan bir yer olarak görmek mümkündür. Metro yerin altında giden, birden fazla vagonu olan, peronlara, yürüyen merdivenlere, otomatlara ve yolcuların işe gidip gelirken rollerini yerine getirdikleri ve birbirleriyle etkileşim kurdukları bir mekan olarak düşünebiliriz. Metro ile yolculuk yapma deneyimine sahip olmayanlar bile, metronun nasıl bir ortam ve işleve sahip olduğunu tasavvur edebilir. Tabii ki, bu tahayyüller mekanın imgeleriyle ilgilidir. Bu alanda meydana gelen çoklu etkileşimleri düşündüğümüzde ise metronun diğer herhangi bir ortamda olduğu gibi, aynı anda var olan ve içe içe geçmiş kamusal alanların bir arenası olarak ortaya çıkar. De Certeau’nun dediği gibi “uzam, uygulanan bir yerdir” (2008: 217). Metro kullanıldığında mekânsal düzeni yeniden üretir. Mekan değiştirilir:

metro yalnızca bir ulaşım olarak kullanılmaz, aynı zaman bir karşılaşma alanına dönüşür.

Çağdaş düşünürlerden biri olan Yi-Fu Tuan, *Space and Place* adlı kitabında yer ve mekan ayrımı yapar. Onun için yer ve mekan kavramları “yer güvenliktir, mekan özgürlüktür” şeklinde farklılaşmaktadır (2001: 3). Yi-Fu Tuan (2001: 6), yer ve mekan ilişkisini açıklarken “mekanın, yerden daha soyut” bir anlama sahip olduğunu ifade eder. Birbirinden farklı alanları tanımlamak için kullanılan ifadeyi ona değer yükledikçe yer haline gelir. Bu anlamda metro, kentin içinde bir mekan, bir geçiş alanı ve akışkanlığa sahip kabul edilir. Felski (2000), *Doing Time* adlı eserinde gündelik hayatın incelemesini yaparken “zaman, mekan ve modalite” olacak biçimde üç kategoride değerlendirir (2000: 81). Zamanın, saniyelerden dakikalarla anlaşılacağı düşünce yaklaşımını geçerek günlük tekrar ile kavranacağını söyler (2000: 81). İnsanlar çeşitli tekrar yöntemlerini kullanarak, deneyimlere aşina olurken aynı zamanda bilgisini sürekli olarak üretirler. Bir işe gidiş geliş yoluna, bir meydana ya da bir mahallenin bilincinde olmak onu defalarca deneyimlemek demektir. Yerlerin farkında olmak bir uzmanlık deneyimidir. Felski, gündelik yaşamı büyük ölçüde tekrarlardan oluştuğunu ancak bu tekrarı sürekli akış halinde olan bir “anakronizmden” ziyade modern dünyada yaşamının bir parçası olarak tanımlar (2000: 85). Mekanı ise “Fransızların metro, iş ve uyku dedikleri, sonsuz günlük turun alanı” olarak aktarır ve aynı zamanda sabahın erken saatlerinde trenini bekleyen gri takım elbiseli yolcunun ya da cumartesi televizyon karşısında oturan bir erkek için “rutin bir yaratık” ifadesini kullanır (2000: 20). Sabit günlük pratikler bir şehri içselleştirmeyi ya da bir yere yatkın olmayı ifade eder. Bu aynı zamanda evde hissetmek anlamına da gelir.

2.2.2 Ritimanaliz

Gündelik insan hayatı ile yapılandırılmış dünya arasında mekânsal bir düğüm vardır. Lefebvre’in dikkat çektiği bu ilişkinin yapısı gündelik hayatı hem basit bir durum hem de mekân ve zamanın belirli bir sentezi ve çözülmesi zor ihtimallere sahip olarak ele almasıdır. Lefebvre’in katkılarından yola çıkarak düşündüğümüz bağlantı: mekan, metro ve kenttir. Bu bölümde üzerinde yoğunlaşacağımız ritim analizin yanı sıra rutin, deneyim ve rota hakkında da kavramlaştırmalar vardır. Her ritim hıza, ölçüye ve notalara göre ölçülse de, ritimlerin karakteri insanların rutinlerinde, bir kalp atışında ya da bir adımla da

ilişkilendirilebilir. Kentin ritmi, insanı içine çeken ve o gündelik rutinine maruz bırakan, hızlı temposu ve tekrarlı yapısı için kullanılan bir terim olarak ifade edilebilir. Metro, deneyimi ve onu tamamlayan tüm öğeleriyle çok anlamlı bir yer bulmaktadır çünkü maksimum ritmik yoğunluğa sahip, insanların ritmi deneyimleme konusunda muazzam bir alanı vermektedir. İnsanlar, her gün yaptıkları rutinlerle ritim ve düzenli ya da tekrarlı eylemlerin mükemmel yüklenicileridir.

Ritim kelimesi, kökeni Fransızca olan “rythme” (dizem, tartım, hız) kelimesinden gelirken, TDK’ye göre anlamı “bir dizede, bir notada vurgu ve durakların düzenli bir biçimde tekrarlanmasından doğan ses uygunluğu” şeklinde verilir (Türk Dil Kurumu). Ritim kavramına yaklaşımlar özellikle yirminci yüzyılın son safhalarında hem sosyolojinin hem de felsefenin çalışma alanı olmuştur. Hız ve ritim yaklaşımları açısından önemli olan Deleuze ve Guattari, ritim ve ölçünün birbirine karıştırılmaması gerektiğini vurgular. Ritim, onlar için daha çok düzenli oluşuyla değil taşıdığı küçük farklılıklarla tanımlanır (Deleuze ve Guattari, 1990: 49). Onlara göre, “düzenli, ölçülü bir ritim vardır ama sıvı bir maddenin kaygan bir mekânın biçimine gönderen ölçüsüz bir ritim de vardır” (1990: 49). Yani ritim öngörülebilir ya da tahmin edilen bir uyumdan ziyade parça olayları ifade eden zaman bölümlerini gösterir. Ritim mekana yöneliktir, maddenin düzenlenmesi ve zamanın mikro bileşenlerini açıklar. Burada Deleuze ve Guattari hız kavramında etkin olduğu birbirinden farklı iki mekân tanımı yaparlar: kaygan mekân ve pürüklü mekân (1990: 28). İkisi arasındaki fark, “pürüklü mekan hesap yapılmadan işgal edilirken; kaygan mekanda işgal etmek için hesap yapılır” (1990: 44). Kaygan mekânı tanımlarken göçebe kavramını kullanırlar ve “bu mekanda göçebe işgal eder, oturur, bu mekânı tutar ve bir yurt mevhumu vardır” (1990: 82). Dolayısıyla göçebe mekanda daha serbest bir dolaşım sergiler; alanı bilme ve deneyimleme gibi özellikleri barındırır. Hız kavramı genel olarak kaygan mekânı tanımlarken kullanılır. Yerleşiklerin etrafı duvarlarla, kapalı alanlarla çevrilidir, diğer yandan pütürsüz mekânı sahip göçebe vardır. Deleuze ve Guattari bu ayrımı şu şekilde ifade eder: “Göçebenin sonsuz bir sabrı vardır ve beklemesini bilir. Kımıldamazlık ve hız, katatoni (katılıp kalma) ve acelecilik, durağan süreç, süreç olarak durak, bu tamamen göçebeninkilerdir” (Deleuze ve Guattari, 1990: 82).

Deleuze ve Guattari'nin ortaya attığı hız kavramı bir zincir misali diğer kavramlarla bağlantılıdır. Aynı zamanda kaygan mekânı tanımlarken hız kavramını da iki farklı şekilde çözümlerler. Onlara göre hız ve hareket birbirinden ayrıştırılmalıdır. Hareket çabuk olabilir ama bu onun hızlı olduğunu göstermez, dolayısıyla “tek olarak kabul edilen bir beden görece karakteri” olarak ifade edilir (1990: 83). Ancak hız hem yavaş olabilir hem de stabil kalabilir ama yine de hız olarak kalır ve pürüklü mekanın tersine “kaygan mekanı dolduran veya işgal eden ve herhangi bir noktadan ortaya çıkabilen bir beden mutlak karakterini” gösterir (1990: 83). Bu anlamda gündelik metro yolculuklardan ne algıladığımızı bulmamız gerekir. Kaygan sıfatı ile aynı zamanda kentsel mekânda gerçekleşen gündelik pratiklerle ilişkilendirilebilir. Mekân dediğimiz ulaşımı, hareketliliği ve bağlantı ağı ile; zaman dediğimiz ise sınırlı olma durumu, geçici karakteri ve hızla değişmesi ile doğrudan kapsamlı bir bağlantı sunmaktadır.

Ritmi, zaman ve mekânın vazgeçilmez bir parçası olarak ele alan Henri Lefebvre, *Ritimanaliz* adlı kitabında günlük kent yaşamını keşfetmekle meşgul olmuştur. Ritimanalizi değerli kılan etkenlerden biri ise Lefebvre'in bunu deneysel bir çalışmaya dönüştürmesidir. Bu kısmı aynı adlı kitabının “Pencerede Görülen” kısmında anlatır: “bir ritmi kavrayabilmek için, onun tarafından kavranmış olmak gerekir” der (2017: 53). Lefebvre ritimleri keşfetmek için ilk önce kendisi ritimleri gözlemekle başlar ve bunun için Paris sokaklarına bakan balkonundan ritimleri izleyerek araştırmasını uzun bir süre sürdürür. Böylelikle dış dünyadaki ritimlerde durağan ve kalıcı olanın açığa çıkarılmasına ve gözlenen olayların arkasındaki düzeni anlamayı sağlayan mekana hem katılım göstermek hem de incelemek Lefebvre'in yöntemleri arasında olmuştur. Ona göre, “bir yer, zaman ve bir enerji tüketimi arasında etkileşim olan her yerde ritim vardır” (2017: 40). Bir yerin yapısından doğan döngüsel ritimlerin anlaşılmasının insanın bedensel ve somut olarak mekanın üretiminde yer alması gerekliliğini vurgular. Aynı zamanda ritim tekrar ile vardır. Mekân birden fazla öğeyi bir arada bulundurur ve katmanlı yapısından dolayı “poliritmiktir” (2017: 41). Eylem ve alışkanlıkların gerçekleşmesi aşamasında; bedenlerin hareketleri sürecinde ve pratiklerin meydana gelmesinde her zaman bir ritim bulunur. Kent meydanlarında ortaya çıkan saklı kalmış ritimleri, “tıpkı festivallerle ve kitlesel kutlamalarla somutlaşan kamusal ritimler gibi” görünüşte önemsiz olayları gözler önüne sermektedir (2017: 75).

Lefebvre, ritimleri tanımlarken onların ya doğrusal ya da döngüsel tekrarlar yürütüldüğü şeklinde bir ayırım yapar. Döngüsel ritim için sınırlı bir zamanı açıklayan tekrar, tıpkı işe gidiş ve dönüş gibi döngüden bahsedilebilir. Doğrusal ritim ise eylemin yeniden üretildiği sıradan ve düzene sabitlenmiş tekrarlar meydana gelir. Lefebvre iki ritim arasındaki farkı, “döngüsel olan kendisini açığa çıkaran toplumsal örgütlenmedir; doğrusal olan ise tesadüf ve karşılaşmalardan oluşan günlük çalışma angaryası, rutin ve dolayısıyla daimi olandır” şeklinde açıklar (Lefebvre: 56-57). Bu ilişkiyi metro bağlamında değerlendirirsek, bir mekan olarak metro yoğun ve kalabalık saatleriyle işe gidiş ve dönüşüne eşlik eder. Yürüyen merdivenlerin, durakların ve vagonlarının düzenli olarak insan yığınlarını gör kaybolması döngüsel bir tekrarı açıklar. İşe gidiş-geliş saatlerinde bu ritimleri daha yoğun olarak görmek mümkündür. Özellikle kalabalık saatlerdeki günlük döngülerde daha farklı ritimler vardır. Lefebvre’in doğrusal ritim yaklaşımı ile metroyu değerlendirirsek, insan ve yeraltı mekanı arasında daha otonom diyebileceğimiz bir ilişki vardır ve daha doğrusal tekrarlar sahiptir. Yürüyen merdivenlerin hareketinden başlayarak vagonların raylardan geçişi, metronun durması ve kapının otomatik açılmasına kadar tekrarlanan işlem aynı döngü etrafında gerçekleşir. Fakat, bu doğrusal tekrarların varlığı her gün yapılan bu faaliyetin uygunluğuna sahip işlevsel bir mekan ortaya çıkarmaz. Bu anlamda “yürüme, bisiklete binme ve toplu taşıma araçları gibi marjinalleştirilmiş ulaşım türleri, günlük işe gidip gelme rutinine entegre edilirse doğrusal zamanın taleplerine tabi olabilir” (Butler, 2012: 130). Dolayısıyla metro, insanlar ve mekanik araçlar arasında döngüsel ilişkide, günlük hayatın tekrarlarının baskın olduğu sıradan doğrusal bir ritmin içinden geçen akışkan bir mekan haline gelir. Lefebvre’in Ritimanaliz’ine göre, döngüsel olan doğrusal olanı zorunlu kılmasıyla birlikte gündelik tekrarlar ve monotonluk ritme evrilir.

Lefebvre’in kentte gündelik yaşamın ritim analizi kapsamında zaman, mekân ve beden ilişkisine daha ayrıntılı değinmek gerekir. Lefebvre’e göre bir ritim az ya da çok diğer ritimlerle ilişkilidir ancak ya yavaş ya da hızlıdır. Bu anlamda çeşitli ritimler arasındaki dengeyi sağlayan öritmi (*eurythmia*) kavramı ortaya çıkar: “sağlıklı bünyelerde olduğu gibi iki ya da daha fazla ritim arasındaki yaratıcı etkileşimdir” (2017: 40). Lefebvre, öritminin sağlık durumunda normal zamanda birbiriyle kaynaştığını, ancak ritim bozukluğunda bir hastalıktan ve kargaşadan

bahseder. Bu anlamda örtimiği patolojinin önüne koyar çünkü hastalık durumunda “ahensizlik” ve “kargaşa” vardır. Bu kısımda ritmin açığa çıkmasının şartını “hastalık tarafından değişmiş olmasına” bağlar (2017: 53). Örneğin, eğer bir kişi ayakta durmakta zorlanıyorsa kendi duruş ritminin sağlıklı bir insandan farklı olacağını bilmesi gerekir. Lefebvre’e göre ritimler birbirini kapsar, hastalık ise ritmi açığa çıkarır. Ritimler benzer süreçlere sahiptir ve ancak “ya hastalık ya da teknik sayesinde” ritimlerin dışına çıkıldığında fark edilirler (2017: 53). Tekstil fabrikasından kapanmasının ardından çıkan bir işçinin ardında bıraktığı o sessizlik buna örnek verilebilir. Sessizlik hemen fark edilir ve günlük hayatı ve onun ritimlerini tanımlayan mekan ve zamanda gizli kalan düzeni bir şekilde gün yüzüne çıkarır. Metronun belirli zaman aralıklarında sabit noktalarda durması da örnek olarak verilebilir.

2.2.3 Heterotopya

Michel Foucault, heterotopya kavramını, farklı mekânların bir aradalığını, belirli kültürel bağ ve anlamları ortaya çıkardığı önemli bir alan olarak sunar. Ona göre heterotopik mekânlar, mevcut mekanların yanı sıra başka mekanlar gibi davranan gerçek somut mekanlardır. Foucault, heterotopya kavramını açıklarken diğer mekanların varlığından bahseder. Bu heterotopyalar, ütopyalara karşı olan gerçek ve somut yerlerdir. Hayali ve kusursuz mekanlar olan ütopyalardan farklı olarak, heterotopyalar hem gerçek yerlerdir hem de önemli işlevleri vardır. Bu mekanlar, kültürün gerçek mekanlarının aynı anda sergilendiği, tartışıldığı ve tersine döndüğü bir tür karşı-mevkiyi temsil eder. Heterotopyalar somut olarak konumlandırılabilirler de diğer tüm yerlerin dışında kalır (Foucault, 2014: 295). Heterotopya, tüm yerlerin dışında var olan, sadece gerçeklikle bağını koruyan bir yapıya sahiptir. Bir ayna, gerçeği yansıttığı halde gerçek olmayan bir dünyayı gösterdiği için bir heterotopyadır. Bu anlamda heterotopya kavramını bir ayna deneyimiyle bağdaştıran Foucault, “aynaya baktığım anda işgal ettiğim bu yeri hem kesinlikle gerçek hem de kesinlikle gerçekdışı kıldığı anlamda – çünkü algılanmak için oradaki bu sanal noktadan geçmek zorundadır –” der (2014: 296). Metronun bir heterotopya olduğu durumda ise, metronun içinde ve dışında kalan alandan farklı özel bir dünya bulunmaktadır. Metro içindeki yolcular, farklı kültürel geçmişlere sahip olsalar da, geçici bir zaman ve mekanda ortak bir alanda birleşir ve buluşurlar. Bu durumda farklı etkileşimler, roller ve davranışlar ortaya çıkar.

Metro ile yolculuk yapmak önceden edilen bilgi, norm ve davranışları yansıtabilir hatta bunları tersine çevirebilir. Metro ağı aktarma durakları ile bütün şehrin alanlarını birbirine bağlarken kendi içinde bir karşı mevki olarak ortaya çıkar.

Heterotopya kavramını daha iyi açıklamak için altı ilke halinde açıklar. İlk olarak, kriz heterotopyası olarak davranış normları ve alışkanlıkların geçici olarak askıya alındığı mekanlar vardır. Bu ilkeyi açıklarken Foucault, kriz ve sapma şeklinde ele alır. Krizdeki heterotopya için, toplumla ilişkisi olan bireylere ayrılmış “ayrıcalıklı, kutsal ya da yasak yerler; yeniyetmeler, hamile kadınlar ve yaşlıları” kasteder (2014: 296). Heterotopya sapması için ise norm dışında davranışların uygulanabileceği yerler olarak “dinlenme evleri, psikiyatrik klinikleri, hapishaneler ve huzurevlerini” ifade eder (2014: 297). Heterotopik mekanın ikinci unsuru, kesin ve belirli bir işleve sahip olması ve içinde bulunduğu toplumu yansımasıdır. Foucault, bu prensibi açıklarken mezarlıkları heterotopik mekânların en somut örneği olarak ortaya koyar. Birçok gerçek yeri veya yerleşimleri aynı anda bir arada bulundurma gücüne sahip üçüncü ilkede heterotopyada, antik bahçenin, dünyanın dört bir yanından gelen bitkilerin bir araya getirilmesiyle oluşturulmuş hali buna örnektir. Dördüncü ilkede heterotopya, birbirine bağlı zaman dilimleridir ve insanlara geleneksel zamanlarından ayrılma hissini verdiğinde gerçekten işlev kazanır. Burada zaman, müze ve kütüphaneler gibi mekanlarda yığılır ya da birikir. Her heterotopyanın kendine ait bir ritmi ve zamanın dilimleri içinde yansıtılma vakitleri vardır. Beşinci prensip olarak heterotopik alanlar her zaman bir açılış ve kapanış sistemine sahiptirler. Gerçekten erişilebilir olmaları için bir bilet, bir izin ya da belirli bir davranışın sergilenmesini gerektirirler. Son prensip olarak ise var olan diğer mekanlara göre bir işlevdir, bunlar “ya bir yanılsama mekânı yaratarak, tüm gerçek mekânı bir yanılsama olarak teşhir ederler” (2014: 301). Foucault, burada genelevleri ya da koloniler gibi telafi mekanları örnek olarak verir. Ancak onun düşüncesinde gemi, heterotopyanın mükemmel bir örneğini teşkil eder. Çünkü gemiler, denizin yakınlığı dışında başka hiçbir yere sabit kalmadan durmaksızın yüzen bir mekan dilimidir.

Foucault’nun heterotopyalar ve karşı-mevkilerden yani farklı mekanlardan bahsetmesini “bu yerlerin gündelik hayatın aynılığına, sıradanlığına, güncelliğine farklılık enjekte etmesi” bakımından oldukça önemlidir (Dehaene ve De Cauter, 2008: 4). Foucault bu farklı mevkileri örnekendirirken pasajları, sokakları ve

özellikle trenlere dikkat çeker. Ona göre, “bir tren, içinden geçilen bir şey olduğu için, aynı zamanda bir noktadan diğerine geçmek için kullanılan bir şey olduğu için ve dahası kendi de geçen bir şey olduğundan olağanüstü ilişkiler ağını” temsil eder (Foucault, 2014: 294). Bu anlamda metro bir heterotopya olarak kabul edilebilir. Çünkü metro zaman ve mekanda yegane olarak çevresindeki ilişkiler ağını veren işlevsel bir yer olarak katkıda bulunur. Metro mekânında ortaya çıkan kullanımlar, zamanlar ve anlamlar aynı anda bir arada bulunur. Foucault, heterotopya kavramını, “birçok mekânı, birçok mevkiyi kendi içlerine bağdaşmaz olan birçok mekânı tek gerçek bir yerde yan yana bulunması” olarak tarif eder (2014: 298). Metronun bir yerden bir yere ulaşımı sağlaması gibi basit bir hareket, aktarma duraklarında olduğu gibi gerçek bir düzlemle başlı başına bağlantılıdır. Dolayısıyla metroyu kullanan yolcuların metroyla ilgili mekânsal deneyimleri gerçek dünyayla olan işlevsel bağı koruyan bir yerdir.

Gündelik Hayatın Keşfi adlı eserinde yer alan “Hem Gemi Hem Hapishane” bölümünde Certeau, bir tren yolculuğundan yola çıkarak “yolcunun bir yerde kapanıp kalması” hakkında önemli bir yaklaşım sergiler (2008: 211). Bu kısa yazıda yolcunun hareketsiz kaldığını ve “bir vagonun içinde otururken camdan hareketsiz nesnelerin akıp gittiğini” izlediğini belirtir (2008: 210). Dolayısıyla yolcu için çaresiz bir imaj çizer ve bir mahkûm olarak ifade eder. Tren vagonları için bir hapishane alegorisi yapar. Ona göre, yolcu “akılcılaştırılmış tek bir hücrede” yolculuk yapar (2008: 210). En sonunda yolcunun hapsi bitmektedir çünkü herkesin kendine ait bir çalışma planı vardır. Certeau, “belli bir yerde kapalı tutulmanın o soyut güzelliği yerini çalışma yerinin uzlaşmalarına, opaklıklarına ve bağımlılıklarına bırakmıştır” der (2008: 213). Yolculuk, metronun mekânını heterotopyaya dönüştürür. Bir başlangıç noktası ve varış noktası ile transit bir alanı ifade eder. Foucault, yol için biricik bir heterotopyadan bahsetmez, ancak geminin ideal heterotopya oluşturduğunu şu sözlerle ifade eder: “Gemi, mükemmel bir heterotopya”dır (2008: 302).

2.2.4 Süpermodernite

Marc Auge’nin mekân tanımı (yer-değiller), Foucault’nun heterotopya olarak tanımladığı şekline ne kadar benzer gibi görünse de birbirilerinden farklıdır. Heterotopya, diğer mekânlardan farklı olarak toplumsal düzenin akışının bozulduğu mekânları da tanımlamaktadır. Yer-değiller hem örneğin bir gemi

olabileceği gibi hem de dışarıda kalan ama yeri belirlenebilen mekân örneğın mezarlıklar olarak heterotopya ile bir ilişki kurulabilir. Auge tarafından öne sürölen yer-değiller kavramı *Yer Değiller: Bir Üst-Modernite Antropolojisine Giriş* adlı kitabında, “insanların ve malların hızlandırılmış dolaşımı için zorunlu kurulumlar olduğı kadar, ulaşım araçlarının kendileri veya alışveriş merkezleri hatta gezegenin mültecilerinin kapatıldığı transit kampları” olarak tanımlar (2021: 46). Yer-değiller ya da yok-yerler ortak özellikleri olarak “kimlikleyici, ilişkisel ve tarihsel görünme talebinde” bulunurlar (2021: 65) ve bu yerler “tanımlanamayacak bir mekân” olarak kabul edilirler (2021: 89). Antropolojik tanımlarında “yer” olarak kullanılamayacak kadar değeri verilmeyen geçici mekânlar olarak kabul edilir. Aslında antropolojik mekânların özellikleri onların hem kimlik, ilişkiler ve tarih mekânları olarak görünme isteğinde olmaları hem de insanlar tarafından böyle görünmeleri talep edilir (Auge, 2021). Bu anlamda, Auge, yer-değilleri antropolojik yer tanımına karşıt olan bir mekân olarak ele alır. Dolayısıyla bu karşıtlıktan yer-değillerin çağdaş anlamda kimliği olmayan, ilişkisel bağlamını ve tarihselliğini yitirmiş mekânları karşıladığı bir ifade çıkar.

Auge, yer-değilleri insanların ihmal ettiğı, yeterince benimsemediğı ya da mülkiyetine sahip olmadan dolaştığı ve gündelik olarak varlık gösterdikleri mekânlar olarak ele alır. Ona göre, süpermodernite yer-değilleri üreten ve “bizatihi antropolojik olmayan” yerlerdir (2021: 89). Yer-değiller kavramı ile, örneğın süpermarketler, havaalanları, klinikler, metro istasyonları, alışveriş merkezleri, oteller ile tanımlamaktadır. Bu yerlerin hepsi süpermodernite döneminin “hadiselerin aşırı bolluğunun fidesidir” (2021: 41). Süpermodernitenin üç özelliğinden bahsetmek mümkündür. İlk olarak, “şimdiki zamana, olmazsa geçmişe duyulan ihtiyaç” ve “aşırılık figürüyle yani zamanın aşırılığı” ile ilgilidir (2021: 42). Bu, tarihsel zamanın hızlanması bakımından çağdaş gelişmelerdeki aşırılık ve fazlalığı ima eder. İkinci özelliğı ise süpermodernitenin mekânsallığı: “paradoksal olarak, onun gezegenin daralmasıyla bağlantılı ve bir bakıma gezegenin sonsuz küçük bir noktaya indirgenmesi” ile bağlantılıdır (2021: 42). Bunun sonucunda hızlı ulaşım ve enformasyon ile dünya daha ulaşılabilir hale gelir. Auge, bunu “hızlı ulaşım araçları bir başkenti bir başkente birkaç saatlik mesafeye getiriyor” şeklinde açıklığa kavuşturur (2021: 43). Ona göre, yer-değiller aynı zamanda “ulaşım araçlarının kendileridir” (2021: 46). Süpermodernliğın son özelliğı ise egodur.

Burada bireyin kendine odaklanan bir aşırılığı kapsar. Egolar, daha eski dönemlerde gündelik hayatı düzenleyen heterojen grupların boş alanını doldurmak amacıyla büyüme eğilimi gösterir. Sonuç olarak Auge, süpermoderniteyi açıklarken, “olaysal aşırıbolluk, mekânsal aşırıbolluk, göndermelerin bireyselleşmesine” odaklanır.

Auge’nin (2002) etnografik bir çalışması olan “*In The Metro*”dur. Bu eser onun yolcular ve yolculuklar sırasında edindiği gözlem ve düşüncelerini barındırır ve oldukça önemli bir metro çalışmasıdır. Bir taraftan gözlemlerini açıklarken bir yandan da metronun bütün büyük çelişkilerini gün yüzüne çıkarır. Auge, metro yolcularının temel olarak zaman ve mekanı kontrol edebildiğini ve kendilerini “maddenin direncine ve bedensel kalabalığa nasıl adapte edebileceklerini bildiklerini” ifade eder (2002: 8). Bu süreçte metroya uyum sağlayan metro kullanıcıları, belirli günlük rotaları hafızaya kaydetmiş olur. Metro yolculuklarında “tekil güzergahların çoğunun günlük ve zorunlu olduğunu” aktarır ve yolculukları hafızada tutup tutmamanın bir seçenek olmadığını onların içimize işlediğini söyler (2002: 8).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KENT EKSENİNDE ETKİLEŞİM PRATİKLERİ

3.1. Kent Kuramları ve Sosyolojik Yaklaşımlar

Sanayi devrimi ile birlikte 19. yüzyılda Avrupa’da kentler oldukça hızlı büyümüştür. Hem kırsal hem de kentler oldukça keskin bir dönüşüm yaşamış ve günümüzdeki kırsal-kent ayrımını oluşturmuştur. Şehirlerin sanayileşmesi ile kırsal bölgelerde yaşayan ve işsiz kalan birçok insan için göç süreci başlamış, gündelik hayat düzenleri ve üretim yöntemleri değişime uğramıştır. Bu süreçte yeni toplumsal ilişki biçimlerine eğilen ve inceleyen Weber, Durkheim ve Marx gibi sosyolojinin kurucuları olarak bilinen klasiklerin çalışma konularını ekonomi kadar şehirler de oluşturmuştur. Modernleşen toplumlar için toplumsal yaşam sanayileşmeden öncesi ve sonrası şeklinde tarihsel bir dönüşüme şahit olmuştur. Klasik sosyologlar modern endüstriyel toplumlardaki sosyal olguları incelerken kent üzerinde yeterince yoğunlaşmamışlardır. Kent sosyolojisinin sosyal bilimlerde anlam kazanması, “kent çevresinin insan davranışların üzerindeki etkilerinin açıklanması ve kentin sosyolojik bir kuram olarak ele alınması Chicago Okulu ile gerçeklemiştir” (Bal, 2006: 14). Bu anlamda kent kendisine ait bir çalışma ve gözlem alanı bulmuştur. Toplumsal bir gerçeklik haline gelen endüstriyelleşme ile sanayi kentlerindeki yaşamı Weber, *Şehir* adlı kitabında, “şehir, üretken muhayyilenin arz edebileceği her şey için (sonsuz düzenleme ve biçimlerle tuğla, asfalt, beton, çelik ve cam) sonu gelmez bir canavardır.” şeklinde ifade etmiştir (2010: 18). Weber, bu kitabında “kentin doğasını, Batı kentinin özelliklerini ve tarihsel gelişmesini” analiz eder ve bu anlamda onun çalışması “kent sosyolojisinin oluşmasında önemli bir adım” sayılır (2006: 15).

Alman sosyolog George Simmel *Metropol ve Zihinsel Yaşam* adlı eserinde 19. yüzyılın sonralarındaki Berlin’de yaşayan modern kentlilerin genel davranış ve bakış açılarının, kırsal bölgedeki insanların alışkanlık ve davranışlarından farklı olduğunu gözlemler. Simmel’e göre kent yaşamında “herkes bir kişilik tipi yaratır ve bu kent yaşamında koşuşturmasını, karmaşıklığını, çıkarıcılığını” ivmelendirir (Bal, 2006: 16). Toplumun, modern öncesi yaşamın daha evvelinde görülmemiş bir şekilde değişimine ve etrafındaki dünyanın düşünme biçimini nasıl edindiğini

araştırır. Duygusal izolasyon, mesafe ve bir diğerine karşı olan ilgisizlik, hesaplanmış hareket ve ussal eylemler, rasyonalizm ve parasal çıkarların aracılık ettiği bir kent imajı çizer. Ona göre, “metropol sakini, tüccarıyla, tüketicisiyle, hizmetçisiyle ve çoğu zaman zorunlu birlikteliğe itilmiş kişilerle tam da bu tarzda ilgilenir” (Simmel, 1996: 82). Simmel, bu zorunlu birlikteliğin yeni toplumsal bir gerçekliği olarak görür ve modern şehre özgü olduğunun altını çizer. Metropol yaşamın özelliklerini barındıran bu ilişkilerde bireyler “birbirine toplumsal yaşama bağlılığı dayatmaktansa, birbirleri arasında, parçalı ve geçici işlerini idare etmelerine ve biricik içselliklerini korumalarına izin veren bir mesafe bırakırlar” (Dirlikyapan, 2011: 45). Bu anlamda metropol, “yapısöküme uğramış bir topluluktur” (2011: 45). Metropolde bireylerin yaşam ve davranış yapıları dışarıdan aldıkları sinyallerle şekillenir. Dolayısıyla metropol tipi insan, “yükseltilmiş bir kavrayış ve aklın üstünlüğünü ön plana çıkartmış olur” (Bal, 2006: 130). Bütün bunlar, özne olmanın doğurduğu gerilimden kaynaklanır.

Simmel, metropol yaşamının rasyonel boyutunu karakterize eden şeyin bireysellik tutumuna etkide eden para ekonomisi olduğunu ifade eder. Bu durumu, metropolün, “insan ilişkilerinde ciddi bir etkiye sahip para ekonomisinin ve paranın tiranlığının egemenlik sahası” olduğu şeklinde açıklar (Simmel, 2014: 10). Modern yaşamında bireyin artık pratik ve hesaplı bir tutum içinde toplumsal ilişkilerinde de bunun peşinde olacağı anlamına gelir. Simmel, para ekonomisinin baskın rolünün metropole özgü bir durum olduğunu ve sosyal ilişkileri belirleyen bezgin (blase) tavırdan bahseder. Para ekonomisi, “şeylerin çeşitliliğini eşdeğer kılar, en korkunç tesviyecidir; çünkü para, her türlü nitel farkı – fiyatı ne? – sorusuyla” ifade eder (2004: 91). Bezgin kimse “gözünde her şey aynı donuklukta, aynı griliktedir; hiçbir nesne diğerinden daha tercih edilir değildir” (2004: 91). Simmel, bireyin bezgin tavrını ortaya çıkaran yapısal koşulları açıklarken aynı zamanda bireysellik talebinin önemini de gözlemler. Bu durum “sosyal dünyanın giderek daha da rasyonelleşmesine neden olur” (2014: 13) ve artık öncelik söz konusu ilişkilerden parasal kazanç sağlamak olur. Günümüzde Simmel’in bahsettiği bezgin tavrı gözlemlenmek mümkündür. Modernitenin zorunlu kıldığı günlük ritimlerle daha da yoğunlaşan bu anlayış, bireylerin işe gidip gelme rutinlerine de aktarılmıştır. Metropollerin ulaşım ağını rutin olarak kullanan çalışan bireylerde aynı bezgin tavrı ve sosyal ilişkilerde rasyonalitenin baskın karakterini görmek olasıdır.

Kent sosyolojisinin temellerini atan Weber ve Simmel gibi öncülerden sonra kentsel alan çalışmaları yapan ve gözleme dair modeli oluşturan Chicago Okulu temsilcilerinden bahsetmek gerekir. E. Park'ın Ernest W. Burgess ve McKenzie ile birlikte yazdığı “*Şehir: Kent Ortadaki İnsan Davranışlarının Araştırılması Üzerine Öneriler*” adlı kitapta kenti bir fenomen olarak sistematik bir şekilde incelemeye çalışmışlardır. Kent yaşamıyla bağlantılı fenomenleri analiz etmek ve insan davranışını kendi bağlamında incelemek için özel bir yöntemdir. Bunlar arasında kent ekolojisi kavramının en temsili sosyoloğu olarak Robert E. Park'ı vurgulamak gerekir. Kentsel konularla ilgilenen Park, önce bir muhabir olarak toplumu çok yakından gözlemleyen bir sosyolog olmuştur. Daha sonrasında sosyolojik ilgi alanlarını genişleterek kent sosyolojisine katkıda bulunmuştur (Ritzer ve Stepnisky, 2018). Simmel'in şehir ve metropol vizyonu öğrencisi olan Park'ı etkilemiş ve kent anlayışında “Simmel'in derin bir etkisi” söz konusudur (Coser, 2010: 186). Sosyolog olmadan önce muhabirlik yapması kendisinin sahadaki birikimlerine ve keşif becerisine katkıda bulunmuştur.

Park ve diğerleri (2021) Şehir adlı kitabında, doğanın düzeninden yola çıkarak ekoloji fikrini oluşturmuş ve modern şehirlerde benzer düzenler tespit etmeye çalışmışlardır. Onların düşüncesinde, şehirler de tıpkı doğaya benzer fiziksel oluşumların var olduğu doğal alanlardan oluşur. Her biri incelenebilecek potansiyele sahip ayrı bir evren üretir. Park, şehri hazırlayan şeyin “insanların içinden geçtikleri hayati süreci kapsadığını; doğanın ve özellikle insan doğasının bir ürünü” olduğunu savunur (Park, 2021: 37). Ona göre kentin hareketliliğini ve yoğunlaşmasını artırmayı hedefleyen unsurların hepsi “ulaşım, iletişim araçları, tramvaylar, telefonlar, gazeteler ve reklamcılık –yanı sıra çelik yapı ve asansörler, kentsel ekolojik düzenlemenin” temel faktörleridir (2021: 38). Aynı zamanda birbiriyle ilişkili olan iki kavram ile şehri tanımlayarak onu inceleme konusu haline getirir: fiziki yapı ve ahlaki düzen. Birbiriyle bağlantılı bu iki kavram, bir bölgede ya da mahallede gözlemlenebilecek nesnel ve tinsel yönleri temsil eder. Park, burada mahalleyi açıklarken şehrin içinde yaşayanların karakterinden ve özelliklerinden bir şeyler aldığını ifade eder (2021: 42). Dolayısıyla mahalle yaşayanlar arasındaki fiziksel yakınlık ve temasın toplumsal düzenin temel taşlarını oluşturur. Park'a göre mahalle, “kentin toplumsal ve siyasi örgütlenmesindeki en küçük yerel birim” olarak ortaya çıkar (2021: 43). Şehirdeki daha küçük grupların

oluşturduğu varlıklarının yanı sıra mahallenin, güçlü asabiyete sahip toplumlarda önemi gün geçtikçe yitirme eğilimi göz ardı edilmemelidir (Martindale, 2000: 49).

Şehir kitabının ikinci bölümü olan Şehrin Büyümesi: Araştırmaya Giriş'te Burgess, özellikle modern sanayi şehirlerine halka modeli ile fiziki olarak büyüme ve yayılma alanını açıklar. Şikago'yu örnek bir alan olarak ele alarak “endüstri kentlerindeki toprağın kullanımını ve kent yerleşimlerinin bağlı olduğu esasları” açıklar (Bal, 2006: 151). Bu düşünce ekseninde modern yaşamda kentin tüm yansımalarından oluşan “gökdelen, metro, büyük mağaza, günlük gazete ve sosyal hizmet” gibi tipik bir metropol görüntüsünden bahseder (Burgess, 2021: 89). Ona göre şehrin fiziki olarak büyümesi yalnızca yayılma ile açıklanamaz aynı zamanda şehri “konforlu, hatta lüks kılan teknik hizmetlerin yayılması” ile ilgilidir (2021: 94). Şehir yaşamının nabızı olarak gördüğü hareketlilik hakkında şu şekilde bahseder: “Hareket, kendi başına değişimin ve büyümenin kanıtı değildir; aslında bakılırsa – rutin hareketlerde olduğu gibi – süreklilik içeren bir durumu kontrol etmek için tasarlanmış uygulamanın değişmez ve sabit düzeni de olabilir” (2021: 100).

Hareket, rutin için bir gerekliliktir ve iş yaşamının döngüsünde açığa çıkar. Ancak Burgess, hareketliliği bir macera olarak tanımlarken aynı zamanda suçun ortaya çıktığı alanlar olarak ifade eder. Bütün bunları açıklarken rutin ve hareketliliği birbirinden ayırır. Rutin daha çok hareketlilik gösteren kent popülasyonunu açıklarken; nüfusun önemli bir ölçüde artması hareketliliği hesaplar. Bunu ise şu örnekle ifade eder: “1860'da New York şehrinin at arabaları yılda yaklaşık 50.000.000 yolcu taşımaktaydı; 1890'da tramvaylar 500.000.000 kişiyi taşıdı; 1921'de yükseltilmiş demir yolu, metro, tramvay, elektrik ve buharlı banliyö hatları yılda 2.500.000.000'den fazla yolcu taşıdı” (Burgess, 2021: 101-102).

Bu örnekten de anlaşıldığı üzere sanayileşen modern kentin fiziki büyümesi ve yayılması şehirdeki nüfusun artması ile hareketliliği ölçerken bir yandan da sayılarla ifade edilen istatistikler hareket eden kent popülasyonunun rutinini açıklar. Bu anlamda ulaşım ağının ve araçlarının çeşitliliği aynı zamanda kentin büyümesi ve yayılması ile paralel bir ilişki gösterir.

Chicago Okulu kent-ekolojistlerine dönecek olursak insan ekolojisi yaklaşımına değinmek önemlidir. Bu kavramı incelerken, McKenzie'nin "İnsan Topluluklarının Çalışılmasında Ekolojik Yaklaşım" adlı yazısında konuya dair kapsamlı bir anlayış geliştirmek açısından faydalı olacaktır. Ona göre, bitki ve hayvan ekolojisi üzerinde çalışılan bilim dalları olmuştur. Ancak insan ekolojisi alanı henüz pratik uygulamalarla doğrulanmamış bir teorik çalışma alanı olarak kalmaktadır. İnsan ekolojisi, "toplumsal çevreden etkilenen varlıklar olarak insanların zamansal ve mekânsal ilişkilerini inceleyen paralel bir çalışma alanıdır" (Martindale, 2000: 53). İnsanların ürettiği yapılar ve insani özellikler, belirli mekânsal ilişkilerle bütünleşmiş ve doğal süreçlere uyum sağlamıştır. McKenzie, ekoloji perspektifine bağlı olarak, toplulukları dört ana kategoriye ayırır. İlk olarak, "tarımcı, balıkçı, madenci veya oduncu toplulukları gibi, ürün dağıtım sürecinin ilk basamağına denk düşen birincil hizmet topluluklarıdır" (McKenzie, 2021: 110). Bu toplulukların boyutu, hizmet ve ürünlerin tüketimiyle sonlanan dağıtım süreci, doğal kaynakların işlenmesi ve çevrelerindeki ticaret alanının büyüklüğüne bağlı olup, birkaç bin kişiyi aşmaz. İkinci olarak, ürünlerin dağıtım evresinde ikinci işlevidir. Bu topluluk ticari birimlerdir (Martindale, 2000: 53). Üçüncü topluluklar, sanayi şehirlerinde bulunur. Son olarak, dördüncü topluluk türü "belli bir ekonomik temelden yoksun olandır" (2021: 111). Bir spor kulübü, sanat atölyeleri, parti merkezleri, üniversiteler, Yahudi topluluklarının sürgün edildiği yerler ya da evsizler için sığınma yerleri veya yetimhaneler bu topluluklara örnek olarak verilebilir. Bu topluluklar, ekonomik kaynaklarını dünyanın farklı bölgelerinden sağlarlar ve bu kaynaklar mal üretmek veya dağıtmak için kullanılır (2021: 111).

McKenzie aynı zamanda metropolde ulaşım konusuna değinmiş ve kent analizini destekleyici bir unsur olarak ele almıştır. Ona göre, "yeni bir iş sahasının nerede gelişeceğini hükümet kadar belirleyen şey, demiryolu veya buharlı gemidir" (2021: 114). Günümüzde, şehirlerin büyümesini teşvik eden etkenlerden birisi ulaşımın hızlanması ve ucuzlamasıdır. McKenzie, metropolü ulaşım araçlarının modern sanayi sayesinde tramvay ve otomobilin icadı gibi gelişmelerle şehrin mekânsal kalıplarını ifade ederek analiz eder. Bu aşamaların önemli adımlarını ise, "yeni sanayilerin kurulması, işe erişim ve ulaşım biçimlerinde ve rotalarında olan değişiklikler" vardır (2021: 113). Teknolojik gelişmeleri kentsel kalıplarıyla ulaşımındaki dönüşümünü üç safhada açıklar. McKenzie, demiryolu öncesin

dönemden, demiryolunun ve toplu taşımanın olduğu dönem ve sonrasında da motorlu taşıt döneminden bahseder. Bu gelişmelerle hareketlilik kent genelinde büyür. Motorlu taşıtlarla beraber kırsal bölgelerdeki düzenin baskın yapısının gittikçe bozulduğunu ifade eder. Dolayısıyla “toplulukların büyümesinde basitten karmaşığa, genelden uzmanlaşmaya doğru bir gelişme vardır” (2021: 117). Bu yeni topluluk biçimde demiryolu ile oluşan toplu taşımanın insanlara sağladığı hareketlilik seviyesi, işbölümünün girift yapısı ve uzmanlaşma eğilimi bakımından daha önceki var olan topluluklardan farklıdır.

Gündelik hayatın zaman ve mekan ilişkisi boyutunda Henri Lefebvre’in mekan üretimi ve ritimanaliz yaklaşımlarına değinmiştik. Ancak Marksist düşünce çerçevesinde geliştirdiği kent sosyolojisi yaklaşımı kritik bir rol oynamaktadır. Onun kente dair yaklaşımı tarım toplumundan modern sanayi toplumuna geçişin bir sonucu olarak görmesinde ortaya çıkar. *Şehir Hakkı* adlı kitabında Lefebvre, kentsel soruna dair herhangi bir yaklaşımın sanayi dönemi gelişiminin tespit edilmesiyle hayata geçirilmesi gerektiğini söyler. Ona göre, “şehir sanayileşmeden önce vardır” (2015: 21) ve bu anlamda şehrin temelleri, sanayi öncesi kırsal yerleşimlere ve onların kapitalist-endüstriyel gelişim sürecine dayanır. Gündelik hayat çalışmasında da olduğu gibi Lefebvre çalışmalarında kent ve iktidar ile kapitalist yeniden üretimi arasında belirgin bir korelasyon görür. Kentin bir sabit ve kesin bir tanımından ziyade şehrin kapitalist üretimine ilişkin bir yaklaşım geliştirir. *Şehir Hakkı* adlı kitabında bir öneriden bahseder: “Ne geriye (geleneksel şehre) dönüş, ne ileriye, devasa ve şekilsiz yerleşim bölgesine kaçış; reçete budur. Geçmiş, şimdi ve olanaklılık birbirinden ayrılmaz. Düşünce potansiyel bir nesneyi incelemektedir ki bu da yeni yaklaşımlar gerektirir” (Lefebvre, 2015: 120).

Aynı zamanda Lefebvre’e göre, şehir hakkı basit bir şekilde geleneksel şehirlere geri dönüş hakkı olarak ele alınamaz. Ancak yeniden şekillendirilmiş ve yenilenmiş bir kentsel yaşam hakkı olarak tanımlanabilir (2015: 132). İşte tam bu noktada haklar ortaya çıkmaktadır. Medeniyeti tanımlayan haklar olarak “yaş ve cinsiyet gruplarının hakları, toplumsal durum hakları, eğitim ve öğrenim hakkı, çalışma hakkı, kültür, dinlenme, sağlık, konut hakkı” gibi işlev ve ihtiyaçlarından bahseder (2015: 131). Bu doğrultuda, bireyin kentsel ihtiyaç talepleri bağlamında kent hakkı ile neyi savunduğunun altını çizer.

Lefebvre'in yaklaşımı Marksizm'in sınıf mücadelesini barındırır ve onu kenti toplumsal bir bakış açısından inceleme pratiğine uygulamak için çaba harcar. Ona göre, “yüz yıl önce olduğu gibi bugün de, yeni koşullar söz konusu olmasına rağmen, bütün toplumun ve en başta da ikamet edenlerin (dolaysızlığı ve yüzeyselliği aşan) çıkarlarını bir araya getiren işçi sınıfıdır” (2015: 132). Burada eşitsizliği ve kentsel mekânların mülksüzleştirilmesini üreten kapitalist düzenden kopmayı amaçlayan gündelik hayata bir dönüş vardır. İşçi sınıfının içinde bulunduğu durumu Lefebvre, “oturduğu evden çıkıp yakındaki ya da uzaktaki gara, tıklım tıklım dolu metroya, büroya ya da fabrikaya koşturan, akşam olduğunda aynı yolu gerisin geri teperek evine gelen ve yeniden başlayacak ertesi güne hazırlanmaya çalışan kimsenin gündelik hayatını anlamak için insanın gözlerini açması yeter” şeklinde ifade eder (2015: 133). Ona göre, kentin mekanları toplumun ihtiyaçlarına göre değil aksine kapitalist düzenin ve piyasanın ihtiyaçlarına cevap verir. Lefebvre, kaymak tabaka dediği burjuva aristokrasisini, gündelik yaşamın gerçekleştiği ve söz konusu şehrin insanların taleplerini karşıladığı mekanlar üzerinde denetimi elinde bulunduran bir tabaka olarak algılar. Böylelikle kent, kapitalist modernliğin korku bölgesi ve düşmanı halinde geldi; eşi benzeri görülmemiş ticarileşmenin beşiği olduğu kadar yeni deneysel yaşam alanlarının da kuluçka yeri oluştur (Merrifield, 2006: 60). Dolayısıyla şehir, gündelik hayatta toplum için bir baskın bir güce sahiptir ve “buluşmaları, farklılıkların karşılaşmasını, yaşam tarzlarının, şehirde bir arada var olan örüntülerin karşılıklı tanışma ve kabullerini kapsar” (Lefebvre, 2015: 33). Ona göre, insan eylemlerini olumlu etkileyen devlet baskısından uzak yeterli kentsel alanlar kültür ve sanat üreten alanlar ile teşvik edilebilir.

3.1.1.Kent Yaşamı ve Ulaşım

İnsanlar hiç kuşkusuz istekleri doğrultusunda ya da herhangi bir amaç için gün içerisinde hareket ve dolaşım ihtiyacıyla karşı karşıyadır. Kentsel hareketliliği sağlayan seyahat etme davranışı günlük bir faaliyet olarak karşımıza çıkar. İnsanların şehre erişme ve şehirde dolaşma gibi haklarını gerçekleştirir. Chicago Okulu temsilcileri, o zamanlar bir inceleme alanı olarak ele aldıkları Chicago şehrindeki kentsel ulaşım noktasındaki gözlemleri de toplu taşıma hakkındaki gelişmeleri ele alırlar. Onlar, toplu taşımayı ekonomik ve günlük yaşam için önemli bir bileşen olarak görmüşlerdir. Toplu taşıma demek aynı zamanda ulaşım

sosyolojisine dair bir literatür sunmak anlamına gelir. Esasen ulaşım sosyolojisi ister istemez kent sosyolojisi, gündelik hayat sosyolojisi ve hareketlilik gibi alanlarla ilintili haldedir. Bu nedenle ele alırken bu bağlantıları göz önünde bulundurmak gerekir. Burgess, şehri merkezi bağlantıda fiziksel ve sosyal yapılar, odak noktası olarak ise sanayi bölgesi etrafında tasarlanmış bir dizi iç içe geçmiş mekanlar olarak sunar. Bu noktada hareketlilik kavramını öne sürer. Bu hareketlilikleri toplumun kent akış ve düzenine göre nasıl hareket ettiğini gözlemlemek önemlidir. Burgess, “şehirde hangi hareket sürmektedir ve bu hareket nasıl ölçülür?” diye sorar (2021: 100). Ona göre şehirdeki hareketi ölçmek onu bir kategoriye koymaktan daha zordur. Bir çok farklı hareket vardır: “ikametgahtan ikametgaha, işe gidişten işten dönüşe, dinlenmeden eğlenceye...” (2021: 100). Konusu itibarıyla bu araştırmayı ilgilendiren hareket olarak işe gidişten işten dönüş hareketidir ve bu doğrultuda toplu taşımının kent yaşamındaki işlevi ortaya çıkar.

Park, Şehir adlı kitabında yer alan “Hobonun Zihni: Hareket Kabiliyeti ve Zihniyet İlişkisi Üzerine Düşünceler” makalesinde toplumun doğasının ayırt edici özelliğinin hareket kabiliyeti olduğunu söyler (2021: 212). Ancak bu toplumun sürdürülebilir olmasını onu oluşturan bireylerin yerleşik olmasına bağlar. İletişimin gözetilir olması ile toplumu oluşturan hareketliliğin bir dengesi ve devamı sağlanır. Hareketlilik bireysel ihtiyaçlarda etkinliğe dönüşür ancak paylaşılan bakımından ortak bir hareketliliği temsil eder. Bu bakımdan dürtüler özel olsa da bunlar toplumsal hareketleri oluşturur. Park’ın hobo tanımı, özellikle iş aramak amacıyla sürekli yer değiştiren gezgini ifade eder. Onun makalesinde açıkladığı Hobo karakteri düzenli olarak işe gidip gelen şehir insanından ziyade belirli bir yere bağlı olmayan dönemlik işçileri açıklar. Hobo, iş aramak amacıyla sık sık yer değiştirirler ve huzursuzluk ve “sıradan yaşamın rutininden kaçma güdüsüyle” hareket ederler (Park, 2021: 211). Hobo, yerleşik bir yaşamı ifade etmekten çok “amaçsız ve ülkesiz” olarak görülür (2021: 212). Onun bu hareketliliği gündelik yaşam tarzı ve iş arayışının bir parçasını oluşturur. Bu anlamda Park, Hoboların sürekli hareket halinde olmalarının zihinsel durumlarını ve toplumsal konumlarını nasıl etkilediğini araştırır. Hobo’yu oluşturan bütün özellikler düşünüldüğünde ise rutin gündelik hareketliliği düzenli olarak işe gidip gelmek olan insanlardan farklılaşır. Düzenli çalışma hayatına sahip insanın tam zamanlı ve uzun süreli işlerde çalışır; iş saatleri düzenlidir ve genellikle sabah başlayıp akşam sona erer. İşe gidip gelen

insan genellikle yerleşik yaşam biçimine sahiptir; belli bir yerde yaşar ve çalışırlar. Bu sabit ikametgâhlarının varlığını gösterir. İşe gitmek için genellikle aynı ulaşım yollarını ve genellikle de toplu taşımayı kullanırlar: otobüsle, metroyla ya da vapurla.

Morris Davis ve Sol Levine (1967) yılında yayınlanan “*Toward a Sociology of Public Transit*” adlı çalışmada, sanayi döneminde ulaşımında yaşanan gelişmelere ve kısa mesafeli de olsa insanların toplu taşımada harcadığı toplam zamanın bilincine karşın sosyolojik kavrayışın az olduğunu ifade ederler (1967: 85). Aynı zamanda toplu taşımaya ilişkin çalışmaların temelini oluşturacak kuramsal zemin de yeterince gelişmemiş olduğunu düşünürler. Ulaşım, oturmuş sistemi olabildiğince görünür hale getirmesi ve günlük yaşamın içine nüfuz etmesi konusunda başarılıdır. Davis ve Levine’nin yazısının ana temasını ve içeriğini şehir içi ve şehirlerarası daha kısa süreli yolculukları içerir (Davis ve Levine, 1967). Ayrıca banliyö demiryolu trenlerini de yazıya dahil etmişlerdir. Dahası asansör ve yürüyen merdivenler gibi dikey hareketliliği sağlayan, feribot yolculukları ve kısa güzergahta uçak yolculukları da makaleye dahil ederler (1967: 85). Bu anlamda toplu taşımanın özelliklerini karşılayan araçların çoğunu unutmazlar. Toplu taşımanın yalnızca onu değerli kılan ve insanlara hareketlilik imkanı tanıyan özel amacından dolayı önemlidir. İnsanlar bundan dolayı çıkışa yönelik olma davranışı gösterirler. Binmek veya inmek için toplu araçları kullanırlar. Bir yolculuğu araçsal kılan şeyi, o yolculuğun aldığı zamanın azlığına bağlarlar. Yani bir kişi ne kadar az zamanda yolculuğunu gerçekleştiriyorsa bu toplu taşımanın araçsallığından kaynaklı görülme eğilimini artırır. Yolcular bir toplu taşımaya bindiklerinde başlayan ayrılma güdüsü taşırlar. Bundan dolayı bazı araçlar giriş ve çıkışları kolaylaştıracak şekilde tasarlanır. Örnek olarak yürüyen merdiveni gösterirler. Onlara göre yürüyen merdivenlere ilk ulaşan ve binen aslında ilk ayrılan ve inen kişi olur. Dolayısıyla her toplu taşıma aracının fiziksel özelliklerinin aynı çalışmadığını söylerler. Bu durumu tıpkı market raflarındaki dizilmiş paketler gibi en arkada kalan paketin büyük ihtimalle ilk olarak yerleştirilmiş olduğunu ifade ederler (1967: 86). Yığınların doldurduğu bir asansörde en son binen kişinin muhtemelen oradan en kolay ayrılacak kişi olduğunu ve aynı durumu birçok toplu taşıma için geçerli olduğunu dile getirirler.

Davis ve Levine, alışmaları sırasında toplu taşımayı araçsal bir kullanım bakımından ele almakla kalmayıp, aynı zamanda toplu taşımanın detaylarını açıklarlar. Bu detaylar toplu taşıma kullanmamış birinin dahi tahayyül edebileceği şekilde özenle aktarılır. İlk binen olma durumunu açıklarken bu avatantaja sahip olmadan yolculuk edenlerin durumunda, yolcuların ya bu gibi aksaklıkları önceden tahmin etmesi gerektiğini ya da uygun bir durakta inmekte problem yaşayabilirler. Bu durumu insanların bir araçtan çıkışa yönelik yoğun çabalarının, modern toplumun hızlı temposu ve durak veya varış noktasını kaçırma olasılığı gibi faktörler dikkate alındığında bile, birkaç saniye veya dakikanın gerçek maliyetine kıyasla orantısız görünebileceğini anlatırlar. Başka bir deyişle, insanlar bazen toplu taşımada çıkışa o kadar odaklanır ki, çıkış için gösterdikleri yoğun çabayı, aslında bu kadar zaman kaybının önemli olmadığını düşünmeden, gereğinden fazla ciddiye alırlar. İnsanların stresli ve telaşlı bir ortamda, küçük zaman kayıplarını bile aşırı önemli görmelerine sebep olur. Dolayısıyla insanlar toplu taşımada çıkışlarını engelleyecek bütün tutumlardan kaçınmak için “sürekli bir oyun oynarlar” (1967: 87). Davis ve Levine bu durumu metro ile örneklendirir. Metro ile bir duraklık mesafeye yolculuk etmeyi düşünen birinin kapının kapamasına yakın binmeyi ertelediğini düşünelim derler. Ancak kapı bir süre daha açık kalır ve o sırada da bir grup insan platformlara doğru koşmaya başlar. şimdi kısa bir güzergah için yolculuk yapmayı planlayan kişi onları geçmek için mi hareket eder yoksa onların yanından geçip gitmesine izin mi verecektir diye sorarlar. Örneğin kalabalık bir yığının içinde Beşiktaş iskeleden vapura binmek için bekleyen bir kişiyi düşünelim. Eğer bu kişi kalabalığın en önündeki mevzide binmeyi bekliyorsa kapılar açıldığında vapurun en arka noktasına yönelir ve sonrasında vapturdan inerken kalabalığın en arkasında çıkışa ulaşabilir. Ancak o kalabalığa sonradan eklendiyse vapura hiç binemeyebilir ya da binse bile oturacak yer bulma ihtimali azalır. Bu anlamda ondan önce iskeleyi dolduran insanlar sonda kalan kişinin hesaplarını bozar. Dolayısıyla çıkışa yönelme eğilimi sebebiyle, “toplu taşımadaki yolcular mümkün olan kısa sürede araçtan ayrılma konusunda son derece isteklidirler” (Davis ve Levine, 1967: 87). Davis ve Levine, metropol yaşamında toplu taşımaya dair ayrıntılı bir ereve sunar. Aynı zaman bu deneyimin yolcu davranışları ve etkileşimlerini de açıklayan bir yapıya sahiptir.

Glenn Yago, Annual Review of Sociology dergisinde yayınlanan “*The Sociology of Transportation*” makalesinde ulaşımın şehir ve insan arasındaki bağlantıda doğrudan merkezi bir rol oynadığını söyler (1983: 171). Oynadığı rolün yanı sıra “kentsel ve bölgesel mekândaki insan faaliyetinin organizasyonunu etkilediği, yapı çevresini düzenlediği, kentsel büyümeyi teşvik ettiği, ulusal bir kentsel sistem ile şehir arasındaki ilişkileri düzenlediği ve kentsel toplum ile teknoloji arasında karşılıklı bağımlılığı” oluşturur (Yago, 1983: 171). Yago, bu makaleyi ulaşım alanındaki kuramsal boşlukların doldurulması amacıyla kentin tarihsel gelişimi, kent politikaları ve düzenlenme çalışmalarından yararlanarak geliştirir. Kentleşme ile nüfusun önemli bir kısmı şehir bölgelerinde derinleşir. Bu çerçeveden bakıldığında, ulaşım ve teknoloji arasındaki ilişkide ya ileri doğru gelişir ya da geri kalır. İlk olarak otoyollar, demiryolları ve kanallar bölgeler arası ulaşım imkân sağlarken kent bölgesindeki nüfusun artmasını uygun hale getirir. Sonrasında bu gelişmeleri şehir içi ulaşımın tramvay ve metro gibi teknolojik gelişmelerin yaşandığı metropol bölgelerdeki ekonomik faaliyetlerin yoğunlaşması ve nüfus artışı izler. Ulaşım alanındaki gelişmeler sayesinde yerleşkeler ve bağlantı bölgeleri arasındaki yerleşimler “kentsel arazi arzını genişletir” (1983: 172). Dolayısıyla Yago’ya göre, ulaşım modeli ne olursa olsun kentsel alanın yayılmasında teknolojik gelişmelerin son noktasına gelindiğinde, ulaşım modelinin yerini yenisi devralır. Kentin yapısı yeni gelişmelerle yeni devrini “yaya şehri, tramvay banliyösü ve otomobil metropolü” olarak tanımlar (1983: 173). Eski ulaşım tiplerinden bu yana yaşanan gelişmeler sürecinde “yıldız şeklinde, eksenel bir kentsel büyüme modeli” ortaya çıkar (1983: 173). Bu sayede kent sınırları buharlaşır ve şehir çapında ulaşım olan gereksinim büyür. Ulaşım ve teknolojinin şehrin büyümesi ve gelişmesi anlamındaki bu uyumu, “kentsel-ekolojik” bakış açısını oluşturur (1983: 173).

Enne de Boer’in (1986) “*Transport Sociology: Social Aspect of Transport Planning*” adlı kitabında sözlerine ilk olarak ulaşım sosyolojisinin geniş bir perspektife sahip olduğu kadar az çalışılmış bir alan olduğunu söylemekle başlar (1986: 6). Ulaşım konusunda sosyoloji belki de diğer alanlarından çok “bireylerin ve grupların yalnızca toplumsal yapılarda değil, mekân ve zamanda da yaşadığı gerçeğiyle günlük yaşamlar yüz yüze gelir” (De Boer, 1986: 7). Bu doğrultuda ulaşımın konusu hareketlilik gibi konularla bağlantılıdır. Aynı adlı kitabın

içerisinde yer alan “Mass Transport and Class Transport” bölümünde Harmut Frank, ulaştırmanın endüstri haline geldiğini ve sahip olduğu gelişmişlik ile kar marjının korunmasının belli bir şartını oluşturduğunu aktarır (1986: 212). Ulaşım endüstriyel sektörü oluşturuyorsa orada aynı zamanda bir üretim-tüketim döngüsü vardır. Burada hem ulaşım maliyeti emeğin yeniden üretim maliyeti olarak hem de işgücü metanın uygulamasının yapıldığı yerden, üretimin gerçekleştiği yerine taşınmasının maliyeti olarak yani işe ve işten taşıma olarak ortaya çıkar. Bu sonraki harcamalar, ilkinde kıyasla sermaye için daha hayati bir öneme sahip olur. İşe gidip gelmeyi içeren ulaşım sermaye için daha kritiktir çünkü üretim sürecindeki işgücünün taşınması, üretimdeki verimliliği ve sürekliliği etkiler. Frank, bu durumun bir çelişkiyi barındırdığını söyler çünkü en nihayetinde “ulaşım maliyeti işgücünün fiyatını artırır, ancak bu süreçte işgücü daha da sömürülebilir hale gelmez” (1986: 212). İşgücünün iş yerine ulaşım maliyetinin artmasıyla, işgücünün fiyatının arttığı ancak işgücünün daha fazla sömürülebilir hale gelmediği gibi bir çelişki vardır. Frank’ın vurguladığı şey, işçilerin işe ulaşım maliyetlerinin artması, işgücünün maliyetini artırırken işçilerin daha fazla sömürülmesine yol açmaz ve dolayısıyla bir çelişki oluşur. Ulaştırma hizmetleri emek dolaşımını sorunsuz sağladığı sürece sermaye için sorun yoktur. Boş zamanda harcanan ya da yapılan ulaşım bir kar getirisi sağlarken, işe gidip gelme ise karsız harcamalardır. Kapitalist düşüncenin dayanağı işe gidiş geliş masrafının her çalışan için gerekli bir harcama olarak görülmesi üzerine kuruludur. Frank, bu noktada burjuva ekonomisinin işe gidip gelmenin bir tüketim yerine temelde bir üretim maliyeti olduğunu söylemekten geri durmadığını ifade eder (1986: 212). Bu anlamda, ulaşım ve işe gidip gelme arasındaki ilişkinin emek-üretim açısından bir incelemesini sunar.

David Harvey, *Umut Mekanları* adlı çalışmasında ulaşım ve iletişimi bir arada düşünür. Ona göre, tarihsel bir dönemde kapital birikim sürecini uygun hale getirmek için belirli yapılar, “ulaşım ve iletişim için üretilmiş alanlar, altyapısal ve uzamsal örgütler üretir” (Harvey, 2008: 75). Harvey, Marx’ın “uzamı zaman içinde yok etme” sözünden yola çıkarak ulaşım hakkında bir yaklaşım sunar (Marx’tan alıntı yapan Harvey, 2008: 81). Mekanı zaman içinde eritmenin iki yöntemi vardır. Bunlardan ilki ulaşım, insanların ve ürünlerin hareketini “mesafe yüzünden oluşan sürtünmeden kademe kademe kurtarır” (2008: 81). Bunu otoyollar, demiryolları, elektrik enerjisi ve hava ulaşımı ile mümkün kılar. Harvey, mekan içindeki

mobilitenin zaman faktörü ve harcanan kaynakları azaltmanın teknolojik gelişmelerin bir yansıma olduğunu söyler. Bununla bağlantılı olarak iletişim alanındaki teknolojik gelişmeleri de eklemlendirir. Ona göre, enformasyonun serbest dolaşımı sayesinde birçok maliyeti neredeyse ortadan kalkar. Bunları sağlamanın belli bir maliyeti olsa da iletişimin günümüzde bu noktaya gelmesinin bir anlamda mesafeyi ortadan kaldırması ulaşım ve iletişim alanındaki teknolojik buluşlara bağlanır. İletişimin dolaşımı ise posta, telgraf, radyo, internet ve telekomünikasyon ile sağlanır (Harvey, 2008).

Vincent Kaufmann (2016), “*Re-Thinking Mobility: Contemporary Sociology*” adlı kitabında ulaşım ve iletişim alanındaki teknolojik ilerlemelerin hız anlamında önemli bir imkân oluşturduğunu söyler. Hızın artan momentumu ile mesafeler arasındaki sınırlar buharlaşmış ve enformasyonun serbest dolaşımını mümkün kılmıştır. Ona göre, hızda yaşanan bu gelişmeler ve yayılma, “sosyal ve mekânsal sonuçları çok tartışılan bir zaman-mekan sıkışması yaratır” (Kaufmann, 2016: 11). Buna paralel olarak, zaman ve mekanın sıkıştırılmasını hoşla gitse de gitmese de herkesin parçası olduğu bir tür ekonomik, sosyal ve kültürel devrime benzetilebileceğini ifade eder (2016: 11).

Hızı ve onun geçirdiği evreleri hızın modern tarihsel ilerleyişine dair belirgin özelliklerini açıklayan düşünceyi Paul Virilio’nun (2021) *Hız ve Politika* adlı eserinde bulmak mümkündür. Ulaşım hızındaki artış modern zamanları yansıtan anahtar bileşen olarak kabul eder. Virilio, hızı toplumun karakteristik özelliği olarak ele alan ve bu kavramı en çok önemseyen düşünürlerden biridir. Dromoloji kavramını kullanır ve özellikle teknolojik gelişmelerin hızla artması ve bu hızın toplum üzerindeki etkilerine odaklanır. Virilio, dromoloji kavramını alt konulara göre incelemiştir. Bunlar: savaş ve teknoloji, medya ve iletişim, son olarak ulaşım ve hareketlilik. Hızın artması, zaman ve mekanı algılama biçimimizi değiştirirken toplumsal yapı ve süreçlerin dönüşümüne yol açar. Ona göre, “fleet in being (var olma seyri)”, hıza dayalı bir düşünce biçimini yansıtır (Virilio, 2021: 44). Mesele artık bir yerden bir yere gitmenin ötesinde, hıza dayalı bakış açısı “mekan ve zaman içinde belirli bir istikameti olmayan bir yer değiştirme kavramı icat eder ve artık kapışmanın riskleri içinde değil mesafe içinde yok olma fikrini kabul ettirir, sürekli olarak öte tarafa bir koşu içinde” olmayı gerektirir (Virilio, 2021: 50). Dromolojik ilerleme, daha süratli olmak ve mesafeleri en aza indirmekle

bağlantılıdır. Ancak burada hız artık bir sadece bir araç değil, aynı zaman bir kontrol ve iktidar mekanizmasıdır.

3.1.2. Toplu Taşıma ile İşe Gidip Gelme

Günlük şehir hayatında insanların birçok yere ulaşmak için bazı mekânları deneyimlemesi gerekir. Bu insanların kimi iş kimi okul kimisi de sırf seyahat etmek için yola çıkarlar. Ancak onları ortak paydada buluşturan toplu taşıma mekânlarının bir yere ulaşmak için geçtikleri yerler olmasıdır. Guy Debord 1950’lerde Sitüasyonist Enternasyonaller ile beraber “derive” teorisini geliştirirler. Kökeni Fransızca olan kavram “sürüklenme” anlamına gelmektedir (Yibing, 2012: 99). Bu kavram, insanın çevresinden edindiği duygularla yönlendirilen, plansız ama düzenli bir şekilde kentsel bir panorama içinde yapılan yolculuğu açıklar. Debord, derive kavramını, kentin toplumsal yapısıyla ilgilenen deneysel bir davranış biçimi olarak ele alır ve bu anlamda sıradan yolculuklardan farklı olarak “eğlenceli, yapıcı davranışı ve psikocoğrafi etkilerin farkındalığını içerir” (Debord, 1981: 62). Derive, şehrin sınırlayıcı günlük yaşamının “güçlü ve istikrarlı bir şekilde reddedilmesi ve özellikle de mimari uzamda baskının açığa çıkartıldığı” bir yaklaşımdır (Yibing, 2012: 99). Debord, yazısında sitüatyonist adlı hareketin kurucularından olan Paul-Henry Chombart de Lauwe’nin yaptığı bir araştırmayı aktarır. Chombart de Lauwe, Paris’te insanların günlük hareketleri üzerine çalışmalar yapmıştır. Aynı çalışmada, Paris’te yaşayan bir öğrencinin günlük hareket döngüsünü diyagram haline getirir. Ortaya çıkan yolculuk planı “hiçbir önemli sapmanın olmadığı küçük bir üçgen oluşturur” (Debord, 1981: 62). Bu üçgen kişinin günlük yolculuk programını oluşturan iş, ev ve eğlenceden ibarettir. Debord, tam bu noktada “herhangi birinin hayatının nasıl bu kadar acıklı bir şekilde sınırlı olabileceği gerçeğine” dair duyduğu öfkeyi belirtmeden geçmez (1981: 63). Ona göre bir derive yaklaşımında ortalama zaman dilimini, iki uyku arasında kalan o bir gün oluşturur. Bazen insanların günlük hareketleri ve şehirde dolaştıkları yegâne zaman yalnızca işe gidip gelirken geçirdikleri toplu taşıma yolculukları olur.

Ev ve işin bağlayıcı unsurunun kentsel mekânda “en kısa zamanda en uzun mesafeyi kat etmeyi gerektiren bir zaman ve mekan zorlaması gerekliliğine” dayanır (De Certeau, Giard, ve Mayol, 2009: 36). Ona göre işe gidip gelme günlük

dilde yer edinir. Pierre Mayol'un anlatımıyla: “Yataktan fırlamak, ayaküstü kahvaltı etmek, trenini yakalamak, metroya atlamak, ucu ucuna yetişmek... Bu klişeler aracılığıyla işe gitmenin ne anlama geldiğini iyice görürüz” (2009: 36).

Ona göre işe gitme gibi sıradan günlük yaşamın tekrarlarından anlamlar çıkarmak en etkili çözümdür. Şehirde yaşayan pek çok insan için rutin işe gidiş gelişte bu günlük dilin tezahürlerini görmek mümkündür. İşe gidip gelme birçok biçimde yapılabilir. Örneğin kişi şehrin ulaşım altyapısına, evinin konumuna ve iş yerinin mesafesine göre bisiklet, otomobil, vapur, tramvay, otobüs ya da metro kullanabilir. Ancak işe gidip gelen kişinin kent deneyiminde kullandığı günlük tabirler sabahın en erken saatlerinde yapılan yolculuk yapısına dair genel bir deneyim bilgisini içerir.

Toplu taşımalar günlük işe gidiş gelişler için modern şehir sakinlerinin yaşamlarının vazgeçilmez bir unsurudur. David Bissell'in monografisinde ana hatlarıyla ele aldığı “transit yaşam” kavramı oldukça önemlidir. Bissell'in çalışması, toplu taşımayla günlük işe gidip gelmenin davranış kalıplarını nasıl şekillendirdiğini, sürdürülebilir alışkanlıklara nasıl dönüştüğü ve bunların zaman-mekan algılarına nasıl yansıdığına dair kapsamlı bir yaklaşım sunar. Bu geniş kapsamlı incelemesinde psikolojik ve fiziksel etkiler, sosyal etkileşimler, ekonomik ve çevresel sonuçlar da dahil olmak üzere ilişkili unsurları inceler. David Bissell (2018), *Transit Life: How Commuting Is Transforming Our Cities (Transit Yaşam: İşe Gidip Gelmek Şehirlerimizi Nasıl Dönüştürüyor)* adlı kitabında işe gidip gelmenin günlük hayatımıza yön veren bir aktivite olduğunu, bu aktiviteyi tanımlarken “cehennem ve kabus” kelimelerinin sıklıkla kullanılmasına rağmen hayatımızda bu kısmının yeterince ilgi görmediğini söyler (Bissell, 2018: xiii). Bissell, “ekrandaki popüler temsiller aracılığıyla işe gidip gelmenin distopik terimlerle, sonsuz bir çaba ve angarya kaynağı olarak tasvir edildiğini; çağdaş günlük rutinlerimizde stresli ve yorucu olan her şeyin yerine geçtiğini” söyler (2018: xiii). Ancak onun için işe gidip gelme bunlardan daha fazlasını barındırır.

Kitabında hem gözlemlerine hem de görüşmelere yer veren Bissell'in çalışması oldukça fazla detay içerir. Ancak biz araştırmanın sorularına uygun olacak biçimde onun çalışmasının günlük pratiklerin davranışlarımızı nasıl etkilediği, alışkanlıklarımızı nasıl şekillendirdiğine ve zaman-mekan algısını nasıl

etkilediğine dair anlayışını ele alacağız. Günlük seyahatler genel olarak aynı yolculuğun sıradan bir tekrarı görülme eğilimindedir. Yoğunlukla insanlar belirli güzergahları, belirli ikametgahlarını ve belirli toplu taşıma araçlarını kullanırlar. Ancak nasıl oluyor da insanlar bunu bir davranış olarak benimseyip sıradan hatta görünmez bir eyleme dönüştürüyor. Sidney’in kuzey batısında sabah saatlerindeki ilk saha deneyimini aktaran Bissell, konum olarak otobüs kavşağının bir banliyönünün ortasında bulunduğunu aktarmakla başlar. Sonrasında şehrin bulunduğu kısmıyla alakalı genel bir çıkarım yapmaya çalışır. Banliyönün şehrin son yıllardaki dışa doğru genişlemesinin bir sonucu olduğunu ve merkeze yakın ev fiyatlarının artmasını da bu sonuca bağlar. Bu durumu “büyük Avustralya rüyasının” bir çıktısı olarak görür (Bissell, 2018: 3). Konumu açısından işe gidip gelmek için Sidney’in bu banliyö kavşakları oldukça kötü bir şekilde anılır. Henüz tren yoktur, toplu taşıma ancak otobüs ile kısıtlanmıştır ve yoğunluğun en fazla olduğu işe gidip gelme saatlerinde yollarda genellikle trafik oluşur. Bissell, işe gidip gelmenin şehrin hafızasına kazınmasını şu sözlerle açıklar: “Kavşakta, düzleştirilmiş lastik izlerinin kenarlarında patlayan yorgun bej bitüm kabukları, işe gidip gelmenin bu yerin dokusuna nasıl fiziksel olarak işlendiğini gözler önüne seriyor” (Bissell, 2018: 3).

Şehrin izleri ve kalıntıları insanların işe gidiş geliş yolculukları hakkında bu kadar fazla bilgi içerirken bunu açıklayacak kadar az şey bilmenin ne kadar ilginç olduğunun altını çizer. Daha önce saha bölgesini araştıran Bissell, toplu taşıma ile ilgili bilet gibi detayları da öğrenir. Otobüs durağında nispeten dağınık olarak dizilmiş insanların olduğu sıraya girer. Ona göre, bu sıra çizgisi aynı rutini her gün deneyimleyen insanlar tarafından oluşturulmuş ve onları bir arada tutan bir tarihi ifade eder. Günlük işe gidiş geliş süreci bir öğrenme biçimi olarak karşımıza çıkar. Yeni yolcular karmaşık ulaşım sistemlerine hızlı bir şekilde uyum sağlamaya, güzergahları, programları ve en uygun güzergahları ezberlemeye zorlanır. Bissell, işe gidip gelirken edinilen beceriler olmadan yolculuk edildiği düşüncesini yanlış bulur. İnsanlar daha önceki yolculuklarda edindiği becerileri ve deneyimleri unutmazlar. Bedenler, geçmiş zamanda yaşanan deneyimlerle edinilmiş bilgilerle doludur. Otobüs kavşağında yaşadığı deneyimden yola çıkarak şu sözleri aktarır: “Otobüs kavşağında bana yabancı olan pek çok şey vardı, ancak vücudumun bu durumu benden gerektirdiği becerilerin çoğunu sezgisel olarak bildiği fark ettim;

örneğin sıraya girme ve diğer yolcularla göz temasından kaçınmaya ilişkin sosyal ritüel” (Bissell, 2018: 7).

Bissell, bu öğrenme sürecinin sadece teknik konularla sınırlı olmadığını, aynı zamanda diğer yolcularla etkileşimde bulunmak, çatışmalardan kaçınmak ve yolculuğu olabildiğince konforlu hale getirmenin yollarını bulmak gibi sosyal becerileri de içerdiğini belirtir.

Bissell, insanların bir beceride uzmanlaştığı zaman ona sonsuz kadar sahip olacağını düşünmek gibi bir eğilimde olduklarını söyler. Bu durumun tıpkı bir müzik aletini baştan öğrenmek gibi olduğunu amatörden uzmanlığa kadar geçen sürecin bir ilerlemeyi gerektirdiğini söyler. Müzik aletiyle insan arasında beceriyi sağlayacak bedensel bir temas gerekir. Bu noktada, becerileri oluştan bedensel alışkanlıklar her şartta insanın elinin altında olan bilgi kaynaklarını meydana getirir. Dolayısıyla tekrarlanan işe gidiş gelişler zamanla rutin haline gelir ve uzun süreli bedensel alışkanlıkları oluşturur. Davranışın alışkanlığa dönüşme sürecini Bissell “günlük rutinler” merceğinden değerlendirir (Bissell, 2018: 62). Yaptığı görüşmelerden birinde işe gidip gelirken şehrin kuzey kıyısını kullanan ve bunu bisiklet yolculuğu ile gerçekleştiren kişiyi örnek verir. O, her gün işe gidip gelirken şehrin liman köprüsünü bisikletle geçer. Bissell, kendisini yolculuklar sırasından agresif olarak tanımlayan kişinin rotasını oldukça iyi bildiğini anlatır. Bu kişi, bisikletle yolculuklarda tehlikeli sayılabilecek özgüvenli davranışlar sergilediğini itiraf eder. Yazara göre, bu deneyimin ancak işe gidip gelme yolculukları sürecinde yapılandırılmış bedensel alışkanlıklarla ilgisi olabilir. Yolcuların günlük rotaları, eylemleri ve hatta düşünceleri bile otomatik gelişir, bu da bilişsel yükü azaltırken zihinsel kaynaklardan tasarruf sağlar. Alışkanlık bir insan için bisikletle işe gidip gelmenin ilk günü ve son günü arasındaki süreçte doğar. Bu mekanizma, seyahati daha az stresli ve daha öngörülebilir hale getirir, bu da genel bir istikrar ve kontrol hissine katkıda bulunur (Bissell, 2018: 19).

Bissell, yolcuların zaman ve mekân algılarındaki değişikliklere odaklanır. Toplu taşımada geçirilen süreçte işe gidip gelenlerin zaman yönetimi, esnek ve katı zaman ya da boş zaman gibi algılar ortaya çıkar. Ona göre, işe gidip gelmek zamanı yönetmenin etkileyici bir kazanımıdır. Kay, Bissell’in kitabında bu durumu “dakikaların önemi çok açıktır: üç dakika kazanmak, bir trenden inip diğerine

binmek için harcanan çabaya değer” şeklinde ifade eder (2018: 55). Ona göre, “bilinçli kararlara gerek yoktur; bilgisi bedenseldir ve iki yıl içinde gelişmiştir” (2018: 55). Kay’ın rutinle ilgili ilişkisi zoraki bir gündelik yaşamı ifade ederken rutin gününü daha verimli hale getirmesine yardımcı olduğunu ifade eder. Aynı trene aynı saatte binmek hayatına verimlilik katar ancak bu rutin hakkında her zaman olumlu bir algıya sahip olmak anlamına gelmez. Bissell, Kay’ın rutini sevmediğini ve nasıl yaşaması gerektiği konusunda işinin zoraki bir dayatmasından hoşlanmadığını aktarır. Yine de yolculuklarda rutine bağlı kalmak karmaşık bir düzende olabildiğince kolaylık sağlar (Bissell, 2018: 76).

Bissell, mobil cihazların, insanların yolculuk rutinlerine farklı şekillerde uyum sağlayarak zaman algısında bazı değişiklikler yaratarak işe gidip gelme görev yapısını değiştirmiştir (2018: 57). İşe gidip gelenler rutinlerine dair derin düşüncelere dalmışken zamanın akıp gitmesi yeni ilişkiler zincirini oluşturur. Örnek olarak, istasyonda tren beklerken yüzlerce insanın sıralandığı perona baktığından her bir yüze ait mavi bir ışıkla aydınlanmasını gösterir. Bu bakımdan yolculuk süresinin her saniyesinin değerlendirilmesi gerektiği gibi bir algı vardır. Rutine ilişkin bu zaman zincirinde aynı zamanda “telefon ritüellerinden” bahsetmek mümkündür (2018: 57). Mick, Bissell’in çalışmasında yolda geçirdiği zamanı açıklarken “bu zaman esasen başka şeyler yapılabilecek bir buçuk saat” şeklinde ifade eder (2018: 57). Yolculuk süresinin boşa harcanan bir zaman olarak görülmesi zamanın akılcıca kullanılmasını zorunlu kılar. Genellikle zaman işe gidip gelme süresinin saat ve dakika cinsinden basit bir şekilde algılanır. Ancak Bissell, yolculuk süresinin insanlar tarafından üretildiğini; yaşanan deneyimin çok daha esnek olabileceğini ve işe gidip gelenlerin zamanı nasıl deneyimleyecekleri konusunda önemli ölçüde hareket alanını edinebileceğini gösterir (2018: 59). Aynı zamanda bu süreçte zamansal ritimler de ortaya çıkar. Bu ritimler mevsimlere ve aile hayatı gibi başta önemsiz görünen detaylara bağlı gelişir. Sonuç olarak Bissell’e göre, yolculukla ilgili zaman dilimini bir kayıp olarak değil, çeşitli görevleri (okuma, çalışma, eğlence) tamamlama fırsatı olarak algılanmaya başlar (2018: 77). Zamanın bu şekilde yeniden düzenlenmesi, yolculukların her dakikasının dahi daha verimli olarak kullanılmasına yardımcı olur.

Toplu taşıma sadece bir ulaşım aracını ifade etmez, aynı zamanda kent kültürünün önemli bir unsuru haline gelir. Özellikle mekân algısı perspektifinden

düşünüldüğünde toplu taşıma alanları anlam kazanır. Bissel, işe gidip gelmeyi ilk bakışta belirli alanlar arasında hareket halinde olmakla ilişkilendirir. Bu noktada mekanın iş yolculuklarını kavramak için kavrayış olduğunu söyler. Çünkü ona göre, işe gidip gelme aslında onu üreten mekânların çok biçimliliğine atıf yapar. Çok biçimlilik aynı zamanda mekânları yapılandıran özneyi keşfetmeye ve gözlemlemek için uygun koşulları oluşturur. Örneğin, işe gidip gelme alanları reklamların ve tabelaların yoğunlukta olması rastlantı değildir. Bissell, ticari bir tutumun işe gidip gelme alanlarıyla ilgili çok şey anlattığını söyler ve bu deneyimi “istasyon hakimiyeti inanılmaz!” şeklinde ifade eder (2018: 83). Ona göre, cezbedici reklam panolarının işe gidip gelenler için dizayn edildiğini ve çoğunlukla hareket halindeki yolcuların büyük potansiyelli izleyicilerdir. Bissell, işe gidip gelenlerin çoğunlukla iş çıkış saatlerinde daha “hoşgörülü” olduğunu ve daha dingin olduklarında “kesinlikle bu iletileri özümseyecek zihniyette” olduklarını söyler (2018: 83).

Bissell, Pazartesi günün erken saatlerinde işe gidip gelme alanlarının karakteristik çevresel bir dokuya sahip olduğunu ifade eder. Şu sözlerle devam eder: “Bir tazelik, önbellegin sıfırlandığı hissi var ve bununla beraber –haftanın beş günü çalışanlar için- neredeyse fark edilmeyen Cuma ufkuna uzanan bir zaman hissi var” (Bissell, 2018: 92).

Mekan böylelikle zamanın içinde eriyip giden akışkan bir yapı olarak ortaya çıkar. Bu mimari yapılar, sadece bedenlerin hareketlerinden ibaret değildir. Bunun yanı sıra “farklı bedensel duyuları ve duyguları da etkinleştirebilir ve sınırlayabilir” (2018: 105). Bissel, havalimanından yola çıkarak örnek verir. Havaalanı alan kapasitesi bakımından somut mimari yapılardır. Bu doğrultuda, aydınlatmadan tutun yüzeysel tasarımına kadar belli karakter yapısını simgeler. Ona göre, “bazı duyguları arttırırken bazılarını ise zayıflatır” (2018: 105). Ancak toplu taşımalar havaalanından farklı olarak mekanın gücünü farklı biçimlerde sergiler. İşe gidip gelme rutinleri sokaklardan, altgeçitlerden, otobüs duraklarından, metro tünellerinden ve metrobüs bağlantılarını içerecek biçimde farklı birçok alanı ortak bir paydada toplar. Havaalanları, tekil bir mekansallık sunarken toplu taşımayı oluşturan geçitler ve geçiş alanlarıyla kentin çoklu ihtimallerini barındırır; yeterince karmaşık bir yapbozun dağınık parçalarına benzer. Dolayısıyla toplumun hem farklı katmanlarını hem de birbiriyle çakışan

farklı döngüsellikleri içinde kesiştiği kent yaşamının bir mikro modeli yaratılır. Sonuç olarak Bissell, bu çalışmasıyla toplu taşımının sadece şehirdeki dolaşımını sağlamakla değil, aynı zamanda önemli sosyal süreçlerin gerçekleştiği benzersiz alanlar yarattığına dair derinlemesine bir bakış açısı sunar. Ayrıca yazar, ulaşım bölgelerinin mekânsal detayları ve özellikleri, bu hususların kentsel planlama ve gelişimine uyum sağlaması gerektiğinin altını çizer.

3.2. Etkileşim Kuramları ve Yaklaşımlar

Weber ve Durkheim ile aynı dönem yaşayan George Herbert Mead'ın çalışmalarını geliştirerek 1937 yılında sembolik etkileşimcilik kavramını ortaya atan aynı zamanda Mead'ın öğrencisi olan Herbert Blumer'dir. Bu sürece katkısı olanlar arasında Schütz ve onun öğrencileri olan Berger ve Luckmann'ın Fenomenolojisi, onu takip eden Garfinkel'in Etnometolojisi ve Goffman'ın Dramaturjik metodolojisi bulunmaktadır. Sembolik etkileşimi diğer kuramlardan ayıran özellik, Marksizm ya da Feminist teorisi gibi yapısalcı yaklaşımlar açısından farklılıklarının olmasıdır. Sembolik etkileşim, bir davranış teorisidir ve toplumu yukarıdan aşağı genelden özele olacak biçimde ele alır. Toplumu düzenleyici yapılar olarak değerlendirmek yerine, toplumu oluşturan bireyleri aktör-yapı ilişkisinde değerlendiren ve yapısal faktörlerin etkileşim ile kontrol edildiğine dair bir yaklaşım vardır. Bu bakımdan sembolik etkileşimcilik makro sosyolojiden ziyade mikro sosyolojinin alanını oluşturur.

Mead, sembolik etkileşimliliğin temel figürlerindendir. Onun etkileşim bakış açısı, insanların karşılıklı olarak nasıl temasa geçtiği ve toplumsal gelişmeler sayesinde kişiliklerini nasıl oluşturdıkları oluşturur. Bunları ise belli anlam ve kavramlara dayandırır. Öncelikli olarak Mead'ın benlik kavramı oldukça önem taşır. Ona göre bir insanın benlik gelişiminde dil temel koşuldur (Mead, 2017: 165). Bu yüzden belli bir süreci kapsar. Benlik, kendisini bir birey olarak değil bir nesne olarak görme kabiliyetini açıklar. Bu kabiliyeti sağlamanın gereğini “kişinin toplumsal bir ortam içerisinde diğer bireylerin kendisine gösterdiği davranışı yeniden üretmesi” olarak görür (Mead, 2017: 168). Dolayısıyla benlik burada kişiliğin nesnelere tepki veren doğal ve üretken kısmını yansıtır. Aynı zamanda benlik kendisi iki süreçte meydana gelir. İlki açıkladığımız gibi kişiliğin sosyal

beklentilerden bağımsız şekilde faaliyet gösteren yönüken diğeri sosyal süreçlere yani kişiler arasındaki iletişimi vurgulayan yönüdür. Bu yön kişiliğin toplumsal değerleri ve rolleri dikkat eden bir yönüdür. Benliği bir parçasını oluşturan bu iki yönden ilkinin oluşturan “Ben, toplumda değişimi olanaklı kılar”; ikinci yönü “Beni, bireyin toplumsal dünyada uyumlu yaşamasını sağlar” (Ritzer ve Stepnisky, 2018: 203).

Mead’ın diğeri bir kavramı genelleştirilmiş ötekidir. Genelleştirilmiş öteki, kişinin bütün bir toplumsal grubun talepleri ve normlarının farkında olduğu ortak bir sosyal bir görünümdür. Mead bu sosyal görünümün “genelleştirilmiş ötekinin davranışının tüm topluluğun tavrı olarak” tanımlar (Mead, 2017: 181). Örneğin, bir okey masasında tüm oyuncular taş dizme, dağıtma, oturma düzeni gibi kural ve beklentilerin farkındadır. Masadakilerin hepsinin taleplerinin fark edilmesi ve içselleştirilmesi ise genelleştirilmiş ötekidir. İçselleştirme sürecinde birey toplumdaki kuralları, niteliklerine ve taleplerine anlam yükler, onları içselleştirerek doğasının bir parçası haline getirir. Mead, içselleştirme sürecinde jest iletişiminin doğal yapısını oluşturan etkenin benlik olduğunu söyler (2017: 200). Ona göre, jestin görevi kolektif eyleme dahil olan kişiler arasında uyumun sağlanmasını olanaklı hale getirir (2017: 87). Dolayısıyla bu, “anlamli sembolü” mümkün kılar. Anlamli sembol, “sadece insanların meydana getirebileceği bir tür jesttir” (Ritzer ve Stepnisky, 2018: 197). Mead, insanların ürettiği anlamsız jestleri ve hayvanların otomatik jestlerini, anlamli sembolden ayırır. Bir köpeğin jesti hiçbir zihinsel faaliyeti barındırmazken, insanların ürettiği anlamsız jestlerde “bilinç dışı eylemler” olarak tanımlar (Mead, 2018: 115). İnsanları birbirinden ayıran özellik, “anlamli jestleri veya eyleyen bir tepki vermeden önce düşünce gerektiren jestleri kullanma yetileridir” (Ritzer ve Stepnisky, 2018: 197). Gündelik hayatta meydana gelen kişilerarası etkileşimler, nesnelere ve sembollere yüklenilen anlamlar bilinç gerektiren eylemlerdir. Örneğin, metroda hamile bir kadın ya da yaşlı birini gördüğünüzde yer vermek gibi davranışlar bireylerin daha önceki deneyim ve etkileşimlerinden kaynaklı anlamli bir eylemi ifade eder.

Mead’ın öğrencisi olan ve sembolik etkileşim kavramını ortaya atan Blumer, daha güçlü konumda olan makro teorilerinin aksine daha mikro bir yaklaşım olan küçük ölçekli etkileşim süreçlerinin yeterince incelenmediğini düşünür. Blumer (1986), *Symbolic Interactionism* adlı kitabında Mead’ın sosyal

etkileşim anlayışından yola çıkarak iki farklı etkileşim olduğunu söyler. Blumer, etkileşimleri “sembolik etkileşim” ve “sembolik olmayan etkileşim” olarak tarif eder (1986: 65). Bir kişi bir başkasının davranışını karşısındaki kişinin eyleminin arkasındaki anlamı sorgulamadan doğrudan karşılık veriyorsa bu sembolik olmayan bir etkileşimdir. Blumer, aksine “sembolik etkileşim eylemin yorumlanmasını” gerektiğini söyler (Blumer, 1986: 8). Wallace ve Wolf, simgesel etkileşimlerin insanların bir öfke anında ya da kendilerini savunduklarında ortaya çıktığını söyler (2015: 291). Çünkü aslında burada kişi bir başkasının hareketine o davranışı yorumlamadan karşılık vermektedir.

Blumer, kitabın henüz en başında sembolik etkileşimciliği üç temel varsayımda inceler. İlk olarak sembolik etkileşimin ana unsuru anlamdır. Bu varsayıma göre, insanların olaylar, hareketler ve nesnelerle ilişkilendirdikleri anlamlara göre davranışlarıdır. Blumer, insanların kendi dünyasında keşfedebileceği her şeyi içeren anlamlar dünyası olduğunu söyler. Bunlar arasında “ağaçlar, sandalyeler gibi somut varlıklar; anne ya da mağaza görevlisi gibi başkaları; dostlar ve düşmanlar gibi toplumsal gruplar; okul veya hükümet kurumları” gibi insanın günlük hayatında karşılaşılabileceği koşulları içerir (Blumer, 1986: 2). Anlam ancak sosyal etkileşimler sırasında keşfedilir ve biçimlenir. Örneğin, bir kişi Twitch platformunun büyük bir vakit kaybı olduğunu düşünürken, bir başkasının ise bunu para kazanmak için verimli bir kaynak olarak görüyor olabilir. İkinci varsayım anlamların etkileşimler neticesinde meydana gelmesidir. Anlamın kökeninde birinin diğeri ile etkileşimi söz konusudur. Dolayısıyla insanlar burada ne bireysel ne de sosyal izolasyon içindedir. Kişinin çevredeki insanlarla açık iletişimde olması anlamına gelir. Örneğin, bir büyüğün elini öpmek başka topluluklarca uygun görülmebilir ya da şaşırtıcı bulunabilir ancak bazı toplumlarda bu yakınlığın ve samimiyetin bir ifadesi olarak algılanabilir. Anlam, toplum kültürüne ve sosyal düzenlerine göre değişir. Son varsayım ise anlamların yorumlanma sürecinde devamlı bir şekilde güncellendiği ve düzenlendiğini açıklar. Etkileşim sırasında insanlar sadece durağan anlamları iletmezler aynı zamanda bunları etkin bir şekilde yorumlarlar (Blumer, 1986: 2). Örnek olarak, feminizm toplumsal olarak farklı anlamları çağırıştırabilir. Bir tarafta kadının mücadelesini vurgulayan bir hareket anlamına gelirken, diğer tarafta kadın emeğinin sömürsü ile ilişkilendirilebilir. Bu anlamda feminizm kavramının doğuşunda çağırştırdığı

anlam ile yeni bağlamlarda oraya çıkan anlam arasında oldukça farklı toplumsal, politik ve tarihsel yorumlanma süreci vardır.

İnsan davranışının ve başkalarıyla etkileşimde olmanın basit bir açıklaması yoktur. Herhangi bir sonuca ulaşmadan önce ele alınması gereken birçok etkeni bulunduran karmaşık bir süreçtir. Bu anlamda Erving Goffman'ın mikro sosyolojik yaklaşımına dayanan analizi oldukça önemlidir. Onun analizi yüz yüze karşılaşmalar, kişilerin mevcut sosyal rolleri ve davranışlarının meydana geldiği alan ve sembolik etkileşimlerinde üretilen toplum düzeni açıklar. Goffman, aynı zamanda dramaturjik yaklaşımında sahne kavramına paralel olarak bireylerin belirli rolleri içselleştirdiği ve bu rolleri oynadığı düşüncesine dayalı analizi de bulunmaktadır. Blumer'in Mead'in düşüncelerinden ilham alması gibi Goffman da Mead'in etkilerini çalışmalarında görmek mümkündür. Mead'in sembolik etkileşimciliğin ortaya çıkmasına zemin hazırlayan benlik kavramı, "Goffman'ın çalışmalarının büyük bir kısmında merkezi bir rol oynamaktadır" (Goffman'dan aktaran Wallace ve Wolf, 2015: 318). Goffman, *Gündelik Yaşamda Benliğin Sunumu* adlı kitabında, bireyin ile dış dünya arasındaki ilişkiyi detaylı bir şekilde sunar. Bu kitabında günlük hayattaki etkileşimlerin sahneselliğini "dramaturjik" yaklaşımında inşa eder (2014: 28). Ona göre, insanlar arasındaki sosyal ilişkiler büyük ölçüde belirli süreçlerde yeniden üretilen ve öncesinde edinilmiş düzen üzerinden harekete geçirilir. Bu düşünce bağlamında birey, diğer aktörle olan etkileşimin varlığına ve alışılmış örüntüleri oluşturan yapıya devam edecek yapıları üretir. Goffman, "izlenim yönetimi" kavramını sunar. İzlenim yönetimi, "aktörlerin karşılaşması muhtemel belirli sorunlar karşısında belirli izlenimler sürdürmek için kullandıkları yöntemleri kapsar" (Ritzer ve Stepnisky, 2018: 216). Dolayısıyla, bireylerin toplumsal beklentilerin gereğine uygun hareket ederek, diğer insanlarda olumlu izlenimler bırakmanın etkileşimlerdeki rolünü gösterir.

Goffman, etkileşimin "belirli bir bireyler kümesinin sürekli olarak birbirlerinin karşısında bulunduğu bir olaydaki tüm etkileşim kastediliyorsa, bu durumda, bir karşılaşma" şeklinde de ifade edebileceğini söyler (Goffman, 2014: 28). İnsanlar sahne hangi alan olursa olsun, bir tür eylem sergilerler. Goffman sergilenen bu eylem kalıbını "rol" ve "rutin" olarak adlandırır (2014: 28). Burada ortaya çıkan rolü oluşturan statü ve etkileşimi sağlayan diğer aktörün bulunduğu sahne ortamının doğması meselesidir. Örneğin, rutin olarak işe metro ile gidip gelen

her bir kişi 6nceden tanımlanmış belirli bir iş kıyafeti giyer. Metrodaki diğerk kişilerin etkileşiminde hangi rol ve statüye sahip olduğunun bilinmesini elverişli kılar. İnsanlar etkileşimlerinin bu tür 6nceden tanımlanmış kurallara göre sürdürüldüğüne dair (senaryoya bağılı kalındığına dair) açık bir mesaj verir.

Dramaturji yaklaşımı, sahne performansının gündelik etkileşimleri sosyolojik çalışmalarda kullanılabileceğı fikrini kapsasa da Ann Branaman, Goffman'ın bu modelini daha fazla ileri taşımaktan çekindiğini söyler (1997: lxvi). Teatral bir gösteride davranışlar bilinçli olarak düzenlenir ve hayal ürünü olarak değerlendirilmesi öngörölür. Branaman'a göre, "aktörlerin gerçek hayattaki eylemleri, tepkileri ve kendi benliklerini sunma biçimlerinin bilinçdışı ve gerçekliğe sıkı sıkıya bağılı" olduğu kabul edilir (1997: lxvi). Goffman, "tüm dünyanın tabi ki de bir sahne olmadığını" kabul eder ve bunu net bir şekilde açıklamanın kolay olmadığını söyler (2014: 77). Günlük eylemlerimiz ve jestlerimizin çoğı bilinçdışı alışkanlıklarımızın bir neticesi olabilir. Örneğın, metroyu sık sık kullanan bir yolcu iş çıkışında gergin anlarında normalde yapmayacağı davranışlar sergileyebilir. Başka bir örnek olarak, bir metro treninin aniden istasyon arasında durması olabilir. Böyle durumlarda rolleri ve diğerklerinde nasıl bir izlenim bıraktıklarını düşünmeye zamanı olmayan yolcular spontane ve bilinçdışı davranışlar sergileyebilir. Birisi gergin bir şekilde telefonu kontrol ederken bir diğerk ise yetkililerden cevap arayışına girebilir. Bu tepkiler, kişinin kendi benliğini sunmaya yönelik bilinçli bir girişimden çok bilinçdışı ve gerçek içsel durumlardan kaynaklanır. Metro yolculuklarında yaygın bir başka durum ise trafiğın yoğun olduğu saatlerdeki kalabalık vagon ve platform sorunudur. Böyle zamanlar insanlar genellikle daha gergin duygular içerisinde. Bu duyguları yüz ifadeleri ve duygularla açık ederler. Birisi yanlışlıkla birinin kafasına yanlışlık çarptıysa özürden hoşnutsuz bir bakışa kadar anında bir tepki ortaya çıkar. Bu eylemler gerçek duygular tarafından belirlenir ve bilinç dışı bir üretimin parçasıdır.

Goffman (2022), Washington D.C.'deki Elisabeths Hospital'da yürüttüğü saha çalışmasını "*Toplum İçinde Davranmak: Etkileşimlerin Sosyal Düzenine Dair Açıklamalar*" kitabında yayınlar. Bu kitap, Goffman'ın akıl hastanesinde hastaların günlük yaşam pratiklerine aşına olduğu süreçleri ve hasta ile hastane çalışanları arasındaki etkileşimleri incelediğı kapsamlı bir kuramsal çalışmadır. Yıllar süren bu saha çalışmasında etkileşim süreçlerinin derinine inmeyi amaçlar. Dolayısıyla

etkileşim süreçlerindeki davranış kalıplarını ve bunların hastalar üzerindeki etkilerini analiz eder. Goffman bu araştırmasında günlük yaşamda ve yüz yüze etkileşimlerde, etkileşim düzeni olarak ifade ettiği mikro ayrıntıları oluşturan ilişkilere odaklanır. Toplumsal düzen, yüz yüze etkileşimlerde meydana gelenlerle bağlantılıdır ve bu gelişmelere karşı savunmasızdır. Goffman, kamu düzenin sağlanmasını şu şekilde açıklar: “Aynı çatı altında ve birbirine aşına olan insanlardan oluşan özel topluluklardan ziyade birbirini tanımayan kişilerden oluşan topluluklarda bulunan insanlar arasındaki yüz yüze etkileşimin tanzim edilmesi kastedilmektedir” (Goffman, 2022: 16).

Goffman kamu düzenini sağlayan kuralları mutlak yasa olarak değil, etkileşim düzenini güvence altına alan işlevsel bilgi olarak ele alır. Bu anlamda insanlar yüz yüze karşılaşmaları “yavaş yavaş ortak bir biçimde müteşekkil bir toplumsal ilişkiyi tesis eden bir eyleme dönüştüğünü görmek mümkün” hale gelir (Goffman, 2022: 101). Ona göre, birinin nasıl hareket edeceği yalnızca görgü kurallarını değil aynı zamanda etkileşimin sosyal düzenini tehdit eden koşullar altında nasıl davranacağını bilincinde olmayı gerektirir. Burada durum etkileşim kurallarının işlevselliğinin vurgulanmasıdır.

Diğer yandan sosyolog Marcel Mauss (2018) “Armağan Üzerine Deneme” adlı eserinde değiş tokuş kavramı olarak açıklar ve hediye bir takas sistemi olarak değerlendirir. Emile Durkheim’in yeğeni olan Mauss’un eseri “Durkheimci sosyolojinin siyasetle ilişkisinde bir dönüm noktasını temsil eder” (Weber F. , 2018: 14). Ona göre, günlük maddi pratiklerin oluşumu noktasında etkileşimi sağlayan eğilimi, armağan verme uygulaması başlatır. Hediye hem alınır hem de verilir ancak Mauss’un yaklaşımında bunu gelişmelerin bütününe sağlayan yükümlülükleri bağış yani hediye oluşturur. Etkileşimin ilk adımı sosyal temasları kaçınılmaz kılan yükümlülükler ve sosyal normlardır. Mauss en başta iki taraflı bir anlaşmaya bağlı gelişen yükümlülük altına giren toplulukların “aynı ortamda yüz yüze gelen gruplar” olduğunu söyler (Mauss, 2018: 221). Burada karşılıklılık söz konusudur, birinin varlığı olmadan herhangi bir etkileşim mümkün değildir. Onun armağan teorisini çalışma alanını oluşturan metro üzerinden de değerlendirmek önemlidir. Etkileşimin ilk adımı olarak hediye yükümlülük çerçevesinde örneklendirmek gerekirse, bir metro oturarak seyahat ettiğiniz bir yolculukta yaşlı birisini gördüğünüzde muhtemelen yer verme davranışı sergilersiniz. Bu bir yer verme

eylemidir, ancak burada yükümlülüklerin başlattığı bir etkileşim vardır. Hediye bu anlamda bir başkası için faydalı bir şey yapma yolundaki “cömertlik ve kişinin özgür ve bağımsız olduğu” bir eylemi ifade eder (Mauss, 2005: 187). Bir sonraki adım hediye kabul etme ve alma işlemidir. Biri diğerinin hediyesini kabul ettiğinde “yükümlülük altına girmiş” bulunur ve “kişinin sırtına bir hediye yüklenmiş olur” (2005: 278). Verdiğimiz örnekten gidersek, metroda yer verilen koltukta oturmayı kabul eden yaşlı kadın memnuniyetle karşılık verir. Bu teşekkür ifadesini belki küçük bir tebessümle veya söylemiyle ifade edebilir. Karşılıklı etkileşimi gerektiren hediye alma işlemi de böylelikle yerine getirilir. Mauss’un armağan teorisini karakterize eden son adım hediyeye karşılık vermek aslında karşılıklı mübadeleyi oluşturan ritüelin tamamlanması demektir. Ona göre toplam yükümlülük yalnızca hediyelere karşılık verme zorunluluğunu içermez aynı zamanda bunun kadar önemli olan hediye verme ve hediye alma zorunluluğunu kapsar (2005: 223). Metroda yardım edilen yaşlı kadın örneğin sizden önce incekse oturduğu yeri geri size vererek geri verme eylemine karşılık verir. Mauss’a göre, “toplumlar içinde yaşayan bireylerin ilişkilerin sağlamlaştırmayı, vermeyi, almayı ve iade etmeyi başardıkları ölçüde ilerler” (2005: 373).

Fenomenolojik ve etnomedolojik paradigmlar bireylerin deneyimi ve toplumsal sistemin analiz edilmesinde önemli bir katkısı bulunmaktadır. Dolayısıyla etkileşim kapsamındaki bağlantıları irdelemek için ilk önce fenomenoloji ve sonrasında etnometodoloji ele almak belirleyicidir. Edmund Husserl (2003), “*Fenomenoloji Üzerine Beş Ders*” adlı eserinde fenomenoloji ile bilginin haricinde kalan nesneleri işaret eden bilinç ediminin bir formu olarak değerlendirir. Bu doğrultuda fenomenoloji “öz çözümlemesi ve dolaysız sezgide kurulan genel nesne durumlarının araştırılması”; aynı zamanda “görerek, aydınlatarak, anlam belirleyerek ve anlam ayrımını yaparak yol almak” demektir (2003: 82). Tüm unsurları nesnel gözlem ile gerçekleştirdiğinden dolayı zihin hakkında yoğun bir değerlendirmeyi zorunlu kılar. Dolayısıyla Husserl’in fenomenolojik indirgeme dediği kavram ortaya çıkar. Bu kavram ile asıl anlamda verilmiş olmayan ve nesnel bir gerçeklik taşımayan her şeyi soyutlamayı ifade eder. Husserl, fenomenolojik indirgemeyi yönteminin ana unsuru hatta ilk adımı olarak görür ve aynı zamanda “varlığın kökeninin bilincin somut yaşamında olduğunun bilincinde olması” şeklinde ifade eder (Levinas, 2016: 129). Shutz ise, Husserl’in

anlayışını sosyolojiye uygulama gayretini Weber'in *verstehen* (anlama) kavramında bulmuştur (Wallace ve Wolf, 2015: 352). Shutz'un fenomenolojik yaklaşımı Husserl'in felsefesinden gündelik hayatı anlamının bir yöntemi olarak algılamasıyla farklılık gösterir. Ona göre insanlar sıradan bir toplumsal çağrışımdan bağımsız olarak gerçekte "anlam atfeden bir bilinç deneyimi" doğrultusunda davranırlar (Schütz, 2018: 77). Schütz bu deneyimi birey açısından başkalarıyla olan sayısız ilişkileri içinde ele alındığında eyleyen ve aynı zamanda gözü kendi üzerinde olan anlam-oluşturan öznel yaşamlar olarak değerlendirir (Zahavi, 2019: 125). Bu sebeple bir toplumsal ilişkide eylemler bireyin anlam dünyasını oluşturan öznel yaşam dünyasında bir başkasıyla olan etkileşimi geniş çapta anlam kazanır. Öznel deneyimler yalnızca bireyin yaşamını oluşturmakla kalmaz aynı zamanda bunları bedeninin bir anlam alanı olarak verilmesinden kaynaklı yüz yüze etkileşimin ana dayanağını oluşturur (Schütz, 2018: 210). Ona göre, ancak yüz yüze durumda gerçekleşen etkileşimler paylaşılan gerçeklikte yaşanmış deneyimleri yani karşılıklı ortak bir yaşam alanında açığa çıkar. Özneler arası perspektif, paylaşılan dünyayı toplumsal gerçeklik bağlamında anlamaya yardımcı olur. Bu paylaşılan ortak evrende gündelik yaşam Schütz'a göre, ancak "eylemlerimizin ve etkileşimlerimizin bir sahnesi ve hatta nesnesi" olabilir (2018: 86).

Schütz'un kazandırdığı detaylı analizinden etkilenen öncelikle öğrencisi de olan Peter Berger ve ona eşlik eden Thomas Luckmann ile "*Gerçekliğin Sosyal İnşası*" adlı eserini kaleme almıştır. Onlara göre, "gündelik hayatın gerçekliği, diğerleriyle paylaşılır" (Berger ve Luckmann, 2008: 44). Diğerleriyle paylaşılan ortak evren aynı zamanda kişiler arasındaki etkileşimi vurgular. Bu yönüyle, diğerlerine yönelik en anlamlı deneyimin yüz yüze karşılaşmalarda ortaya çıktığını savunur ve şu sözlerle açıklar: Yüz yüze durumda öteki bana, her ikimizce de paylaşılan bir canlı şimdide görünür. Aynı canlı şimdide, benim de ona görüldüğümü bilirim. Benim ve onun buradalığı ve şimdiliği, yüz-yüze durum devam ettiği müddetçe birilerini sürekli etkiler (Berger ve Luckmann, 2008: 44).

Goffman gibi Berger ve Luckmann da yüz yüze etkileşimleri bireyleri ortak evrende buluşturan ve toplumsal bağı inşa eden bir gerçeklik olarak görmüşlerdir. Gündelik hayatın gerçekliği onun rutinden oluşan parçasını ön plana çıkarır. Bu durumu ise etkileşimin rutinle beraber gelişen kalıplarıyla ilişkilendirirler. Yüz yüze karşılaşmalarda karşıdakini tip olarak kavrama sürecinin belirsizleştiği bir

durumdan bahsederler. Bunlar daha en başından bir belirsizliğin hakim olduğu etkileşimlerdir. Örneğin, bir metro yolcusu daha istasyona girdiğinde başlayan karşılaşmalar silsilesini deneyimler. O anda diğer yolcularla, güvenliklerle, temizlik personeliyle karşılaşır. Onları bizzat tanımasa bile rolleri gereği haklarında bir takım fikirler geliştirir. Bunlar ise bir takım çağrışımlarla yapılır: diğer yolcular yürüyen merdivenden gelip geçmeli ya da turnikede güvenlikle göz göze gelmeli gibi. Bu karakterizasyon sıradan toplumsal yaşantının sadece küçük bir bölümüdür. Berger ve Luckmann “her tipleştirme bir anonimlik gerektirir” der (2008: 47). Anonimleştirme ise bireyleri toplumsal işlevleri sağlayan araçlar olarak algılamamız demektir. Yüz yüze karşılaştığımız insanların kimliklerini, yaşları ya da hikayelerini bilmemiz mümkün değildir. Dolayısıyla, her karşılaşma içinde anonimlik taşır ve onları sosyal yapının belirlediği rolleriyle bilir bu doğrultuda etkileşime gireriz. Aslında süreç çok basittir, güvenlik bir güvenliktir ya da yolcu yalnızca bir yolcudur. Onları öznel deneyimleriyle veya anılarıyla bir birey olarak ele almayız. Berger ve Luckmann bunu “bir trende ayaküstü sohbet edilen kişi aslında yüzeysel ve geçici çeşitte bir anonimlik” şeklinde ifade eder (2008: 48). Böylece ortaya çıkan toplumsal yapının “tipleştirmeler ve bunlar aracılığıyla kurulan mükerrer etkileşim örüntülerini” ortaya çıkardığını söylerler (2008: 50). Onlar, bireyin ilerlemesinde ve öz benliğin içselleştirilmesinde etkileşime önemli bir işlev yükler. İnsanların bir parçası olduğu kültürel doku ve sosyal yapı etkileşimi inşa eden anlam alanını oluşturur.

Öte yandan Harold Garfinkel’in “*Etnometodolojide Araştırmalar*” kitabına değinmek kayda değer bir önem taşır. Garfinkel’in yaklaşımı Berger ve Luckmann’ın etkileşim analizini belirleyen bilgi stoku veya sosyal yapının içselleştirilmesi sürecini ifade eden etkileşimi somut pratik eylem etrafında gerçekleşen organize durumlar olarak ele alır (2014: 27). Garfinkel’in tasarladığı etnometodoloji ekolünde toplumsal yaşamın kendi yapısı içerisinde araştırılması odak noktasıdır. Etnometodolojinin tanımını, “bağlama dayalı ifadelerin ve diğer pratik eylemlerin rasyonel özelliklerini, gündelik hayatın organize (düzenli) ve ustalıkla yapılan pratiklerin olumsal süregelen icrası” olarak yapar (2014: 29). Bireyler toplumsal düzeni devam ettirmek uğruna rutinleri takip ederler. Dolayısıyla “gündelik etkinliklerin dayandığı görülen ancak gözden kaçan arka plan beklentileri kişilerin içinde yaşantılarını sürdürdükleri ilişkileri sürdürdükleri

perspektif sayesinde görünür kılınır” (2014: 61). İnsanların karşılıklı etkileşimleri sürecinde sıradan görünen “arka-plan” beklentilerin varlığı ortaya çıkar (2014: 61). Garfinkel, refleksif yani düşünümsellik kavramını ortaya atar. Ona göre düşünümsellik toplumsal olguların üretildiği zihinsel yapıyı ifade eden bir terimdir. İnsanlar etkileşimleri sürecinde eylemlerini anlamlandırır ve yorumlar. Örneğin, bir metro yolculuğunda düşünümsellik bireylerin eylemlerini durumlara göre şekillendirme süreçlerinde açığa çıkar. Mesela yürüyen merdivenin solunda durmamak gibi bilinçsel yansımalar düşünümselliği ifade eder. Döngüsel yapısı ve ortak bir durumu yansıtmasından dolayı genellikle sıradan refleksif çaba gerektirir. Garfinkel’e göre, bu gündelik gerçekliğin düşünümselliği “pratik eylemlere, pratik koşullara, toplumsal yapılara ilişkin sağduyusal bilgilere ve pratik sosyolojik muhakemeye has bir özellik” olarak açıklar (2014: 7).

Garfinkel, etnometodolojiyi tanımlarken refleksif kavramının yanı sıra “açıklamalardan” bahseder (2014: 25). Açıklamalar kavramı ile kişilerin günlük pratiklerini anlamlandırma ve düzenleme aşamalarını vurgular. Bu anlamda etkileşimleri tanımlama süreçlerinde bireyler hem kendilerinin hem diğerlerinin eylemlerini analiz etmek ve anlam kazandırmak için devamlı olarak açıklamalara ihtiyaç duyarlar. Garfinkel açıklamaları rutinde, refleksifte ve bağlamsallık kavramlarıyla ilişkilendirmiştir. Bağlamsallık açısından açıklamalar etkileşimin kendine özgü durumuna bağlıdır. Bir durumda uygun bulunan bir açıklama diğer bir durumda yeterli bulunmayabilir. Dolayısıyla “ tarafların hakkında konuştukları şeyin bir açıklaması, kesinlikle, onların nasıl konuştuklarını – bir metoda sahip olarak söyleyebilecekleri her şeyi, örneğin eşanlı, ironik, metaforik, şifreli, anlatı tarzında, sorgulayıcı veya cevaplayıcı tarzda konuşmalarını, yalan söylemeleri, örtbas etmeleri, öylesine konuşmalarını – betimlemeyi gerektirir” (2014: 49). İnsanlar açıklamalarını oluşturmak amacıyla bazı uygulamaları denemeye kalkışırlar. Ona göre insanların gündelik eylemlerine dair açıklamalarını, kimi zaman bilinçli olmalarına karşılık “çoğu kez tamamen veya bütünüyle ifade edilemeyecek bir doğaya sahip olduğunu” söyler (2014: 18). Örneğin günlük etkileşimlerde, bir metronun turnike geçişlerinde güvenlik görevlisi “Öğrenci kartınız var mı?” şeklinde sorabilir. Kartı gösteren yolcu durumu şu şekilde izah edebilir: “Evet, öğrenci kartımı indirim için kullanıyorum.” Bu bağlamda yolcu, eylemini güvenlik görevlisine netliğe kavuşturacak biçimde açıklar. Başka bir

örnekte, metroda yürüyen merdivenin solunda duran kişi uyaran yolcuya - sosyal norm olarak orada durmaması bir gelenek haline gelmiş bir toplumda - bunu şu şekilde açıklar: “Affedersiniz, sizi görmemişim.” Bu açıklama, toplumsal düzen ve görgü kurallarının tekrar kazanılmasını sağlar. Garfinkel, böylelikle hem düşünümsellik hem de insanların kendi ve başkalarının eylemlerini açıklayabilmeleri ile günlük etkileşimleri sırasında sosyal gerçekliği yaratmak, sürdürmek ve yeniden üretmek adına kullandıkları araçların önemli bir rol oynadığını gösterir.

3.2.1. Etkileşim Pratikleri: Kamusal Alan ve Metro

Kamusal alanın geçerli bir tanımının olmamasının yanı sıra oldukça genel bir çağrışıma sahiptir. Kamusal alan denilince çoğu insanın aklına parklar, alışveriş merkezleri ve şehir meydanları gelir ancak tam anlamıyla açıklamak oldukça zordur. Hannah Arendt (1994), *İnsanlık Durumu* adlı kitabında kamusal alanı tanımlarken kavramın iki fenomeni vurguladığını söyler. Bu olgulardan ilkinde, “kamusal alanda gözüken herşey herkes tarafından görülebilir ve duyulabilir ve mümkün olan en geniş açıklığa sahip olanı” ifade eder (Arendt, 1994: 74). Kamusal alan algılanabilecek tüm parçaları bir araya getiren gerçek olarak nitelenen dünyada insanlara ve onların oluşturduğu toplumsal görünürlüğe dâhil olmak demektir. Arendt, “gerçeklik duygumuz tamamen görünüme, bu nedenle de karanlıkta korunmuş varoluşlarından dışarı çıkabilecekleri bir kamusal alanın varlığına bağlı olduğu için, özel ve mahrem yaşamlarımızı aydınlatan alacakaranlık bile gücünü kamusal alanın keskin parlaklığından alır” der (1994: 76). Yani gerçeklik anlayışının inşa edildiği yer kamusal alandır. Oysa bu yerler belli normlar tarafından yeniden düzenlenir ve sadece öncesinde kabul gören davranışlara olanak sağlanır. İkinci olguda ise kamusal alan “içinde özel olarak bize ait olandan ayrı olarak hepimiz için ortak olan bir dünyayı ifade eder” (1994: 77). Bu, insanın gerçek ve karşılıklı ilişkiler tarafından yapılandırılmış doğal olmayan dünyasına atıf yapar. Arendt bu müşterek olma durumunu şu sözlerle betimler:

“Şeylerden oluşma bir dünya, çevresinde oturmakta olanlar tarafından ortak sahiplenilmekte olan bir masa gibidir, arada olan her şey gibi bu dünya da hem birbirine bağlar hem de ayırır. Bir araya

gelmemizi sağlayan bir ortak dünya olarak kamu alanı tabiri caizse birbirimizin üzerine yıkılmamızı engeller” (1994: 77-78).

Masa, her bir birey için hem ortak alanda köprü görevi gören bir bağlılık sağlarken aynı zamanda mesafe koyan bir metafor olarak simgeleştirilir. Böyle bir masada etkileşimler için en uygun olanaklar vardır ve kamusal alan ortak dünya anlayışının üretildiği yer olarak ortaya çıkar.

Toplumsal dönüşüm süreçlerinin yanı sıra kentler de yeni bir biçim almıştır. Aynı şekilde kamusal alanlar da yaşanan evrimle beraber yeniden yapılandırılmıştır. Lefebvre, şehir hayatı ve onu oluşturan alanları araştırmış ve kamusal alanın toplum tarafından diğerleri tarafından görünür olmasını sağlayan “karşılaşmalardan” oluştuğunu söyler (Lefebvre, 2016: 196). Ona göre kent “farklı sınıflardan gelen, farklı işlere ve varoluş biçimlerine sahip olan insanların bir araya gelebilecekleri, bireylerin ve grupların toplanabilecekleri bir yer ve zaman sağlar” (Lefebvre, 2016: 205). Toplumun temelinde diğer bireylerle etkileşim kurmak yer alır; dolayısıyla kamusal alanlar insanlara bir buluşma yeri ve günlük yaşamın üretilmesini sağlayan bir rol üstlenir. Ona göre, birisi eğer kamusal alanı tanımlayan bir yerden bahsediyorsa bunu neredeyse herkes anlayabilir. Bu anlamda kamusal alan varoluşunun da ötesinde belli mekânsal pratik sunar. Kamusal alanlar, özel alanlar ilişki ve eylem mekanlarıyla ya da tefekkür ve yalnız kalınan mekanlarla katmanlar halinde bulunurken; karma alanlar ise “parkur, geçit, bağlantı mekanlarıyla da bunlara erişilir” mekanın (Lefebvre, 2014: 172). Dolayısıyla kamusal alanın diğer alanlarda bağlantılı olduğunu ve toplum tarafında üretildiğinin farkında olmak gerekir.

Ayrıca Richard Sennett’in kamusal alan çalışması oldukça önemlidir. Sennett, kamusal alanın yurttaşlık için bir ihtiyaç olduğunu belirtir ve “toplumdaki çok geniş bir dengenin parçası” olduğunu savunur (2013: 125). Dengenin sağlanması kamusal hareketliliğin bütüncül yapısına ve tüm bireylerin katılımına olanak sağlamak anlamına gelir. Sennett, kamusal alanı tarihsel bağlamında inceler ve geçmişte yaşamış insanların kamusal alanları nasıl kullandıklarına bakar. Kentlerin doğuşuyla park ve kafe gibi açık alanlar insanların birbirleriyle etkileşim kurabildiği yerler olur. İnsanlar yalnızca boş zamanı değerlendirmek için olmasa da kamusal alanda yer almak, toplumsal meseleleri tartışmak için de buluşurlar.

Dolayısıyla bu alanlarda ortak bir bilinç ve bağlılık duygusu ortaya çıkar. Sennett'e göre, 18. yüzyılda kamusal alanın insanı dini inanışlar ve davranış açısından henüz anlamlandırma evresidir. 19. yüzyılda kamusal alanı üç unsurda ele alır. Bunlar, “sanayi kapitalizminin biçim verdiği ikili bir değişim, yeni bir sekülerliğin biçim verdiği inanç koşullarındaki değişim ve ancien regime kamusal ideolojisinin kamusal davranışta ortaya çıkan değişimidir” (2013: 172). Ancak 20. yüzyılda kamusal alan algısında değişiklikler olduğunu ve bu alanların zamanla azaldığını aktarır. Sennett'in düşüncesine göre, “şehrin atomlarına ayrılması kamusal alanın olmazsa olmaz bileşenine onu tek bir toprak parçasına indirgemesi ve yaşamı karmaşıktırarak işlevler yüklemesi ile pratik bir son verir” (2013: 382). Şehrin kamusal alanları onu dönüştüren insanlar tarafından kullanılır ancak artık bir değişimi mümkün kılmayacak biçimde sabit mekanlar haline gelir. Örneğin, kişiselliğin ön planda olduğu dönemde insanlar kişisel kazanımlarına daha fazla önem verir. Kamusal alana atfedilen değer eskisine göre azalır ve insanlar rasyonel çıkarlarını odaklanır. Bu doğrultuda Sennett'e göre, nesnel anlamları barındıran kamusal alan ve biçimsel eylem zayıflar (2013: 434). Teknolojinin ilerleyişi ile arabalar ortaya çıkar. Ona göre, bu kamusal alanlarda özellikle kent sokaklarında bir değişimin habercisidir. Ulaşımın metro, özel otomobil ile mümkün kılınması olumlu bir gelişmedir ancak ona göre aynı zamanda “modern ulaşım teknolojisi, sokakta var olmanın yerine coğrafi sınırlamaları yok etme arzusu koyar” (2013: 30). Sennett, kamusal alandaki tarihsel dönüşüme yer verirken bunların modern toplum üstünde yarattığı etkinin açıklığa kavuşturulmasında önemli bir perspektif sunar.

Sennett'in ardından kamusal alan çalışmalarına Jane Jacobs'un ilgili konuya değindiği “*Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı*” adlı kitabına değinmek gerekir. Jacobs (2011), bu kitabında Kuzey Amerika metropollerindeki kamusal alanın gelişim evrelerini oluşturan bileşenlerin bir tanımlamasını yapar. Ona göre, “şehrin ana kamusal alanları olan sokaklar ve kaldırımlar en hayati organlardır” (Jacobs, 2011: 49). Kamusal alanlar şehirlerin yapıtaş ve toplumsal etkileşimin sorunsuz işleminde grupların ilişkilerini garanti eden sürdürülmesini sağlar. Onun sokak ve kaldırımlar özelinde yaptığı gözlemlerinin çoğu, etkileşimin kamusal alanla bağlantısını açıklar. Bir şehrin güvenli ve asayiş yapısıyla kamusal alanlardaki etkileşimleri teşvik edecek kadar iyi tasarlanmış olması gerekir. Ona

göre, güvenlik olarak iyi tasarlanmış bir semtin başlıca özelliği “insanın sokakta tüm bu yabancılar arasında yürürken kendini emniyette hissetmesiyle” doğru orantılıdır (2011: 50). Bu anlamda insanların karşılaşma alanlarının ve karşılıklı etkileşim kurabilecekleri mekanların tasarlanmasında sokak, kaldırım veya park gibi yerlerin kent planlamasının önemini vurgular. Örneğin, güzel bir kent planlaması örneği olarak “Benjamin Franklin Bulvarı” içinde kalan parktan bahseder. Bu açık alanı “kocaman bir fıskiye ve çok iyi bakılan bitkiler” renklendirir (2011: 113). Daha uzak bir yerde bulunmasından dolayı kolay ulaşmak mümkün olmasa da yanından arabayla geçip gidenler için estetik bir manzara çizer. Onun için bu park kamusal alanın güvenli olması, iyi tasarlanmış ve bakımının yapılmış olması bakımından ideal bir örnek oluşturur. Jacobs aynı zamanda etkileşimlere de değinir. Kamusal alanlardaki etkileşimler elbette hem geçici hem de kalıcı olabilir ancak etkileşimler insanlar arasındaki sosyal ağların oluşturulmasında etkilidir. Sunny Stalter, bunun en meşhur örneğini Jacobs’un Greenwich Village mahallesinde gözlemlediği kaldırım hareketliliğini tanımlamak için kullandığı “bale” benzetmesine işaret eder (2011: 326). Jacobs, bale tabirini birçok şekilde kullanır: günlük bale, kaldırım balesi, gün ortası balesi... Kamusal alan olarak tanımladığı yerlere atıf yaparak kurduğu bu metaforla aslında işe gidip gelenleri, alışveriş yapanları ve sıradan konuşmalar gerçekleştirenlerin hareketlerinin olduğu emniyetli bir kent ortamını tarif eder. Ona göre kamusal alanların bu bölgelerini hareketli ve emniyetli tutan bu rutin etkileşimlerdir.

Goffman ise kamusal alandaki ilişkileri incelerken sokağı bir karşılaşma yeri olarak ele alır ve diğer insanların birbirleriyle olan uyumlarını onların davranışlarını yansıtmaya biçimi içerisinde değerlendirir. Goffman (2021), “*Kamusal Alanda İlişkiler*” adlı kitabında sokaktaki bireyleri, toplumsal düzeni sürdürmek için uzmanlaşmasını sağlayan karmaşık ve detaylara sahip bir sahnenin aktörleri olarak kabul eder. Dolayısıyla metroyu kamusal alan olarak kabul edersek onun sunduğu karmaşık ve ince davranış kalıpları ile oldukça önemli bir etkileşim alanı sunar. Diğer bir ifadeyle, insanların etkileşim pratiklerini, durumlar karşısındaki tavırları ve yapısını anlamak için gözümüzü metro istasyonlarına, platformlara ve vagonlara çevirmemiz gerekir. Goffman’ın yaklaşımlarına da yansıyan bu kamusal alan ve etkileşim arasındaki ilişkinin metro bağlamında bir değerlendirilmesinin mümkün olup olmadığını incelemek gerekir. Alain de Botton, seyahat anılarını

derlediği kitabında her gün yürüdüğü sokağın onu metroya ulaştırmanın ötesinde bir anlam yüklediğini itiraf eder ve hedefe ulaşmakta kullanacağı her türlü bilgiye açık olduğunu ancak onun dışında kalan her şeyi gereksiz bulur (2014: 253-254). Ona göre, “yeni bir yere girdiğimizde dikkatimi birçok öğeye yöneltiriz; bu öğeler, biz o yerin işlevini kafamızda belirledikten sonra azalmaya başlar” (2014: 254). Metroyu sağladığı işlevin ötesinde incelemek, insanların davranışlarından karşılıklı etkileşimlere kadar olan detaylara anlam yüklemek demektir. Goffman bu noktada sokak ya da metro gibi kamusal alanların insanların günlük olarak etkileşimlerini gerçekleştirdikleri alanlar olarak kabul eder ve bu etkileşimlere gözlemlerinden edindiği bilgilerle açıklar (Goffman, 2021: 38). Ona göre, sokak ve yollarda hareket halindeki “bir yaya olarak birey kendisi dış etkiye açık yumuşak bir kabul, yani kıyafetleri ve derisi içinde bir pilot olarak düşünülebilir” (Goffman, 2021: 27). Yolculardan oluşan sokak trafiğinin özellikleri arasında, “kuralların tekbiçimliliği, halkların cinsiyet, sınıf, yaş gibi değişkenlere göre nispeten farklılaşması, kuralların apaçıklığı ve etraflılığı ve son olarak kuralların çiğnemenin kabul edilirliliğine dair yaygın algı” olduğunu söyler (2021: 27). Sokaklar insan trafiğinin işlediği yeryüzündeki alanları betimlerken metrolar ise günlük yaşamın bir parçası olan yeraltı alanını işaret eder. Goffman’ın yolcu trafiği sokaklar için geçerliliği ile birlikte aynı özellikleri metro yani yeraltındaki insan trafiği için de söz konusudur. Sokaktaki hareketlilik ve etkileşim yapısına benzer toplumsal normlar ve davranış kalıpları bu alanlarda da mevcuttur.

Goffman, kamusal alanlardaki etkileşimleri iki başlık altında değerlendirir: odaklanmamış etkileşim ve odaklanmış etkileşimler. Odaklanmamış etkileşimler, çok daha az dikkat çeken ve insanlar arasında ufak bir bakışma veya kaldırımda karşısındaki çapma davranışından kaçınma gibi dolaylı etkileşimleri ifade eder. Odaklanmış etkileşimler, bir metro platformunda sıra halinde dizilmiş bir grup yolcunun birbirleriyle doğrudan etkileşimlerini temsil eder. Odaklanmış etkileşimlerden biri, kamusal alandaki insanların yabancılara temas etmekten kaçınmak için nasıl davrandıklarını tanımlayan “uygar kayıtsızlık (civil inattention)” tır. Goffman’a göre uygar kayıtsızlık ile anlatılmak istenen şudur: “Bir kişi başkasına onun var olduğunu (ve onu gördüğünü) kabul ettiğini gösterecek kadar bakar ve ardından onun hakkında özel bir fikri ya da merakı olmadığını belli etmek için hemen dikkatini çeker” (Goffman, 2022: 94).

Ona göre, uygar kayıtsızlık, insanların özel alanlarına özen göstermek için diğerlerine karşı yakın temas içeren davranıştan bilinçli olarak kaçınmayı ifade eder. Metro yolculuklarında bu durumu görmek mümkündür. Stefan Höhne, 1919'da New York şehri için metro yolcu sayısının zirveye ulaşmasından kısa bir süre sonra şehrin ilk küçük tabloid gazetesinin doğduğunu söyler (2021: 171). Ona göre bu *Daily News* metro yolculukları sırasında özellikle işe gidip gelenler tarafından sıklıkla kullanılır ve gazete okuma davranışı bir süre sonra metrodaki “sosyal ve fiziksel koşullara” dair verilen müşterek bir tavır haline gelir (2021: 171). Bu tavır, metro yolcuları arasındaki “istenmeyen temaslardan kaçınmaya yardımcı olan uyaranlara karşı” bir tür fiziksel bariyer görevi görür (2021: 171). Aynı şekilde “*People in Places*” kitabının Subway Behavior bölümünde anlatıldığı gibi uygar kayıtsızlık metro alanlarında genellikle göze batmayacak davranışlar şeklinde sergilenir (Levine, Vinson ve Wood, 1973). Örnek olarak, metroya binişin en başlarında etrafı yeterince kolaçan etmemek, dik oturmak ya da yüzün ifadesiz şeklini korumak gibi davranışlar vardır. Onlara göre, “yüz ve bedenin özellikleri öyledir ki, bu iletişim tek bir kelime dahi söylenmeden devam edebilir” (1973: 210). Zygmunt Bauman ise sivil dikkatsizliği, “kişinin bakmıyor ve dinlemiyor gibi yapması” olduğunu savunur ve ona göre uygar kayıtsızlık en basit şekliyle “göz göze gelmekten kaçınmakta” ortaya çıkar (2015: 79). Goffman’a göre, “yalnızca somut sınırlar olarak duvarları ve camları iletişim sınırlarına dönüştüren saygı ve iyi kurgulanmış uygar kayıtsızlık oradaki kişileri ahenk içinde bir arada tutar” (2019: 168). Örneğin, metro kullanıcıları genellikle camdan dışarı izlerken veya telefonla ilgilenirken göz teması gibi etkileşimlerden uzak dururlar. Bu davranış tüm yolcular için kendini gereksiz toplumsal baskıdan uzak tutmasına olanak sağlar. Sonuç olarak, “artan trafik yoğunluğu, (medeni ilgisizlikten nasibimizi aldığımız için) kimseyle göz göze gelmemek için bakışlarımızı hep yere çevirdiğimiz deniz otobüsleri ve steril fayanslarıyla yeni metro, kentin çehresini değiştirmeye devam etmektedir” (Türkoğlu, 2004: 207-208).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. BULGULAR: GÜNLÜK ETKİLEŞİMLER İÇİN BİR ALAN OLARAK TOPLU TAŞIMA: METROLAR DA “YERLERDİR”

Katılımcıların yaşları 19-45 arasında değişmektedir. Farklı meslek ve eğitim gruplarından olan bu kişilerin demografik bilgileri aşağıdaki gibidir.

Tablo 1. Katılımcıların Demografik Bilgileri

Katılımcının Kodu	Yaşı	Eğitim	Meslek	Güzergah Nereden Nereye?
E1	23	Ön lisans	Marina İşçisi	Sarıyer-Pendik
K1	30	Doktora Öğrencisi	Araştırma görevlisi	Kağıthane-Sarıyer
K2	27	Ön lisans	Veri bilimci	Kağıthane-Ataköy
E2	28	Lisans	Reklamcı	Çengelköy-Maslak
E3	26	Lisans	Hemşire	Ümraniye-Vezneciler
K3	28	Yüksek lisans	Araştırma Görevlisi	Güngören-Sarıyer
K4	29	Yüksek Lisans	Grafik Tasarımcı	Bahçelievler-Karaköy
K5	25	Lisans	Muhasebeci	Gaziosmanpaşa-Sarıyer
K6	26	Yüksek Lisans	Reklamcı	Kağıthane-Maslak
K7	24	Lisans	Hemşire	Bağcılar-Nişantaşı (Şişli)
E4	25	Lisans	Türkçe Öğretmeni	Sarıyer-Şişli
K8	28	Lisans	Bilgisayar Mühendisi	Bağcılar-Maslak
K9	45	Ön Lisans	Güvenlik Görevlisi	Fatih-Şişhane
K10	19	Lise	Büfe elemanı	Gaziosmanpaşa-Sarıyer
E5	25	Lisans	Grafik Tasarımcı	Kağıthane-Levent

E6	28	Doktora	Öğretim Görevlisi	Fatih-Vezneciler
E7	26	Doktora öğrencisi	Araştırma Görevlisi	Gaziosmanpaşa-Taksim

Tablo 2. Katılımcıların Yolculuk Bilgileri

Katılımcının Kodu	Metro Kullanım Sıklığı (Haftada)	İşe Gidiş-Geliş Saatleri (Sabah – Akşam)	Yolculuk Süresi (metro ile/toplam)
E1	3 ya da 4 gün	07:00, 15:00-20:00	30 dk. / 1,5 saat
E2	Her gün	08:00, 16:00-20:00	40 dk. / 3 saat
E3	4 kez	07:00, 16:00-18:00	30 dk. / 2 saat
E4	Her gün	07:30, 18:00	40 dk. / 1,2 saat
E5	Her gün	08:00, 18:00	30 dk.
E6	4 gün	09:00, 18:00	40 dk.
E7	4 gün	08:00, 18:00	30 dk.
K1	4 gün	08:00, 16:00-17:00	30 dk.
K2	3 ya da 4 gün	07:00, 18:00-20:00	30 dk./1,5 saat
K3	3 ya da 6 gün	07:00, 15:30-17.30	1 saat/3 saat
K4	Her gün	07:00, 16:00-18:00	20 dk./40 dakika
K5	5 gün	06:00-07:00, 18:00	30 dk./1,3 saat
K6	Her gün	09:00, 18:00	35 dk.
K7	6 gün	07:00, 18:00	1,1 saat
K8	4 gün	08:00-09:00, 17:00	1,5 saat
K9	Her gün	07:00, 21:00	30 dk./ 1 saat
K10	Her gün	06:00, 22:00	45 dk.

Araştırmada ilk bulgulara göre, katılımcıların bir kısmı haftada en az 3 gün işe gidip gelmek için metroyu kullanırken bir kısmı ise haftanın her günü işe metro ile gidip gelmektedir. Aynı zamanda katılımcıların işe gidiş-geliş saatleri oldukça değişkenlik göstermekle birlikte bir kısım katılımcı sabah en erken 06:00 saatlerinde işe giderken bir kısmı ise sabah en geç 10:00’da işe gitmektedir. Yine tabloda görüldüğü üzere katılımcıların bir kısmı işten eve akşam en erken 16:00 civarı giderken, bir kısmı ise akşam en geç saat 22:00’da evine metro ile gitmektedir. Tabloda incelediğine göre, katılımcıların yolculuk süreleri de birbirinden oldukça farklıdır. Bunun sebebi M2 hattını aktarma olarak kullanmalarından kaynaklıdır. Araştırmamızın asıl konusu olan M2 metrosunu ya başka bir metro hattıyla, ya da başka bir toplu taşıma aracıyla aktarma durağı olarak kullanmalarından kaynaklı tabloda metro ile yolculuk süresi verilirken aynı zamanda toplam yolculuk süresine tabloda yer verilmiştir.

Araştırmanın Temaları

Görüşmelerin içeriği ses kayıtlarının deşifresinin ardından kelimesi kelimesine tamamen yazıya geçirildikten sonra, bir katılımcıdan diğerine ortaya çıkan genel fikirleri belirlemek için materyal birkaç defa okunmuş ve gözden geçirilmiştir. Araştırmanın temaları henüz görüşme aşamasında bir yol gösterici olmasına rağmen bunlar spesifik ve katılımcıların algısına bağlı değişkenlik kazanabilir. Ancak başta kurgulanan temalar ve genel başlıklar altında elde edilen dokümanlardan bir diğerine en başta oluşturulan şema ile örtüşmektedir. Tezin ana temaları şu şekilde belirlenmiştir:

1. Zaman Algısı
2. Bir Mekân Olarak Metro
3. Sosyal Etkileşim Pratikleri ve İnsan Davranışları
4. Kentli Deneyimler ve Kültürel Çeşitlilik

4.1. Zaman Algısı

İşe gidip gelme rutinleri ve sosyal etkileşim pratiklerinin yapılandırılmasına katkıda bulunan zaman algısını bir tema olarak belirledik. Öncelikle görüşme sorularımızı oluşturma sürecinde metro yolculukları bağlamında özellikle istasyonlardan başlayarak yolcuların bekleme ve metroya binişlerine, varış noktalarına ulaşana ve metrodan inene kadar bütüncül bir metro rutinine odaklandık. Bu tema araştırma için oldukça önemlidir çünkü istasyonlardan girip turnikelerden geçip metroya ulaşmaya kadar, yolculuk sırasında kullanıcılar arasındaki etkileşimlerin sürecini anlamamızı mümkün hale getirdi. Yoğunluk açısından dolu bir metro ile boş bir metro hem mekan açısından hem zaman açısından aynı rutinleri ve aynı sosyal etkileşimleri kapsamamaktadır. Örneğin işe gidip gelirken Kağıthane – Ataköy ulaşım güzergahını kullanan K8 adlı yolcu, yoğun saatlerdeki yolculuğu şu şekilde dile getirmektedir: “Yoğun saatlerde daha sabırsız oluyorsunuz çünkü bir an önce geçsin gitsin istiyorum zaman ve devamlı saati kontrol ediyorum sürekli saate bakınca da aslında zaman geçmiyor.”

Katılımcının bu gözlemi yoğun saatlerde yolculuk etmenin zaman açısından daha sabırsız yolculuk yapmasına sebep olduğunu açıkça ifade etmektedir. K5 adlı yolcu ise yoğun olmayan saatlerde tüm gün izinli olduğu günlerde öğlen 13.00 ile 14.00 arasında ya da iş saatleri dışında kullandığında daha iyi bir yolculuk

gerçekleştirdiğini ifade etmektedir. İşe gidip gelen insanların günlük yolculuk saatleri çoğunlukla yoğun saatlere denk gelmektedir. Ama yoğun olmayan saatlerde yolculuğu deneyimleyen yolcuların genel kanaati metronun boş olmasının insanları daha esnek davranmaya ve daha az koşuşturmalı bir yolculuk yapmasını sağlamaktadır. Bu anlamda K1 adlı yolcu, bu durumu şu şekilde açıklamaktadır:

“Mesela günün herhangi bir saatinde örneğin öğlen 1 de kullandığınız zaman metroyu metro daha boş oluyor ve oradaki insanlar daha böyle işe gidiyim gibi değil de belki dışarı çıkmış belki daha vakti esnek olan insanlar oluyor ve bence bu insanların tavırlarına da yansıyor. O zaman daha az koşuşturma oluyor. O yüzden buradaki insan profili de bu anlamda değişiyor.”

E5 adlı yolcu da yine bu düşüncüyü destekleyecek biçimde onu en çok memnun eden saatlerin öğle arası saatlerinde yolculuk etmek olduğunu çünkü daha boş olduğunu ifade etmektedir. Ayrıca metroların o zaman daha kısa sürdüğünü de eklemektedir. Katılımcıların genel olarak geliştirdiği yoğun saatlerden kaçınma davranışının ortaya çıktığı tespit edilmiştir. K3 adlı yolcu bu durumu Hacıosman metrosunun yoğun saatlerinden kaçınmanın çünkü seyahat etmenin neredeyse mümkün olmadığını ve bu zorlu yolculuğu akşam eve gidemeyeceğini üstelik zaman konusunda yaşadığı stresi ifade etmektedir. K10 adlı başka bir yolcu ise aynı deneyimi yoğun zamanlarda seyahat etmekten nefret ettiğini ve her sabah aynı yoğunluk olmasa dahi bir önceki metronun daha yoğun olduğunu bazen bir sonrakinin daha da yoğun olduğundan bahsedip genellikle yoğun olanına binmeyi tercih etmediğini, kaçınma davranışı gösterdiğini belirtmiştir. Bağcılar’dan İTÜ-Ayazağa ulaşım güzergahını kullanan K8 adlı yolcu ise normal şartlarda metro ile gittiğinde 1.5 saat süren yolu arabayla gittiğinde 50 dakikada varabildiğini söyleyip mümkün oldukça yoğun saatlerde metro kullanmaktan kaçındığını ifade etmiştir. Görüldüğü üzere yolcular yoğun saatlerden kaçabilmek ve zaman kaybı yaşamamak adına başka ulaşım araçlarını tercih ettikleri gözlemlenmektedir.

Katılımcılara zaman algısını anlayabilmek adına günlük işe gidiş gelişlerinde metroda harcadıkları zamanı ve bu zamanın onlar için ne ifade ettiği hakkında soru sorulmuştur. Görüşmecilerin büyük bir kısmı metroda geçirilen zamanı bir vakit kaybı olarak gördükleri yönünde görüşlerini bildirmiştir. Kimisi

metroda geçen zaman ile ilgili “tek kelime ile kayıp ve çok uzun sürüyor” şeklinde ifade ederken (K2), kimisi de “biz İstanbullular olarak çok alışmışız günde 1 saatten fazla yol gitmeye ama mesela şimdi tatil için daha küçük bir yerdeyim ben. Burada insanlar bir saatte şehir değiştiriyorlar. O açıdan ciddi bir zaman kaybı. O bir saatlik yolda çok daha farklı şeylerle meşgul olabiliriz aslında. Çünkü benim neredeyse günümün uzadığı zamanlarda oluyor. Neredeyse günde 3 saatim işe gidiş gelişle geçiyor. Bu ciddi bir zaman kaybı” şeklinde dillendirmiştir (K7). Veri tabanı yönetim uzmanı olarak çalıştığını belirten ve 7/24 zamanın kritik bir önem ifade ettiğinin altını çizen K8 adlı yolcu ise metro ile yaptığı yolculukta geçen zaman kaybını şu şekilde açıklamaktadır:

“3 saat benim hayatımdan kopmuş bir zaman gibi oluyor. Genelde ofise gitmemeye çalışıyorum ya da hangi gün metro saatleri daha sakın oluyor hangi gün insanlar daha az gidiyorlar onları kovalayıp ofise gitmeye çalışıyorum. 3 saat çok büyük bir zaman kaybı benim için. Ben gündüz işlerimi bitiremeyip gece saatlerinde çalışmaya devam ediyorsam bu genelde hakikaten metroda geçirdiğim boş zamandan kaynaklanıyor. O yüzden benim için çok sıkıntılı onu zaman kaybı olarak görüyorum.”

Kişilerin zaman kaybına yönelik algıları genellikle İstanbul şehir yaşamına dair bir alışkanlıkla ve kayıp olarak belirttikleri zamanı işleriyle ilgili meşgul olarak harcaabileceklerini ifade etmişlerdir. Bir başka kişi de yoğun zamanlarda Gayrettepe durağından metroya binmeyi, diğer metroyu bekleme gibi durumların olduğunu ifade ederek bunun bir sorun olduğunu çünkü yaklaşık 7 dakikada gelen bir metronun 15 dakikalık bir süreye uzadığını “vakit kaybı yaşıyorum o yüzden” şeklinde belirtmiştir (E1).

Metroda geçen zamanı boş bir zaman olarak niteleyen katılımcılar da olmuştur. Örneğin K5 adlı yolcu metroda tutunacak bir yer bile bulamadığı zamanlar metroda geçen zamanını ne kitap okuyarak ne de müzik dinleyerek dahi geçiremediğini bu yüzden geçen zamanı boş bir vakit olarak değerlendirdiğini ifade etmiştir. Aynı yolcu metroda geçen zamanı çok verimsiz bir vakit olarak geçirdiğini gününün neredeyse 3 saatinin bu şekilde harcandığını çünkü kalabalıktan dolayı neredeyse hiç oturamadığını belirtmiştir. İş yeri evine daha yakın olan ve diğer

yolcuların yolda geçirdikleri süreye nazaran kısa bir yolculuk yaptığını ifade eden K10 adlı yolcu ise işe gelme zamanını boş bir zaman olarak gördüğünü ve boş yere zamanının gittiğini söylemiştir. Aynı zamanda iş yerinin yakın olmasına rağmen metroda geçen zamanının yine ona kalmadığını belirtmiştir. Bir başka katılımcı ise metroda geçen zamanı boş bir zaman olarak değerlendirmedeğini şu sözlerle ifade etmektedir:

“O süreyi boş bir zaman olarak görmüyorum. Sonuçta o zamanı bir yere ulaşımda kullanıyorum bana hizmet eden bir zaman yani. İlla şunu yapayım her şeyden verim alayım tarzı bir insan değilim. Her aracı kendi amacına uygun kullanmak daha mantıklı geliyor.”

Görüşmecilere metroda geçen zamanın onlar için ne ifade ettiği sorusunun yanı sıra geçen süreyi nasıl değerlendirdiği şeklinde bir soru daha sorulmuştur. Metro gibi bir ulaşım aracında, bir kişinin binmesi ve boş koltuk bulması için gereken süre kısıtlıdır. Bu nedenle kişinin hem nereye oturacağı (bazı zamanlar oturma ihtimalinin bile bulunmadığı) gibi engellerle nasıl başa çıkacağına dair bile kısıtlı bir zamanı varken geçen süreyi nasıl değerlendirdiği oldukça önem kazanmaktadır. Dolayısıyla metroya binen yolcuların hızlı bir şekilde zamanı verimli geçirmesi gereken bir vakit doğmaktadır. Katılımcıların çoğu geçen zamanı değerlendirme konusunda oldukça kararlı bir bakış açısına sahipken bazı katılımcılar ise o süreyi değerlendirememeye stresini yaşamaktadır. E3 adlı katılımcı müsait olduğunda podcast dinlediğini onun haricinde uygun bir ortam oluştursa kitap okuyabildiğini paylaşmıştır. Ardından genelde oturabildiğinde kitap okuyarak geçirdiğini eklemiştir. Diğer bir yolcu geçen zamanı nasıl değerlendirdiğini “genelde müzik dinlerim onun dışında stabilim yolculuk sırasında” şeklinde belirtmiştir (E4). Genelde müzik dinlediğini ifade eden K7 adlı yolcu, yolunun ciddi anlamda uzun sürdüğünü ve bu süre boyunca sabahın o erken saatlerinde müzik dinlemenin ona iyi gelmediğini, onun yerine podcast dinlemeye başladığını söylemiştir. Diğer bir katılımcı da aynı şekilde podcast dinlemeye başladığını ifade ederek yolculuk aktivitesini şu sözlerle aktarmıştır:

“Sabahları giderken podcast dinliyorum, eskiden şarkı dinlerdim de hep aynı şeyler hep aynı döngüler. Hem de artık sıkıldım ve bana bir şey katsın istiyorum bende podcast dinliyorum çok sık. Normalde

kitap okuyordum eskiden Beykent'te okurken metroyu daha fazla kullanıyordum yine aynı metro hattını kullanıyorum. Ama o zaman tabi kitap okuyabiliyordum oturabiliyordum şuan oturamadığım için kitap okumak gibi falan hak getire. podcast dinliyorum dönerken de kafam podcasti almazsa dizi izliyorum.”

Şişhane metrosunda güvenli görevlisi olarak çalışan ve aynı zamanda M2 metrosunu kullanan K9 adlı yolcu, metrodan geçen zamanı etrafı seyretmekle, arada kitap okumakla ve telefonla ilgilenmeyi sevse bile insanları incelemek gözlemlemek için değerlendirdiğini aktarmaktadır. Araştırmanın en genç katılımcısı İTÜ-Ayazağa metrosunda fırında çalışan 19 yaşındaki K10 adlı yolcu ise genelde şarkı dinlediğini aynı zamanda kelime oyunu ve bilmece oynadığını belirtmiştir. Arada mobil uygulamalardan futbol oynadığını oturacak bir yer bulup oturduğu takdirde uyuyakaldığını da söyleyip “en ufak bir boşluğu” bile değerlendirdiğini eklemiştir. Daha kısa bir yol gittiğini ifade eden K6 adlı yolcu, işe gidip gelirken metroya 5 dakika yürüdüğünü sonraki adımda metro yolculuğunun da maksimum 15 dakikalık bir yolculuk olduğunu belirtip o sebeple sadece müzik dinleyerek değerlendirdiği şeklinde açıklamıştır. Gaziosmanpaşa – Beyoğlu ulaşım güzergahına sahip olan E7 adlı yolcu ise yanına okumak için kitap aldığını ancak ayakta bir tık zorlandığını ifade edip şu sözleri eklemiştir:

“Özellikle bazı saatlerde çok dolu oluyor, ayakta kitabı da açamıyorum. O yüzden çok sıkıcı bir şekilde telefona da bakamadan yolculuk devam ediyor. Bazen müzik dinliyorum o da yani işte bazen o kadar dolu oluyor ki tutunacak yerim yok işte çantamdan kulaklığımı çıkartıp kulağıma takamıyorum bile çok zor bir şekilde geçiyor.”

Görüldüğü gibi, katılımcıların yolculuklarını verimli değerlendirme yönünde eğilimleri olmasına rağmen metronun yoğun ve kalabalık saatinden kaynaklanan zorlu seyahat deneyimi geçen zamanı yeterince etkin bir şekilde değerlendiremedikleri çıkarımını yapmamıza neden olmaktadır.

İşe gidip gelirken metro geçen zamanı değerlendirmenin zorluklarından bahseden katılımcılar da olmuştur. K3, her gün bir buçuk saat süren yolculuğunda

her gün podcast dinlemenin gerekli olup olmadığını düşünüp aslında geçen zamanın zoraki değerlendirilmiş bir zaman olduğunu anlatmıştır. Aynı şekilde E3 işe gidip gelirken yolculuk yaptığı için çok sıkışık bir şekilde ayakta yolculuk ettiğini yolculuk süresini hiçbir şekilde değerlendiremediğinden bahsetmektedir. Yolculukta 2-3 saatinin gittiğini belirten E4, lokasyon olarak da zor bir güzergâh üzerinden ulaşımını gerçekleştirdiği için faydaya dönüştürebileceği o zamanı verimli kullanmak istese de değerlendirdiği zamanların da olduğunu ancak daha fazla olarak değerlendiremediğini anlatmıştır.

İşe metro ile gidip gelmek basit bir ulaşım hareketliliği, zorunlu geçirilen boş bir zaman, kayıp zaman veya mümkünse katlanılması ve kaçınılması zor olan telaşlı bir koşuşturmaca gibi görünebilir. Ancak katılımcıların zaman algısı, yolculuk şartlarına göre değişkenlik kazanırlar. Kişinin oturduğunda boş zamanı değerlendirebilmesi ya da katlanılmaz zamanın oturduğunda daha konforlu bir yolculuğa dönüşmesi şeklinde değişebilmektedir. Yolcular aynı zamanda metrodaki kesintilerle, gecikmelerle de karşı karşıya kalabilmektedirler. Bu bağlamda görüşmecilere metrodaki kesinti ve gecikmelerin zaman algısını nasıl etkilediği ve en son yaşadığı bir kesinti veya gecikme hakkındaki hislerine dair soruyu cevaplamaları istenmiştir. Bu gibi durumların yolculuklarını nasıl etkilediklerini öğrenmek için sorulan bu soruya K5 adlı yolcu M2 hattında çok fazla intihar vakasının yaşandığını bu nedenle gecikmelerin yaşandığını işe geç kaldığında ise iş yerine bilgi vermesi gerektiğini ifade etmiş ve eklemiştir:

“İşte diyorum ki beklesem mi yoksa yukarı çıkıp başka bir vesayetle gitmeyi mi denesem derken çok stresli oluyor birazcık. Belli bir süre olmadığı için hani diyemiyorum ki bir saat sonra gelecek ya da beklesem mi gitsem mi bir ikilemde kalıyorsunuz o yüzden benim için çok stresli oluyor.”

K6 adlı yolcu, işe giderken metroyu kullandığından bir kesintiden dolayı durmasından dolayı işe geç kalmanın verdiği bir stresin olduğunu, bu durumların onu daha stresli yaptığını ve boğulmuş hissi oluşturduğunu ifade etmiştir. Sabahları işe gideceği zamanın metronun geçtiği net bir saatin olduğunu aktaran K10 adlı kişi, 20 geçe geçmesi gereken metronun aksaklık sonucu geç gelmesi sonucu işine geç kaldığını ancak metro 10 dakika geç kaldıysa kendisinin de 10 dakika kadar geç

kaldığını ifade etmektedir. Kesinti ve gecikmelerin yolculuk süresini nasıl etkilediğini sorduğumuzda K8 adlı kullanıcı en son yaşadığı bir kesintinin metronun kapatılmasıyla ve doğal olarak yeni metronun gelmesinin gecikmesine sebep olduğunu, gecikme süresi arttıkça büyük bir kalabalığın oluştuğunu metroya binmenin daha da zorlaştığını ifade etmektedir. Zamanın onun için çok önemli olduğunu tekrarlayan K8 adlı kullanıcı, kesintiden dolayı 1.5 saat süren yolunun 2 saate çıktığını ve büyük bir zaman kaybı yaşadığını açıklamaktadır. Metroyu işe giderken kullandığı için işe geç kalma durumunun olduğunu ifade eden E4 adlı yolcu, “atıyorum metro perona geliyor ama ışıkları kapalı duruyor kimseyi almadan duruyor. Ekstra 5-10 dakika beklemek gerekiyor diğer perona gelmesini bekliyorsunuz. Yine 5-10 dakika işe geç kalma ihtimaliniz artıyor” sözlerini eklemiştir. Metroyu eskisine nazaran daha yavaş bulduğunu ve geç geldiğini aktaran E4 adlı kullanıcı olumsuz etkiye kapıldığını ifade etmiştir. Yağmurlu bir havada metro ile işe giderken elektrik kesintisi ile karşılaştığını anlatan E1 adlı kişi ise metronun güzergahta durduğunu bu durumun biraz da olsa problem yaşattığını aktarmıştır. E6 ise yaşadığı aksaklığın olumsuz etkisini şu sözlerle ifade etmektedir:

“Bu tarz aksaklıklar neticede ulaşım için metro seçildiğinde insan gidiş planını ona göre yapıyor ve dolayısıyla belki otobüse yürümek daha mantıklı olacakken o aksaklıktan haberdar olsak metro ile gideceğimi düşünerek metroya gittiğimde böyle bir aksaklık zaman açısından ulaşımı ikiye katlıyor çünkü oradan kalkıp başka bir ulaşım aracına erişmek gerekiyor. Bu açıdan olumsuz ve fazla zaman işgal edici sonuçları oluyor son zamanlarda birkaç defa biraz daha sıklaştığını söyleyebilirim.”

K5, metrodaki kesintilerin çok sık yaşandığını intihar vakası olmadığında da kapıya bir şey sıkışsa bile metronun bozulduğundan ve bu gibi durumlarda işe gecikme durumları yaşadığını aktarmıştır. Bu durumu ise “olumsuz durumun içinde olumsuz bir etki” şeklinde ifade etmiştir. Metro ile yolculuk etmeyi sevdiğini belirten K1 ise son zamanlarda metronun onu çok yorduğunu ve çok sık arızalandığından bahsetmiştir.

Katılımcıların bir kısmı metroda yaşadıkları aksaklıkları dile getirirken metronun geç kalması ya da kesintilerden değil aynı zamanda yürüyen

merdivenlerin arızalı durumlarda çalışmamasından da yakınmaktadırlar. Örneğin E4, yürüyen merdivenlerin hasarlı olması durumunda devamlı durduğunu ve kullanmanın ciddi anlamda zorlaştığından yakınmaktadır. Metronun sorunları ve ulaşım zorluklarına ek olarak metronun daha erken gelmesi gerektiğini düşünen E4, metronun 5-10 dakikada bir değil daha sık seferlerin olması gerektiğinden bahsetmiş ve insan trafiğinin daha az olması gerektiğini söylemiştir. Bir tane yürüyen merdiven olduğunu ve yürüyen merdivenlerin arızalanması durumunda aşırı insan kalabalıklarına sebep olduğunu eklemiştir. Bunun özellikle yolcular arasında tatsızlıklara sebebiyet verdiğinden bahsetmiştir. E7 ise metroda yaşanan aksaklıkların zaman algısına nasıl yansıdığını açıklarken İstanbul gibi bir yerde yaşayan insanlar için yürüyen merdiven ya da asansörün bozulmasıyla daha da aksadığını ifade etmiştir. Özellikle sabah işe gidenler ya da işten eve dönenler için zamanlarının daha da uzamasına neden olduğunu eklemiştir. K5 ise arıza durumunda yaşadığı ulaşım zorluklarını şu şekilde anlatmıştır: “Zaten insanlar sabah olsun akşam olsun yorgun olduğu için birisi iş çıkışı biri yeni uyanmış haliniz. Yürüyen merdivenler bozuk olduğunda merdivenler inanılmaz uzun olduğu için tırmanmak zorunda kalıyoruz.”

Metroda yaşanan kesintilerin yolcular için stresli bir deneyime dönüştüğünü söyleyebiliriz. Örneğin E6, iki defa arızaya denk geldiğini ancak bu tarz durumlardan arızadan kastın sadece metro arızası olmayabileceğini belirtmiştir. Aynı zamanda katılımcının metroya bindiği yere sadece asansörden veya yürüyen merdivenden inilebildiğini, özellikle bir girişten sadece asansörle inilebildiğini ve asansörlerin tamamının arızalı olduğu zamanlara denk geldiğini söylemiştir. E6, böyle zamanlarda özellikle ulaşımın stresinin oldukça arttığını ifade etmiştir. Daha kısa bir mesafe için yolculuk yapan K9 ise bir kesintiyle karşılaştığında strese girdiğini ama sorun etmediğini ifade etmiştir. Özellikle son bir buçuk yıldır stres altında olduğunu çünkü her gün İstanbul’un en yoğun metrolarını kullandığını ifade eden K1, sürekli aksaklıkların olumsuz etkilerinden bahsetmiştir. Yanında sürekli bilgisayar taşıdığını ve 5 kiloluk çantasıyla önüne çıkan bir yürüyen merdiven bozuktur yazısını gördüğünde normal bir tecrübenin bile nasıl kötüleştiğini aktarmıştır.

Kesintilerin sebebi her zaman metronun bozulmasından değil bazen de toplumsal meselelerin de cereyan ettiği bir alana dönüşmektedir. Katılımcılara

kesintilerin onlarda bıraktığı zaman algısına yönelik sorumuz için verdikleri yanıtlar arasında olumsuz metro deneyimi olarak intihar vakalarına denk gelmeleri yer almaktadır. Hacıosman metrosunda pek kesinti yaşamadığını ifade eden K3, bir kez intihar vakasına denk geldiğini aktarmıştır. Bu olumsuz metro deneyiminde itfaiye araçlarının geldiğini 15 dakika içinde peronlarda korkunç bir yığılmanın oluştuğunu anlatmıştır. Ayrıca hiçbir şekilde gecikmeyi veya kesintiyi kaldıramayacak bir metro olduğunu bu durumda ne yapacağını şaşırdığını ve eve dönmesinin kaç saat süreceğini düşündüğü bu deneyimi “korkunç bir an” şeklinde tasvir etmektedir. E2 ise yaşadığı olumsuz deneyimin akşam işten çıkış saatlerinde eve dönüş saatlerinde gerçekleştiğini ve birinin intihar ettiğini aktarmıştır. Mecburen metro hattının tamamının kapatıldığını, yolculuğunun sıkıntılı özellikle zaman açısından olumsuz bir deneyim olarak ifade etmiştir. Akşam 20.30 gibi evine ulaştığını metro kapalı olduğu içinde metrodaki insan yığınları olsun hepsinin otobüs aracılığıyla yolculuk ettiklerini herkes için bir problem olduğunu aktarmıştır. Sadece bir metronun iptal olmasının işlerini komple bir şekilde aksattığını zaman olarak götürdüğünü aktarmış oluşan kalabalık içinde nasıl bineceğim telaşına girdiği ve o görüntünün insanı ne olursa olsun olumsuz etkilediğini anlatmıştır. Metroda güvenlik görevlisi olarak çalışan K9 bu meslekte 4. yılının dolduğunu ve Yenikapı’da yaşadığı olayı aktarmış daha sonra çalışma yerinin değiştirilmesini talep ettiğini ifade etmiştir. Perondayken İspanyol bir yolcunun şahit olduğu ilk intihar vakası olduğunu bu vakanın onu zaman olarak etkilemese psikolojik anlamda olumsuz etkilendiğini ifade etmiştir. İstanbul’da hayatın düzenli olarak bir şeye yetişmeye çalıştığını söyleyen K7 ise işe yetişme baskısını ve geç kalmanın etkisini şu şekilde anlatmaktadır:

“Sabah her saat aynı saatte kalkıyorum ama bazen bir metronun geç kalışı veya benim şahsi olarak evden 2 dakika geç çıkışım bile işe 10-15 dakika beni geriye atabiliyor. Geç kalma durumu olabiliyor. Bu da doğal olarak iş hayatının getirdiği bir stresle karşı karşıya bırakıyor yani. Çünkü aslında en fazla 2 -3 dakika bir gecikme bile benim işe 10-15 dakika geç kalmamı sağlayabiliyor. O açıdan düzenli olarak her metroya bindiğim ya da herhangi bir ulaşım aracına kullandığım zaman durakları sayıyorum. Mesela şu an bu

duraktayım. Şu durağa 2 durak kaldı gibi sayarak sürekli hesap ederek bir yolculuk yapıyorum.”

Görüldüğü üzere işe gidip gelme ile ilgili deneyimler günlük hayattan yalıtılmış bir olay değil, zamansal bir deneyimi de anlatır. Bu zamansallık kavramı katılımcılar tarafından saniyeler, dakikalar veya saatler ile ölçülebilir açıklanabilir, ancak hiçbir şekilde zaman deneyimini temsil etmez. Aksine katılımcılar metroda geçen zamanı mekânın durağan ve hareketli yapısıyla, rutinlerle ve duygu durumları aracılığıyla algılamaktadır. Günlük yaşantılarımızda deneyimlerimiz, başlangıçları ve bitişleri olan anlardır, katılımcıların dilinde günlük yaşantı belli bir saatte metroya binip gitme olan anlardır. Zamanın sürekli olmasına rağmen, onu yavaş veya hızlı olarak değişen nitelikleriyle algılayabilmekteyiz. Bu bağlamda, metronun sadece bir ulaşım aracı olmadığını, aynı zamanda günlük rutinlerin ve duygusal durumların bir yansıması olduğunu görebiliriz. Metro, zamanın durağan ve hareketli yapısıyla, bireylerin yaşamındaki tekrarların somut bir temsili olarak ortaya çıkar. Metroda geçen her dakika, bireylerin zamanı nasıl deneyimlediklerine dair ipuçları sunar ve bu süreç, genellikle monotonluk ve eziyetin tekrar olarak görülür. Simmel’in vurguladığı gibi, zaman modern toplumda sadece geçen anlar değil, aynı zamanda bireylerin sosyal dünya ile olan etkileşimlerinin bir göstergesi olarak işlev görür. Metro ile işe gidip gelenlere bakıldığında günlük hayat, değişmeyen bir döngü ve en ufak bir zaman kaymasını bile kabul etmeyen bir yapıyı temsil etmektedir. Katılımcıların metroyu genellikle günlük hayatın bir tekrar ve eziyetinin somutlaşmış hali olarak açıklaması şaşırtıcı değildir.

Katılımcılara zaman algısına dair metroda geçen zamanı nelerin nasıl etkilediği sorulmuştur. Bu soru parça parça elde edilen zamana dair ifadelerin, rutinlerin, düşüncelerin, deneyimlerin genel bir bakışta toplanması amacıyla sorulmuştur. Katılımcıların zaman algısına dair genel görüşleri oldukça çeşitlilik kazanmıştır. Örneğin K2 zaman algısı açısından metro yolculuklarının fazla uzun sürdüğünü söylemiştir. Tıkış tepiş ortamın içerisinde işe gidip geldiğini bu durumun çok fazla rahatsız hissettirdiği için yolcuların daha çileli ve uzun bir hale geldiğini ifade etmiştir. Daha hızlı ve rahat geçmesi gereken yolculukların genelde çileli ve uzun yolculuklar olduğunu dile getirmiştir. E7 ise zaman algısı olarak sıkıcı ve bunaltıcı yolculuklar olduğundan daha uzun hissettiren bir yolculuk deneyimi olduğunu açıklamaktadır. İstanbul’da iş çıkışında futbol idmanına gittiği söyleyen

K10 işten daha erken çıkması gerektiğini idman kıl payı yettiğini ve metroların geç kalması durumunda idmana koşa koşa yettiğini anlatmıştır. Metro eğer zamanında geldiğinde idmana hem dinlenmiş gittiğini hem de rahat yettiğini ve üstünü değiştirecek artı zamanı olduğunu söylemiştir. Bu bakımdan zaman algısının metronun durumuna bağlı olduğunu ve zaman algısının daha kısıtlı olduğunu ifade etmiştir. Daha özgür bir imkana sahip olsaydı eğer zamanının daha özgür olacağını düşünen K10 “mecburi bir döngü içindeyim” diyerek rutinleşmiş işe gidip gelme sürecini açıklamaktadır. Zaman algısını genelde bir yere ulaşmak için 1 saat yolculuksa 15-10 dakika önceden çıkmak bütün ihtimalleri hesaba katarak değerlendiren K5 “biraz daha kendimizden veriyoruz zamanı o anlamda da tabi ki diğer şehirlere bakarak özgür değiliz” diyerek kısıtlı bir zaman algısının olduğunu ve İstanbul’da hayatlarının zaman tarafından yönetildiğini aktarmıştır. Zamana bağlı hareket ettiğinde ise her şeyin yolunda gidiyor gibi hissettiğini eklemiştir.

Zaman algısına ek olarak katılımcılar, İstanbul ulaşım kültüründe yer etmiş zaman yönetimi kaygısı ve zorluklarına yer vermişlerdir. Çoğu katılımcı zaman yönetimini oldukça fazla önemsemektedir. Örneğin E4, metro ile işe gidip gelirken daha erken kalkması gerektiğini daha erken hazırlanması gerektiğini ya da daha erken çıkması gerektiğini söylemiştir. İşten çıktığında dinlenmesi gereken zamanın belli bir kısmını yolda harcadığı için hem güzel dinlenemediğini hem de güzel hazırlanamadığını ifade etmiştir. K6 ise gitmesi gereken yerlere erkenden giden bir insan olmadığını belirtip ya vaktinde gitmeye çalıştığını ona göre hesaplayıp dışarı çıktığını ya da geç kaldığını ancak genelde vaktinde olması gereken yerde olduğunu söylemiştir. E5 yolcuğunu kesintiye uğratacak ya da acele ettirecek etkenlerden uzak durmaya çalıştığını, zamanını da buna göre ayarladığını ifade etmiştir. Her zaman yolculukların istenilen gibi gitmediğini o yüzden zamanını iyi kontrol etme gayretinde olduğunu aktarmıştır. İstanbul’da bir yerden bir yere giderken zamanından feragat etmesi gerektiğini ifade eden E3, bir yere gitmek için iş için olsun okul için olsun yaklaşık en az bir buçuk iki saatini yolda harcaması gerektiğini zamanını da buna göre ayarlaması gerektiğini belirtmiştir. Bir yere giderken öncesinde plan yapması gerektiğini vurgulayan K2, belli bir vakitte belirli metroyu yakalayabilmek için bir telaş ve hesap halinde olduğunu belirtmiştir. Evden çıktıktan sonra gitmek istediği yere saatinde ulaşamamak ya da gitmek istediği yere yapılan yolculuğun çok vakit alacağını biliyor olmanın yorucu olduğunu

vurgulamaktadır. Özellikle İstanbul’da yaşamının diğer şehirlerde yaşamaktan daha zor olduğunu düşünen E2, gerek insan kalabalığı olsun gerek araç kalabalığı olsun bu gibi durumları göz önünde bulundurmak gerektiğini ifade etmiştir. Başka şehirlere de gittiğini ve oradaki ulaşım sisteminin daha kolay olduğunu söyleyen katılımcı İstanbul’da zaman yönetimini tam planladığı şekilde gitmediğini aktarmıştır. Belli bir saatte bir yerde olması gerektiğinde aksi bir durum çıktığında zaman planlamasından çıkmış olduğunu bir buluşma olsun bir iş randevusu olsun olumsuz sonuçlar doğurabildiğini söylemiştir. Sarıyer-Şişli ulaşım güzergahına sahip olan E4 ise ulaşım ile ilgili zaman yönetimini şu sözlerle açıklamaktadır:

“10 geçe gibi otobüsüm kalkıyor buçukta ben metoda oluyorum genelde işte 20 dakikada metro sürüyor. Bunların hepsi sistemli. Yani diyorum 35 geçe bindim diyelim diyorum ki 55 geçe iş yerinde olurum. Bunların hepsini planlı yapman gerekiyor dediğim gibi bir tane metro gelmeyince otobüs geç gelince bunların hepsi zaman olarak ileri atıyor seni.”

Kısa bir süre önce her yere yürüyerek ulaşabileceği küçük bir yerde 10 gün boyunca yaşadığını söyleyen K3, aradaki farkı çok net gördüğünü ve İstanbul’da inanılmaz bir koşturmacayla son dakikalıkla yaşadığını fark ettiğini anlatmıştır. Hayatına bunu kendisinin dahil ettiğini iş yerinde de aynı bu şekilde bir yaklaşım sergilediğini ifade etmektedir. Her şeyde bir dakika hesabı yaptığını, çok stresli ve zamanın sürekli maksimum verimde kullanmaya çalışıyormuş hissine sahip olduğunu aktarmaktadır. K3, giden zamanın yine kendi zamanından gittiğini ucu ucuna da yaşasa rahat da yaşasa gün sonunda giden zamanın tutarının değişmediğini söylemiştir. Zamanı kontrol etmek zamanını verimli geçiriyormuş gibi hissettirse de aksine onun peşinde koşmaktan çok da o anın içinde yaşayamadığını aktarmaktadır. Bu durumu “kendi kendine yaşayamıyorsun gibi yani o sistemin içinde kendini bırakıp o şeye ayak uyduruyorsun” sözleriyle açıklamıştır. Katılımcıların ifadelerini gözden geçirdiğimizde metroda geçen zamanın evde geçirilen zamandan çok daha farklı olduğunu fark ediyoruz.

4.2. Bir Mekan Olarak Metro

Bu araştırmada işe gidip gelme rutinleri gündelik hayatın iki boyutunda sunulmaktadır: zaman algısı ve mekanların algılanma biçimleri. İşe gidip gelirken geçilen mekanlar, etkiileşimleri ve bu etkileşimler sırasında ortaya çıkan buluşmalara dair deneyimimizi oldukça derin bir şekilde etkiler. Dolayısıyla hem mekanla hem de mekanın ürettiği bu geçici etkileşimleri anlamak için yolcuların metroya dair algıları kavramamız gerekir. Metroların, tramvay ve metrob slerin farklı tasarım ve rotaları diğer insanlarla etkileşim süreçlerinde birden çok algıyı barındırabilir. K8 adlı kullanıcı bu anlamda metroyu “canlı bir organizma” olarak gördüğünü söylemiş ve metroyu “her türlü canlıyı barındıran” bir mekan olarak nitelendirmiştir. Bu bölümde katılımcılara mekan algısını anlamak amacıyla metroya dair ilk izlenimleri hakkında soru sorulmuştur. Birçok yolcu mekan algısı bağlamında metroya dair ilk izlenimlerini açıklarken metroya ulaşmada yaşadıkları zorluklara değinmiştir. E2 adlı yolcu İt -Ayazağa durağı için yürüyen merdivenlerle inmenin turnikelerden geçişe kadar olan süreci “uzun bir yol” olarak tarif etmiş ve çok fazla yol katettiği şeklinde değerlendirmiştir. K4 adlı kullanıcı metronun yerin altında kalan bir mekan olduğunu ve kolay ulaşamadığını ifade etmiştir. Bu durumu ise şu sözlerle aktarmıştır: “Metro gideceğin yere kolay ulaşabiliyor ama sen metroya binene kadar o kadar da kolay ulaşmıyorsun.”

Aynı yolcu metroya ulaşmada yaşadığı zorlukları aktarırken metroda bulunan çıkış kapılarının çeşitliliğini bazen yanlış kapıdan çıkıldığında ister istemez aşırı yürütmeye ittiğini ifade etmiştir. Ona göre bu durum can sıkıcı olmasının yanısıra metroyu “hep daha fazla efor harcanacak bir ulaşım aracı” olarak değerlendirmesine sebep olduğunu söylemiştir. Metronun inşası sırasında uzmanların daha iyisini yapabilseler yapacağını ifade eden K3 metronun alan olarak y r  y r  bitmediğini açıklamıştır. Metronun platform dışındaki alanları gereksiz bir yer olarak gördüğünü aktarmış ve çok fazla yürümek zorunda bıraktığından dolayı “boş yere yürüyormuş gibi hissettirdiğini” ifade etmiştir. E7 adlı kullanıcı ise Mecidiyeköy durağının çok aşağıda kalmış bir istasyon olduğunu söylemiş ve eklemiştir:

“Mecidiyeköy’dekinde 3-4 ayrı merdiven var. Çok yoğun oluyor yani oradan çıkmak da ayrı bir süre yani bir durak gidecek kadar belki 2 durak gidecek kaar mesafeyi sadece oradan çıkmaya harcıyorsunuz, o da bunaltıcı ve sıkıcı oluyor. Bir de işte işe

yetişmeye çalışıyorsa onların hepsini yürüyerek çıkmaya çalışıyorum.”

Diğer bir katılımcı olan E4 ise Yenikapı ile Hacıosman istasyonunu karşılaştırarak aktarmıştır. Ona göre, Yenikapı daha az yorucuyken Hacıosman durağının daha yorucu olduğunu, beş ya da altı kat indiğini belirtmiş ve metroya ulaşana kadar mutlaka altı dakika geçtiğini ifade etmiştir. Katılımcılar aynı zamanda ilk izlenimlerinde durakları tasarım ve estetik olarak da değerlendirmiştir. Çoğu katılımcı Haliç durağından özellikle bahsetmiştir. Metro kullanmayı sevdiğini belirten K10 özellikle işe gidip gelirken Haliç durağından geçtiğinde eğlendiğini aktarmıştır. Ona göre, Haliç durağından bir anlığına da olsa dışarıda olmak ardından tünele girmek eğlenceli olmakla beraber ilgisini ektiğı belirtmiştir. Bunu ise “İstanbul’u seyredebileceğim bir metro hattı daha başka ne isterim, Haliç’i çok seviyorum.” şeklinde açıklamıştır. K3 adlı kullanıcı ise Hacıosman metrosunda sevdiği tek kısmın Haliç durağı olduğunu altını çizmiş ve doğru konumda oturuyorsa mkemmek bir manzarayla karşılaştığını ifade etmiştir. Ona göre bunun anlamı Ayasofya’yı, Galata’yı görmek olduğunu aktarmış ve şu sözleri eklemiştir: “Hacıosman metrosunda benim en sevdiğim yanı o. Bütün kasveti anlık dönüştüren güzel bir manzara, böyle günlük enerjimi almış gibi oluyorum sabah orayı görünce.”

K6 adlı yolcu mekansal olarak Hacıosman metrosunda bir tek Haliç durağının diğerlerinden farklı olduğunu çünkü orada köprünün üzerinden geçmek veya merdivenleri deneyimlemeyi daha çok sevdiğini belirtmiştir. K9 adlı yolcu ise Haliç durağında çevreyi seyretmeyi sevdiğinin altını çizmiştir. Bir başka kullanıcı olan K8 ise metronun ilk izleniminin anksiyete oluşturduğunu ifade etmiştir. Metroyu ilk izlenim olarak havasızlıkla betimleyen K5 adlı yolcu ise M2 hattının genelde çok havasız ve kötü bir kokuya sahip olduğunu aktarmıştır. Metroya dair birinci izlenimler genel olarak yolcuların mekanı deneyimleri zorluklar, estetik algısı ve havasızlık açısından değerlendirilmiştir. Bu da mekanı tek bir boyutlu algılamaktan çok çoklu ve karmaşık bir yapı olarak karşımıza çıkmasıyla bağlantılıdır. Yolcuların mekana bağlı olarak gelişen kalabalık algısına da değinmek önem taşır. K9, metrodaki kalabalığı rahatsız edici bulunduğunu ve iş çıkışında ayakta kalmanın özellikle problem olduğunu vurgulamıştır. K1 ise son zaman artan bir kalabalık olduğunu vurgulamıştır. İnsanlar ve kalabalık birleşince

kendisi için daha olumsuz bir deneyime büründüğünü aktarmıştır. E4 ise kalabalığı açıklarken “hem mülteci olarak hem turist olarak hem kendi insanımız olarak” dezavantaja sahip olduğunu ve gürültü kirliliğinin olumsuz etkisinden bahsetmiştir. K7, iş çıkışı kalabalığında özellikle ciddi bir karmaşa doğduğunu ve kadın-erkek fark etmeksizin birbirine karışmasının “ruhen yorucu” olduğundan bahsetmiştir.

Katılımcılara metroyu bir mekan olarak nasıl algıladıklarına dair soru sorulmuştur. Amaç ise mekana dair algılara daha derin bir bakış açısı elde etmek oluşturmaktır. Metroyu mekan olarak olumlu değerlendiren yolcular tespit edilmiştir. E5 adlı yolcu metronun “daha sıcak bir ortamı” olduğunu ifade etmiştir. Otobüsten farklı olarak metronun daha fazla bireysellik sunduğunu aktaran K1 adlı yolcu ise insanlarla temas olmaksızın binip inebildiğini ve daha sistemli bir mekan tasarımına sahip olduğunu belirtmiştir. K3 ise metro mekanının devasa bir alan ve ihtişama sahip olduğunu; alanın geniş ve havadar olduğunu aktarmıştır. K2 adlı kullanıcı metroyu bir ulaşım aracından daha fazlası olarak görmekte ve kullanıp çıkıp gitmekten ziyade yaşamın içerisinde bir alan olarak gördüğünü belirtmiştir. Ona göre, metro bir süreç gibi hissettirir ve yeryüzüne çıkıp gitmekten çok bir yaşam içerisinde çıkıp gitmek olarak deneyimlediğini aktarmıştır. Olumsuz taraflarından bahseden yolcular da olmuştur. Metronun kapalı yapısından kaynaklı olarak hapsedilmiş gibi hisseden K2 adlı yolcu metroyu “koca alan dapdar bir hapisane gibi” algıladığını açıklamıştır. Bu anlamda metronun yerin altında olmasından kaynaklı ne kadar geniş olsa da panik yaşadığını ifade eden E4 adlı kullanıcı klostrofobi yaşadığı için kapalı alanda daralmış hissettiğini ifade etmiştir. Aynı şekilde kapalı alanda bulunmaktan hoşlanmayan E1 adlı katılımcı yürüyen merdivenlerin dikey tasarımından dolayı aşağı inerken sorun yaşadığını ve düşme efekti hissinin hoşuna gitmediğini aktarmıştır. Katılımcılar yeraltı ulaşımının duygusal durumu etkisi yadsınamaz bir biçimde ifade etmekten çekinmemişlerdir. K2 adlı yolcu yerin altında yolculuğun zaman zaman yerin üstündekine göre çekilmez olabileceğini söylemiş ve eklemiştir: “İlk girdiğinizde yerin altına iniyorsunuz ve güneş yok ve iki saat falan bu şekilde gitmek durumunda kalabiliyorsunuz. Çıktıktan sonra ise gündüz geceyi bir anda yaşıyormuşsunuz gibi oluyor. Tabii insanı bir tık umutsuzluğa sürükleyebiliyor bu durum.”

K6 adlı yolcu da metroyu yeraltı ulaşımı ve karanlıkta yolculuk etmek şeklinde tarif etmiştir. Beyaz ışıkların bütün alanı kapladığı iç ferahlatıcılıktan uzak

bir mekan konsepti sunduğunu aktarmıştır. Başka bir katılımcı ise metronun yeraltı konumunu ifade etmek amacıyla bir analogi sunmuştur: “Köstebek ya da fare olmadığım için yerin altına inmekten hiç hoşlanmıyorum.”

Çoğu katılımcı metroya dair algısını açıklarken genel olarak yeraltı ulaşımını ve kapalı alanı vurgulayarak yapmıştır. Kapalı alanda yolculuk duygusunu E7 adlı yolcu işe geç kalmanın yanı sıra kapalı alanın yorucu olduğunu ekstra rahatsız edici bir deneyime dönüştüğünü aktarmıştır.

Bir sonraki süreçte katılımcılara işe gidip gelirken metronun tasarım ve mimarisi hakkında ne düşündüğü ve mekan algısını nasıl etkilediği sorusu yöneltilmiştir. Katılımcılar bu soruyu cevaplarken tasarımı estetik ve görüntü bağlamında değerlendirirken, mimariyi ise mekansal işlevi bağlamında değerlendirmiştir. Örneğin, tasarım ve mimarisi bağlamında cevaplayan K1 adlı yolcu metronun iç tasarımını beğendiğini oturma düzeninin insanı rahatsız edebileceği düşüncesinin aksine metronun geniş ve açık bir alanı olduğunu vurgulamıştır. Ona göre koltuk şekli insanı rahatsız etmezken mekanın kalabalığın da düşünülüp tasarlandığını aktarır. Aynı zamanda aynı yolcu metro duraklarını sıkıcı bulduğunu, herhangi bir dizaynı ve düşünülmüslüğü olmayan mimari yapılar olarak tanımlamıştır. Ona göre mimari ve tasarım olarak Leventteki Boğaziçi Üniversitesi’nin durağı eğlenceli ve renkli yapısıyla en iyisidir. K7 ise işe gidip gelme koşturmacasında her ne kadar yeterince metronun mimarisiyle ilgilenmediğini söylese de koltukların mavi renk olmasının estetik bir görüntü oluşturduğu detayını aktarmıştır. K3 ise metronun iç tasarımını beğense de yolculuk esnasında geçtiği istasyonların kasvetli görüntüsünü unutamadığını belirtmiştir. Ona göre bu hatların genelde eski olmasından kaynaklı görüntüsünün de özensiz kaldığına yönelik bir çıkarımda bulunmuş ve eklemiştir: “Birbirinden çok farklı istasyonlar. Bir temaya bağlı kalınmış gibi ama bir yandan da oldukça farklı bu şey yüzünden hem modernlik sanki böyle aynı kişinin elinden çıkmamış gibi.”

K5 farklı durakların tasarımları hakkında pozitif bir düşünceye sahip olduğunu iç ve dış tasarım olarak güzer dizayn edildiğini belirtmiştir. Özellikle Şişhane metrosunun girişindeki Şişhane yazısının dekorunu güzel bulduğunu ifade etmiştir. K9 adlı yolcu ise her yerine dekoru ve dizaynının farklı olduğunu söylerken örnek olarak Osmanbey’de karşılaşılan çizim ve seramiklerin daha

uğraşmış olduğundan bahsetmiştir. Ona göre metronun popülasyonuna göre değişen ve her yerin kendine ait bir seramik görüntüsü ve işleyişi bulunmaktadır. K10 adlı yolcu ise İTÜ durağına ait temanın arılardan oluştuğunu ifade etmiş ve şunları aktarmıştır:

“Arılar İTÜ’deki öğrenciler için tasarlanmış. Bazıları çok zekice yapılmış. Mesela Sanayi durağının konseptine uygun dizaynlar var. bunlar benim ilgimi çok çekiyor aslında. Desenli konseptli olması benim hoşuma gidiyor. Bu yüzden İtü durağını çok seviyorum. Benim anlayışıma mottoma daha uygun.”

Metronun tasarımının yanısıra mimarisi bağlamında değerlendiren katılımcılar işlevi hakkında değerlendirmeler yapmıştır. Metro alanları bir çok faaliyet için kullanılabilir. K2 adlı yolcu metronun hem hızlı hem de İBB tarafından gençlere tanınan fırsatlar sunduğunu ifade etmiştir. İBB’nin metro alanlarını sanatsal anlamda işlevsel alanlar olarak kullandığını aktarmıştır. Bu alanlarda genel olarak müzik, farklı etnik kökenden insanların gösteri ve kültürel etkinlikler yapılmakta olduğunu söylemiştir. Ona göre mekanın bu şekilde değerlendirilmesi metro yolculuklarında beklerken keyif vermektedir. Aynı zaman metronun işlevselliği işe gidip gelenler için ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri alanlar olarak önem kazanmaktadır. E6 adlı yolcu sabah işe hızlı bir şekilde giderken bir sandviç vs. alma ihtimalinin olmasının olumlu olarak etkilediğini aktarmıştır. Birçok ihtiyaca ulaşabilme konusunda küçük ve uygun yerlerin olmasını bir avantaj olarak gören K4 adlı katılımcı kahve istediğinde o metroya giderken veya metrodan çıkarken anlık ulaşabilmesinin olumlu etkilerinden bahsetmiştir. Örnek olarak Gayrettepe hattındaki güzel kıyafet satan yerlerden bahsetmiştir. İnsanların özellikle işe gidip gelirken rutin hayatında sıkılmışlık varken ihtiyacı olan şeyi kolayca giderebilmesini sağladığını söylemiştir. E4 adlı yolcu da sabah erken saatte kalktığı için metronun içindeki pastaneden açma poğaça aldığını, para çekecekse yine metrodaki ATM’lerden bunu hallettiğini ya da Tobacco tarzı dükkanlardan atıştırmalık vs. aldığını söylemiştir. E5 adlı katılımcı ise metroda bir yerden geçerken kahve kokusunun gelmesi ve gidip kolayca kahve satın alabilmenin kolaylığından bahsetmiştir. Ona göre, insanların bu koşuşturmacada bir müzik duyması ya da bir sanat sergisinin içinden geçiyor olmak insanları daha mutlu etmektedir. Metronun bu anlamda her duyuya hitap ettiğini aktarmıştır. Metroların

alışveriş merkezlerine bağlanmasını mekanın işlevselliği bağlamında değerlendiren E2 adlı yolcu bu alışveriş merkezlerinden birinin Zorlu Center olduğunu ve Zincirlikuyu durağını popüler kıldığından bahsetmiştir. Metronun buradaki işlevi ona göre “ulaşım ağının merkezi olması ve ulaşımı kolaylaştırmasıdır”. Yine metroyu ideal bir buluşma noktası olarak ifade eden K10 adlı yolcu ise “ne olursa olsun herkesin bir metro hattına ortak paydada uzaklığı yakınlığı” olduğunu söylemiştir.

Katılımcılara bir önceki temada yoğun ve yoğun olmayan saatlerde zamanı nasıl algıladığına dair sorular sorulmuştu. Bu temada ise yoğun ve yoğun olmayan saatlerde metro istasyonlarındaki alanı nasıl algıladıklarına dair sorular yöneltilmiştir. İki deneyim arasındaki farkı nasıl açıkladıkları sorulmuştur. E3 adlı yolcu yoğunlukta binme endişesi yaşadığını belirtmiş ve yoğun olduğunda önünde biriken yaklaşık 100-150 kişi olduğu için her kapıda bir sıra beklemesi gerektiğini aktarmıştır.

4.3. Etkileşim Pratikleri ve Yolcu Davranışları

Metro ile işe gidip gelen bireylerin etkileşim pratikleri ve davranışlarını analiz ederken titizlikle yaklaşmak gerekmektedir. Bu ilişkiyi açıklamak için ilk olarak İstanbul Yenikapı-Hacıosman metrosundaki yolculuklarına katkı sağlayan zaman ve mekan bağlamında değerlendirmek gerekmiştir. Sonrasında, ortaya çıkan zaman ve mekansal değişkenleri de göz önünde tutarak etkileşim pratiklerine ve yolcu davranışlarına dair sorular geliştirdik. Öncelikli olarak metro yolculuklarının süreçlerini belirledik. Özellikle istasyonun girişinden başlayarak, yürüyen merdivenlere, turnikelerden başlayarak platformlara ve yolcuların binişlerinden iniş rotalarına kadar bütün bir süreci dikkate aldık. Bu yalnızca zaman ve mekan algısı için değil; aynı zamanda sosyal etkileşim süreçlerinin gerçekliği bağlamında ele almak etkileşim örüntülerine ait süreci anlamamıza yardımcı olur. Sosyal etkileşimleri ve yolcu davranışlarını tetikleyen unsurları belirlemek için öncelikle katılımcılara diğer yolcularla olan sözlü veya sözsüz etkileşim sebepleri ve deneyimlerine dair sorular sorulmuştur. E1 adlı yolcu etkileşime grime sebeplerini “bir yaşlı vesaire binerse belki yer verme durumunda bir tek etkileşime girerim” şeklinde açıklamıştır. Bunun dışında ise aynı kişi yine durakta inerken ya da

binerken yer isteme durumlarında etkileşime girse de onun haricinden kimseyle pek bir etkileşime girmemeyi seçtiğini ve etkileşimlerini minimal düzeyde tuttuğunu söylemiştir. K3 adlı kullanıcı ise Hacıosman metrosunda etkileşimlerin nadir olduğu söylemiş ve şunları eklemiştir:

“Sadece bazen birkaç amcanın adres sorduğu olmuştu. Yani hani birkaç kez böyle orta yaşlı amcaların yolu tam bilmeyip sorduğu olmuştu. Çünkü durak isimleri her zaman doğru olmayabiliyor. Ekranı ve dışarıdan da çok iyi göremiyorsun camlardan. Öyle olunca hangi duraktayız işte ben de şurada ineceğim söyler misiniz dedikleri oluyor. Bunun dışında birkaç teyzeyle öyle anlık durum üzerine sohbet etmişimdir.”

E2 adlı yolcu ise metrodaki etkileşimler yoğun ve yoğun olmayan saatler şeklinde değerlendirmek gerektiğini belirtmiştir. Yoğun saatlerde kendisi gibi birçok yolcu olduğunu o binlerce kişinin de kendisi gibi stres yaşadığını ve metroya binme endişesine sahip olduğunu ifade etmiştir. Bunun çoğunlukla tartışmaları doğurduğunu söylemiştir ve bu durumu şu sözlerle ifade etmiştir: “Münakaşalara girebiliyoruz. Bu da insanın moralini bozan şeyler sabah işe giderken mesela ben bunlardan dolayı mağdur oluyorum. Bunları yaşadığım zaman yolculuğum, günüm gerçekten iyi geçmiyor.”

Yoğun olmayan saatlerde ise aynı katılımcı diğer insanlarla iletişime girmediğini genellikle kulaklık taktığını veya telefonla oynadığını belirtmiştir. Eğer biriyle etkileşime girerse, göz temasından kaçınmaya çalışsa da bu etkileşime karşılık verdiğini belirtmiş ve genel olarak etkileşime kapalı biri olmadığını vurgulamıştır. Bu etkileşimleri ise genelde birinin bir şey sorması ya da bir yaşlının yer istemesi şeklinde örneklendirmiştir. E4 adlı yolcu da etkileşimlerinin genellikle yer verme ve isteme muhabbetleriyle oluştuğunu ifade etmiştir. Aynı katılımcı yer vermesi gereken durumlarda yaşlılara yer verdiğini ancak eğer karşıdaki kişi dinç gözüküyorsa ve kendisi de yorgunsa yer vermediğini açıklamıştır. Yer vermemek için de etkileşim kurmadan başka şeylerle oyalandığını ve göz temasından kaçındığını söylemiştir. İş saati kalabalıklarının olumsuz etkileşim deneyimlerinden bahseden K5 metro alanının çok dolu olduğu saatlerde gidebileceği ya da ilerleyebileceği bir yeri kalmadığında diğer yolculardan gelen

ortaya ilerleyin tarzındaki komutları anlamsız bulduğunu belirtmiştir. Bu anlamda etkileşimlerinin dışarıdakilerin biraz daha ilerleyin sözüne karşılık başka alan yok demesiyle oluşan iletişimden oluştuğunu söylemiştir. K1 adlı katılımcı genelde olumsuz etkileşim yaşadığından bahsederken vokal biri olmadığını ani gördüğü şeylere anlık tepki vermekten çok uzaklaşmayı tercih ettiğini söylemiştir. Ona göre bu tarz etkileşimler genelde insanların saygısız tavırları ve aşırı kalabalıkta ortaya çıkar. Bu durumu sözlerle ifade etmiştir: “Genel olarak toplum içinde nasıl davranılması gerektiğini bilmeyen insanlar, işte sen inmeden binmeye çalışan insanlar, oturmasını bilmeyen insanlar, gürültü yapan insanlar, metroda belki çok ses yokken çok sakız çiğneyip ses yapan rahatsız eden insanlar...”

Diğer bir yolcu olan E3 ise biriyle etkileşim kurmasının genelde bir rahatsızlıktan kaynaklı olduğunu söylemiştir. Etkileşim için çabalamadığını söyleyen katılımcı bir sıkıntı varsa örnek olarak biri çok yüksek sesle konuşuyorsa ya da biri toplu alanlarda yapılmaması gereken uygunsuz davranışlar sergiliyorsa etkileşime girip tepki gösterdiğini söylemiştir. Bu tarz sebeplerden etkileşime girdiğinden dolayı sadece o an için problemin çözümü odaklı davrandığını ifade etmiştir. Goffman’ın “karşılıklı nezaket” ve “yüz koruma” kavramlarına atıfla, katılımcı, etkileşim kurma amacının genellikle bir problem çözmeye yönelik olduğunu ifade etmiştir. Bu bağlamda, Goffman’ın sosyal etkileşimde “durum kontrolü” kavramları, E3’ün bu anlık etkileşimlerinde yalnızca o an için problemin çözümüne odaklandığını vurgulamaktadır. Diğer yandan E7 adlı katılımcı, etkileşimden kaçındığını ve bu nedenle göz temasından kaçınarak Goffman’ın “uygar kayıtsızlık” olarak tanımladığı stratejiyi benimseyip, telefon veya kitapla oyalanarak dikkatini dağıttığını ifade etmiştir. Bu durum, sosyal alanlarda bireylerin kişisel sınırlarını koruma çabasını yansıtmaktadır. Bunun dışında diğer insanlarla olan etkileşimlerinin genel olarak “kapının önünde biri varsa pardon geçeyim ineyim sen böyle gel falan filan tarzda minimal etkileşimler ya da adres soran olması” şeklinde gerçekleştiğini söylemiştir. Etkileşimlerini çoğunlukla uyum sağlamakla ilişkilendiren E5 adlı yolcu ise şu sözleri aktarmıştır:

“Biri direkt gözünüzün içine bakabiliyor, diğeri sizin duruşunuzdan bile rahatsız olabiliyor. Acaba gelecekmi bir şey mi soracak bir sorunu mu var iletişime mi girmek istiyor bunun kaygısını devamlı yaşıyorsunuz. Gidip o kadar o kalabalığın içinde size bir şey soran

birine yardım isteyen birine de yok ben seninle muhatap olmam diyemiyorsunuz hanfî uyum sağlamak zorundasınız.”

Bağcılar-Maslak günlük ulaşım güzergahına sahip olan K8 adlı yolcu işe gidip gelirken M2 hattını kullanırken aynı zaman aktarma olarak Kirazlı metrosunu da kullanmaktadır. Aynı yolcu iki metro hattını karşılaştırarak değerlendirmiş ve Yenikapı- Hacıosman hattının eğitim düzeyinden kaynaklı veya bilgi görgü düzeyi gibi birden çok parametreyi içeren sözlü ve sözsüz daha sağlıklı bir etkileşime sahip olduğunu söylemiştir. Avam ve elit ayrımını yapan katılımcı Kirazlı metrosu içinse dışlanmış bir çoğunluk ve mutsuz şeklinde bir tanımlama yapmış ve eklemiştir:

“Orada o metro yolculuğunu yaparken mutsuz adam nefes alamıyor. Nefes almayan bir insanın sağlıklı bir iletişim kurmasını bekleyemezsin zaten. Adam mutsuz ve keyifsiz. Bir an önce bitsin derdinde. Öte tarafta da keyifle oturan metrosunu kullanırken kitabını okuyan podcastini dinleyen bir kesim var. O tarafta doğal olarak daha sağlıklı bir iletişim kurabiliyorsun. Bir taraftaki bakışta öfkeyi görüyorsun bir tarafta tebessümü görüyorsun.”

Görüldüğü üzere yolcuların bazıları etkileşimden kaçınmak için belirli davranış kalıplarına sahipken bazıları da etkileşimlerini minimal düzeyde tutma eğilimindedir. Yolcular, görüşmelerde etkileşimlerden bahsederken olumsuz ifadeler kullanmıştır. E6 adlı yolcu, sabah işe giderken yersiz ve minik bir gerginlik yaşasa dahi güne bir adım geride başladığını aktarmıştır. Metro yolculuklarında bu gergin deneyimlerin olumsuz bir psikolojide çalışmaya sebep olduğunu söylemiştir. E7 adlı katılımcı, metroda en ufak bir çarpışmada insanların kavga etmeye meyilli tutumlarından bahsetmiştir. Yer verme konusunda tartışmaların çıktığını, sıkışık bir şekilde yolculuk yaptıkları için yer kalmadığında “bana çarptın” ile başlayan tartışmaların onu olumsuz etkilediğini söylemiştir. K6, pozitif etkileşim deneyiminin neredeyse hiç olmadığını söylemiştir. Metroda her insanın biraz da olsa agresif olduğunu, sadece karşısındakinin değil kendisinin de agresif tutumları olabildiğini açıklamıştır. Özellikle sabah saatlerindeki biriken gerginliğin genel olarak karşılaştığı insanlara güzel yüz göstermesine engel olduğunu belirtmiştir. Bu durum kullanıcıların etkileşim pratiklerin sosyal izolasyonu benimsemelerine ve olabildiğince diğer insanlarla etkileşimlerden bağımsız bir tavır sergilemesine

neden olur. K3 adlı yolcu, metrodaki reklam ve tabelaların insanları birbirinden uzaklaştırdığını çünkü günün sonunda bir ekran ve ekrana kilitlenmiş insanların olduğunu söylemiştir. Bilinçli olarak diğer insanlardan uzamsal anlamda izole olmak anlamına gelen bu davranış biçimi için aynı yolcu “sanki metroda herkes çok yalnız gibi” ifadesini kullanmıştır. K7 ise izole tutumunu oldukça net bir cümleyle ifade eder: “Daha çok insanları görmemek, duymamak, düşünmemek faydalı diye düşünüyorum.” K1 adlı yolcu, metroda insanların diğer insanları umursamadıkları ve haklarına dikkat etmedikleri bencil bir düzenin hakim olduğunu belirtmiştir. E1, insanların genelde kulaklarını kapattığında otomatik kapandığını ve özellikle outran insanların bu tavırdan olduğunu söylemiştir. Ona göre, günümüzde insanlar arasında bir sohbet veya diyalogun kurulmadığını insanların birbirinden yeterince soğuduğu bir dönem olduğunu ifade etmiştir. E4 adlı yolcu izole olmayı bir taktik olarak benimser ve birinin ondan yer istememesi için uzak durma ve göz temasından kaçınma gibi davranışları ifade ettiğini söylemiştir.

Görüşülen katılımcılara her gün karşılaştıkları sıradan etkileşim ve diğer insanların genel davranışlarını nasıl değerlendirdiklerine yönelik soru sorulmuştur. K7 adlı katılımcı bazı zamanlarda erkeklerin yer vermek gibi bazı hoşgörülü davranışlara sahip olduğunu aktarmıştır. Onun dışında metroda sıkışık yolculuklarda rahatsız hissettiği anların olduğunu ve böyle durumlarda ister istemez taciz durumlarının görülebildiğini söylemiştir. Bu yüzden metrodaki sıradan etkileşimlerinde her zaman tetikte hissettiğini söylemiştir. Yoğun ve yoğun olmayan saatlere göre değerlendiren E2 adlı yolcu ise yoğun saatlerde insanlarda bir gerginlik ve bıkınlığın olduğunu söylemiştir. İnsanların davranış ve yaklaşım biçimlerinin de saldırgan tavırlar gördüğünü belirtmiştir. Yoğun olmayan saatlerde ise daha az gergin yolculuk geçirdiğini bu bir yere yetişmeme hissinin ya da acelesizlik duygusunun da insanların davranışlarına yansıdığını söylemiştir. İster istemez sıradan etkileşimler bu anlamda daha sakin bir şekilde seyreder. K10 adlı yolcu ise genelde sabah metroya binmek isteyen her insanın oturmak istediğini ve oturmak için karşılıklı birbirlerini itip kaktıklarını ifade eder. Bu durum yürüyen merdivenlerde başlayan bir mücadeledir. E7 adlı yolcu bencillik ve bireyciliğin arttığını belirterek yer verme meselesinin oldukça önemli olduğuna dikkat çekmiştir. Sıradan etkileşimlerin belki de en önemli sorunsalını yer verme konusuyla başlayan temaslar oluşturur. Bu durumu şu sözlerle ifade etmiştir:

“Bir boş yer söz konusu olduğunda biri kalktı işte oraya oturmak için aynı anda 2-3 kişinin tabii ki de fiziksel bir şey değil ama bir hareketlendiğini görürsün mutlaka. Aslında ne bileyim bir gidilen mesafede çok değil belki yolun yarısı bitmiş sadece kalmış şurada 2-3 durak ama insanların yine de oraya tenezzül ettiğini falan görüyorsun. Ya da biri zaten tenezzül ettiyse yani oraya oturmayı başka birinin yeltenmemesi lazım o da gelip oturmaya çalışıyor falan. Bu tarz bencil davranışlar olabiliyor.”

Oturarak yolculuk etme isteği metro gibi ulaşım araçlarında insanların genel davranış normlarını düzenlemektedir. Genel olarak insanların yüzünün gülmediğini ya asık suratlı ya da nötr insanların olduğunu aktaran E4 adlı katılımcı sabahları İstanbul’un “zombi şehri” olduğunu söylemiştir. Sabah karanlıkta evden kendini dışarı atan insanların ya gece geç yatmış ya da hiç uyumamış olduklarını söylemiştir. Aynı katılımcı yolculuk deneyimlerinde zinde ve mutlu insanları nadiren görüğünü belirtmiştir. Toplu taşımada gergin ve sinirli bir tavır sergilediğini söyleyen K3 adlı yolcu metroda daha katı bir havasının olduğunu çünkü biraz bile normal davranırsa çevresindeki insanların suistimal etmeye başladıklarını aktarmıştır. Diğer ulaşım araçlarına göre metronun daha seviyeli bir ortam sunduğunu ve daha oturmuş bir düzeni olduğundan sıradan etkileşimlerin genelde rahatsız edici olmadığından bahsetmiştir. K5 adlı katılımcı bu soruyu cevaplarken söze “Çok gerginler. İnanılmaz...” şeklinde başlamıştır. Herkesin gergin olduğunu gözlemlediğini bu toplumsal yansımanın kalabalıktan ya da bu kaostan çok da memnun olmadıklarından dolayı oluşan duyguların dışavurumu olduğunu söylemiştir. K6 adlı yolcu her insanın metroda biraz da olsa agresif olduğunu söylemiştir. Aynı yolcu karşıdaki insanların gergin olduğunu sabahın erken saatlerinde de genel olarak gergin bir tavır sergilediklerini aktarmıştır. E1 adlı kullanıcı ise genelde yaşlı bireylerin metroda birbirleriyle sohbet etmeyi sevdiklerini ve etkileşimlerinin kuvvetli olduğunu ifade etmiştir.

Katılımcılara yolculuk sürecinde metroda yaşanan etkileşimlerin diğer günlük etkileşimlerle kıyasladıklarındaki benzerlik ve farklılıklarını sordumuzda ise E1 adlı kullanıcı bir farklılık görmediğini ifade etmiştir. Ancak diğer ulaşım araçlarından farklı olarak metroda daha kanıksanmış bir davranış biçimi olduğunu ifade etmiştir. Otobüste herkesin ulaşabileceği bir hizmet sunmaktadır ancak

katılımcıya göre metro daha hızlı yaşama, metropol yaşamına uygun bir imkan sunmaktadır. Ona göre, “otobüsten ziyade metronun böyle bir kent yaşamına sanki bir yatkınlığı varmış gibi” hissettirmektedir. K9 adlı kullanıcı ise metrodaki bir insanla alışveriş merkezindeki insanın etkileşimlerinin birbirinden farklı olduğunu söylemiştir. Metro kullanan insanın bir telaşı ya da yolculuk eden herkesin bir yere ulaşma çabası vardır. Katılımcı metrodaki herkesin oturarak yolculuk etmek istediğini daha rahat daha konforlu bir şekilde işe ya da eve gitmek istediğini belirtmiştir. Bu anlamda metrodaki günlük etkileşimlere diğer etkileşimlere nazaran daha telaşlı ve aceleci davranış normları hakimdir. K1 adlı katılımcı metronun diğer ulaşım araçlarına göre ya da diğer dışarıdaki insanlara göre daha ehli insanlar olarak gördüğünü söylemiştir. Bunun için bir dayanağının olmadığını söylerken neredeyse diğer ulaşım araçlarında daha kötü tecrübeler yaşadığını ifade etmiştir. İnsanların metroda geç mi gelecek erken mi gelecek endişesi yaşamadan yolculuk ettiğini söyleyen E3 adlı yolcu ise insanların platformlarda bulunan panolardan kaç dakika içerisinde geleceğini görebildiklerini bundan dolayı daha kaygısız olduklarını söylemiştir. Ancak otobüs saatlerinin daha esnek olduğunu söylerken insanların da daha gergin olduklarını söylemiştir. Bu bakımdan etkileşimleşimlerde farklılaşmaktadır. K2 adlı yolcu metrodaki etkileşimlerle diğer etkileşimler arasında bir farklılık görmese de otobüsle yolculuk ediyorsa ve trafiğe denk geldiyse daha agresif olduğunu söylemiştir. İnsanların otobüste hem şoförle hem de diğer yolcularla etkileşim halinde olduğunu söylemiş ve metro etkileşimleri hakkında şunları söylemiştir:

“Aslında metronun etkileşim alanı daha az yoğun. Metro bana daha yakın geliyor. Turnikeden kartınızı basıp geçiyorsunuz. Eğer işte bakiye yetersiz diyorsa kimseyle de uğraşmıyorsunuz hemen oradaki makinalarda dolduruyorsunuz. Ondan dolayı otobüste belki aynı durumda basıyorsunuz bakiye yetersiz diyor arkanızda bir sürü kalabalık ama o otobüse de binmek zorundasınız. Bu problem çözmek için de derdinizi anlatmak için daha fazla insanlar etkileşime girmek muhatap olmak zorunda kalıyorsunuz.”

Katılımcılar genel olarak diğer etkileşimleri metrodan farklı ulaşım araçlarında ortaya çıkan etkileşimlerle kıyaslamışlardır. Metroya dair algıları diğer ulaşım araçlarından daha olumlu bir yansımaya sahiptir. K2 adlı katılımcının

deneyimi, Goffman'ın "ön bölge" ve "arka bölge" kavramlarıyla açıklanabilir. Goffman, bireylerin sosyal etkileşimde farklı yüzler sergilediğini ve bazı durumlarda "arka bölge" olarak adlandırılan, daha az yoğun etkileşim alanlarını tercih ettiğini belirtir. Katılımcının metroyu daha az yoğun bir etkileşim alanı olarak görmesi ve otobüs gibi daha fazla insanla etkileşime girmek zorunda kalınan alanlardan kaçınmayı tercih etmesi, Goffman'ın bu teorisiyle örtüşmektedir. Metroda, katılımcının "arka bölge" olarak tanımlanabilecek bir alan yaratma fırsatı bulduğu ve bu sayede gereksiz sosyal etkileşimlerden kaçınabildiği görülmektedir. Bu durum, katılımcının metroda yaşadığı rahatlığı ve otobüste karşılaştığı zorunlu etkileşimlerden kaçınma isteğini açıkça yansıtmaktadır.

Aynı zamanda katılımcılara metroda nasıl davranmalarını gerektiğini ve yazılı-yazılı olmayan kuralların nasıl uygulandığına yönelik bir soru sorulmuştur. E2 adlı kullanıcı bu durumu şu sözlerle açıklar:

"İstanbul'da yaşıyor ve metro kullanıyorsunuz yazılı ve yazılı olmayan kuralları gerçekten çok iyi bilmek gerekiyor, şehrin dinamiğini çok iyi bilmek gerekiyor o kurallara adapte olarak yaşamak gerekiyor çünkü hem yerin üstünde hem de yerine altında devamlı bir trafik söz konusudur."

Aynı katılımcı en öncelikli gördüğü kural inenlere yer verilmesi olduğunu söylemiştir. K8 adlı kullanıcı kendi adına metroyu işe gidip gelirken sık kullandığını ve kuralları uyguladığını belirtirken rahatsız oluyorsa diğerlerinin de rahatsız olabileceğini düşündüğünü aktarmıştır. Örnek olarak, bacakları açık oturmadığını, yüksek sesle müzik dinlemekten kaçındığını, başkasını rahatsız etmemek adına muhakkak çantasını önüne alarak ya da yere indirerek yolculuk ettiğini söylemiştir. K5 adlı yolcu genel anlamda en azından Yenikapı-Hacıosman hattında kuralların uygulandığını söylemiştir. İstisnalar hariç insanların arka arkaya sıralanarak peronların başında beklemesini ya da sarı çizginin ilerisine geçmemelerinin kuralların uygulandığına işarettir. E4 inenlere yol verilmesinin önemli olduğunu inenler inmeden binmeye çalışan insanlar olduğunda ne ineceklerin inemediğini ne de bineceklerin binemediğini bir kaos ortamının oluştuğunu söylemiştir. E6 ise metroya binişte inen yolculara öncelik verilmesi için kapının sağında ve solunda durulması şeklinde yerleşik bir kural olduğunu

belirtmiştir. Ona göre, İstanbul'un kozmopolit ve kalabalık yapısından dolayı bu kurala uyulmadığını söylemiştir. E7 adlı kullanıcı da yazılı olan ama hiçbir zaman uyukmayan bir kural olarak bütün kapıların üzerinde yazılı olan kapıya yaslanılmamasının gerektiğine yönelik uyarı olduğunu söylemiştir. Kural ne kadar hayati olsa da yolculuk sırasında kalabalıktan dolayı her zaman uyulamadığını belirtmiştir. K1 adlı yolcu ise bu soruyu şu sözlerle ifade etmiştir: "İstanbul gibi milyonların yaşadığı bir şehirde çok daha bireysel kurallara bir kişinin bile uymaması çok daha büyük problemler yaratabiliyor. O yüzden mümkün olduğu kadar bunların daha çok göze sokulması insanların bir şekilde ilkokuldan itibaren eğitilmesi gerekiyor." Katılımcıların metroda nasıl davranmaları gerektiğine dair söyledikleri, Goffman'ın "toplumsal düzen" ve "yüz yüze etkileşim" üzerine yaptığı çalışmalara atıfta bulunarak daha derinlemesine anlaşılabilir. Goffman, bireylerin toplumsal yaşamda, özellikle kamusal alanlarda yazılı olmayan kurallara uyarak birbirlerinin sosyal alanlarını korumaya çalıştığını belirtir. Bu kurallar, bireylerin sosyal düzeni sürdürme çabalarının bir parçasıdır ve toplumsal etkileşimin sorunsuz bir şekilde devam etmesini sağlar. Örneğin, katılımcı E2'nin, İstanbul'un dinamiklerine ve kurallarına uyum sağlamanın gerekliliğini vurgulaması, Goffman'ın bu kuramsal çerçeveye örtüşmektedir. Toplumun beklentileri doğrultusunda hareket etmek, metrodaki etkileşimlerin de düzenli ve çatışmasız bir şekilde geçmesini mümkün kılar. Ayrıca, K8 adlı katılımcının, kişisel davranışlarının diğerlerini nasıl etkileyeceği üzerine düşünmesi, Goffman'ın "karşılıklı nezaket" ve "yüz koruma" (face-work) kavramlarıyla açıklanabilir. Goffman, bireylerin kamusal alanda birbirlerinin yüzünü korumak için belirli davranış kurallarına uymaya çalıştığını ve bu sayede sosyal uyumu sağlamayı amaçladığını belirtir. K8'in metrodaki kurallara uyma çabası, hem kendi konforunu hem de diğer yolcuların rahatını düşünerek toplumsal düzen destekleyen bir davranış biçimi sergilediğini gösterir. Örneğin, bavalarını açık oturmamak veya yüksek sesle müzik dinlemekten kaçınmak gibi davranışlar, Goffman'ın "sosyal yüz" kavramı çerçevesinde değerlendirilebilir. Bu kurallara uyum, bireyin hem kendisinin hem de diğerlerinin sosyal yüzünü korumaya yardımcı olur, bu da toplumsal düzenin devamlılığını sağlar. Dolayısıyla, katılımcıların metrodaki davranışları, Goffman'ın toplumsal etkileşim kuramlarıyla açıklanabilecek bir uyum sürecinin parçasıdır. Süreç içerisinde yazılı ve yazılı olmayan kurallar,

bireylerin sosyal düzeni koruma ve diğer yolcularla olan etkileşimlerinde çatışmalardan kaçınma çabalarının yansıtır.

Katılımcıların ortak paydada bulunduğu kurallardan en önemlisi belki de yürüyen merdiven kuralıdır. E1 adlı yolcu yürüyen merdivenlerin solunda durulamayacağını belirterek yazılı veya yazısız bir kural olarak bilindiğini ifade etmiştir. Bu metronun hızlı yaşamı için oldukça önemli bir kuraldır. E6 adlı yolcu yürüyen merdivenin sağında durulması şeklinde yerleşik bir kural olduğunu soldan daha hızlı gitmek isteyenlerin seçtiğinden bahsetmiştir. Bu kuralın diğer kurallara göre oldukça aktif bir şekilde uygulanırken uygulanmadığında insanların uyarısıyla bir baskının oluşturulmasının bir norm olduğunu ifade etmiştir. K6 adlı katılımcı yürüyen merdivenlerden çıkarken sıra beklemeyen ya da olmadık yerlerde duran özellikle ısrarla solunda duran insanlardan rahatsız olduğunu söylemiştir. Bu anlamda metroda yürüyen merdiven kullanımının öğretilmesi gerektiğini düşünür. E5 adlı yolcu İstanbul’a yeni gelmiş birinin en çok kendini yürüyen merdivenlerde belli ettiğini söylemiştir. Solunda durulduğunda bir sıkışmasının olduğunu aceleci olan insanların geçip gidemediğini ve diğer insanlara bu kuralı anlatmakla zaman kaybı yaşadıklarını ifade etmiştir. E4 adlı yolcu ise kurallara uyulmamasının insanların eğitim seviyesi, günlük moral ve motivasyonla, dalgınlıkla alakalı olabileceğine dikkat çekmiştir. Her kurala uyan bir insan tek bir gün kurallara uymuyorsa eğer bunun bir sebebinin olabileceğini söylemiştir. Aynı zamanda yolcuların kuralları ihlal edenleri gördüğünde nasıl etkileşim kurdukları sorulduğunda K2 adlı yolcu yürüyen merdivenlerin solunda duran ve ısrarla gitmeyen biri varsa anında ikazı yiyeceğini uymadığı takdirde tartışmaya taşınacağı şeklinde ifade etmiştir. K7 adlı yolcu ciddi itiş kakış olduğu durumlarda ya da sıra beklerken ön sıraya sızmaya çalışanlar olduğunda susmadığını “Lütfen sıraya geçin” şeklinde münakaşaya girmemeye dikkat ederek uyardığını söylemiştir.

Günümüz modern şehir yaşamında, metrolar sadece bir ulaşım aracı olmaktan öte, aynı zamanda bireylerin kentsel deneyimlerinin şekillendiği önemli mekanlar haline gelmiştir. Metro istasyonları ve vagonları, günlük hayatın ritmi içinde kaybolan bireyler için sadece birer geçiş noktası değil aynı zamanda kentsel kültürün, görsel sanatların ve ticari mesajların da buluşma alanıdır. Dolayısıyla reklam panoları, tabelalar ve sanat aktiviteleri, metrodaki yolculuk deneyiminin ayrılmaz bir parçası olarak ortaya çıkar. Bu unsurlar sadece bilgi vermekle kalmaz

ve yolculuk esnasında bireylerin dikkatini çekerek, monotonluğu kırar. Tam olarak bu görsel unsurlar, bireylerin metroda geçirdikleri zaman dilimindeki etkileşimlerine ve genel ruh hallerine nasıl etki ettiğini anlamak, şehir yaşamının karmaşık yapısını çözümlemek açısından büyük önem taşır. Bu soruyu katılımcılara yöneltmemizin amacı, metro yolculuğunun sadece fiziksel bir hareketten ibaret olmadığını, bireylerin kentsel çevreyle ve birbirleriyle olan etkileşimlerinin nasıl şekillendiğini anlamaktır. Özellikle reklam panoları, tabelalar ve sanat aktiviteleri gibi görsel unsurlar, yolculuk deneyiminin niteliğini doğrudan etkileme eğilimini taşır. Reklam ve tabelaların metrodaki etkileşimlere etkisini E7 adlı katılımcı, yolculuk sırasında insanın gözünün ekrana takıldığını ve istemsiz de olsa izlediğini belirtmiştir. Görsel işlevi ve çekici içerikleri sayesinde yolculuğun daha keyifli geçtiğini söylemiştir. K2 adlı katılımcı eğer herhangi bir tabelanın ve reklamın ya da bir sanat aktivitesinin olmadığı bir metronun bütün işlevselliğini yitireceğini aktarmıştır. Metro hiçbir şekilde ne insanların etkileşime girdiği ne de yolcuların şehirle etkileşimini düzenledikleri dümdüz bir araç haline gelmesine sebep olacağını söylemiş ve eklemiştir: “Benim için bir araç haline gelen ve daha uzun bir yol gideceğimi düşünürsek o metroda daha eziyet bir hal almış olurdu ve bu stresi yolculuğuma taşıyacığımdan bunu diğer yolculara da aksettirirdim.”

Aynı yolcu çok sevdiği bir rock metal grup olan Scorpions’un konser afişlerini metroda işe gidip gelirken karşılaştığını ancak biletlerin ilk yarım saatte tükendiğinden bahsetmiştir. Afişlere, tabelalara, billboardlara bakmayı çok sevdiğini ve işe gidip gelirken en azından şehir hakkında ufak tefek bilgiler edindiğini ifade etmiştir. K3 adlı yolcu ise hapisane metaforu üzerinden açıklamıştır. Katılımcı metroyu mahkum olduğun bir sistemin içerisinde ve ekranlar sayesinde çevredeki insanlarla hiçbir diyalog kurulmadığı için bir alternative sunduğunu söylemiştir. Bir hapisane gibi önüne hangi yemeği getiriyorlarsa yemek olduğunu ve “o tabelalar falan da zamanında bari onunla geçir birileri de o reklamlardan para kazansın gibi” hissettirdiğini vurgulamıştır. E4 adlı katılımcı ise reklam ve tabelaların çocuklar için uygunsuz içeriklere sahip olabileceğini içeriklerin yetişkinlerin yanı sıra çocuklara göre de düzenlenmesi gerektiğini söylemiştir. Çoğu katılımcı ise aksine faydalı içeriklerin olduğunu söylemektedir. E1 adlı katılımcı İngilizce kursları ve vizyondaki film içeriklerinin yararlı olduğunu özellikle indirimleri metrodaki tabelalardan takip etmeyi sevdiğini

aktarmıştır. K4 adlı yolcu ekrandaki videoları izlemeyi sevdiğini ve İBB'nin reklamlarından memnun olduğunu belirtmiştir. K1 adlı yolcu ise metrodaki reklamlar tarafından popüler kültür içeriğine maruz kalmaktan hoşlanmadığını aktarmıştır. E2 adlı yolcu ise metroda seyahat ederken genellikle reklamların diğer insanlarla göz temasını ve etkileşimleri azalttığı için kurtarıcı olarak gördüğünü söylemiştir. Reklam ve tabelalar, gündelik rutini ev ve iş etrafında şekillenen metro deneyimlerinde hem şehirle etkileşimi artırdığını hem de diğer insanlarla olan teması en aza indirmede bir alternatif olarak görülmektedir. E2 adlı yolcunun metroda reklamları diğer insanlarla göz temasını ve etkileşimleri azalttığı için “kurtarıcı” olarak görmesi, Goffman'ın “çerçeveleme” kavramıyla ilişkilendirilebilir. Reklam ve tabelalar, bu noktada bireyler için bir tür “çerçeve” işlevi görerek, onların dikkatini başka bir yöne çekip sosyal baskıyı azaltır. Bu durum, Goffman'ın “ön bölge”de sergilenen kontrollü davranışların, dikkat dağıtıcı unsurlar aracılığıyla daha az yoğun hale getirildiğini gösterir. Reklamların bireyler için bir sığınak veya dikkat dağıtıcı bir unsur olarak görülmesi, Goffman'ın “gerçeklik tanımı” kavramıyla da ilişkilendirilebilir. Bu kavrama göre, bireyler sosyal durumları belirli bir şekilde çerçeveleyerek, bu durumlar içinde nasıl davranacaklarını belirlerler. Metroda reklamların yoğunluğu, yolculara göz temasından kaçınarak, bu sosyal durumu yeniden tanımlama ve kendi “gerçekliklerini” yaratma fırsatı sunar. Bu çerçevede, reklamlar ve tabelalar, bireylerin hem şehirle olan etkileşimlerini artıran hem de sosyal etkileşimden kaçınmak için kullandıkları bir araç haline gelir.

Araştırmada, insanların metrodaki deneyimlerini daha iyi anlayabilmek için diğer insanlarla olan etkileşimlerine ilişkin en unutulmaz anı ve hikayeleri bağlamında anlamaya çalıştık. Metroda güvenlik görevlisi olarak görev yapan ve aynı zaman işe metro ile gidip gelen K9 adlı yolcu Yenikapı'da yaşadığı bir anısını aktarmıştır. Metroda şahit olduğu ilk intihar vakasını anlatmıştır. Bu durumun onu psikolojik olarak etkilediğini ve bu sebepten dolayı çalışma yerinin değiştirilmesini talep ettiğini belirtmiştir. K5 adlı katılımcı metrodaki en unutulmaz anısı olarak evsiz birisinin metroya binmesiyle oluşan kötü kokudan dolayı yaşadığı zor anları aktarmıştır. Kalabalık metro ortamında havasız ve sıcak havadan dolayı bayılacağını ve bunu farkedene diğer yolcuların yer verdiğini kolonya uzattığını anlatmıştır. Hemşire olarak çalışan E3 adlı yolcu metroda bayılan birine tıbbi

müdahale ettiğini söylemiştir. Metro seyir halindeyken fenalaşan yolcu için acil durum butonuna bastıklarını güvenliklerin geldiğini ve hastayı dışarı aldıklarını ifade etmiştir. Başka bir bayılma vakasına denk gelen K6 ise yolculuğunu olumsuz etkilediğini ve daralma hissinden dolayı metroyu olabildiğince az kullanmaya çalıştığını belirtmiştir. K1 adlı katılımcı işten eve dönerken metroda durumu kötü olduğunu düşündüğü birinin bayılmasına şahit olduğunu ve aılıktan bayıldığını anlatmıştır. K8 ise öksürerek ağlayan birisini gördüğünü ancak çevredeki insanların umursamadıklarını anlayınca yardım ettiğini anlatmış ve şunları eklemiştir: “Meğersem anksiyete onun astımını tetiklemiş. Bulunduğu bir ortamda kimse ona yardım etmiyordu. Hem ağlıyor hem de öksürüyor. Hem sağlık açısından kötü hem de insanların kötü bakışları yargılayıcı bakışları var. benim dışımda kimsenin ona gitmemesi garip gelmişti. Garip bir andı.”

Bir başka unutulmaz anını aktaran K7 adlı katılımcı metrodaki tartışma deneyiminden bahsetmiş ve şu sözlerle devam etmiştir:

“Kadın tam olarak ben otururken beni ittirip yerime oturdu. Ben de hani sakın olun dedim isteseydiniz yer verebilirdim dedim. Ben kaptım zaten dedi. Böyle hani onu gördükten duyduktan sonra zaten hiçbir şekilde iletişime girmedim çünkü anlaşılabileceğim türde bir insan değildi. Bir de ona laf anlatmak zaman kaybı olur diye düşündüm o an.”

Görüldüğü üzere katılımcıların en unutulmaz metro anıları olağanüstü durumlardaki etkileşimleri tanımlamaktadır. İnsanların işe gidip gelirken yaşadıkları olay genellikle benzerlik göstermektedir. Metronun kalabalık, yoğun ve havasız alanından kaynaklanan bayılma, kötü koku veya anksiyete gibi durumlar ortaya çıkabilmektedir. Bu durumlarda insanlar çoğunlukla hem yardımsever hem de etkileşime açık bir tavır sergilemektedir.

Metro aynı zamanda insanların işe gidip gelirken düzen ve alışkanlıklarla ürettikleri bir rutine sahiptir. Metro kullanmayla ilgili tanıdık hareket ve davranışlar yolcular tarafından stratejik olarak belirlenir. Günlük yaşamda işe gidip gelen insanların metro ile ulaşımını destekleyen güvendikleri düzen ve alışkanlıklar belirli koşullarda daha fazla görünür olmaktadır. E7 adlı yolcu söze “bunlar bizim günlük yaşam stratejilerimiz” diyerek başlamıştır. Her gün Taksim durağında

indiğini ancak Taksim’de iki farklı çıkış kapısından birisinin Gezi Parkı’na diğerinin ise Taksim meydana çıktığını söylemiştir. Ne kadar sık kullansa da çıkış esnasında her zaman kapıları karıştırdığını ama diğer insanların tabelalara hiç bakmadan bile otomatik olarak ilerlediklerini gözlemlemiştir. K1 adlı yolcu muhakkak iki durak bile gidecek olsa her zaman metronun en ön kısmında seyahat ettiğini söylemiştir. Bunun sebebinin ise metronun ön ve arka vagonlarının nispeten daha boş olması ve insan sirkülasyonunun daha az olmasına bağlamıştır. E6 ise bilinen bir alışkanlık olarak hangi kapının nereden açılacağına ilişkin bir stratejisi olduğunu ve en uç vagonların genelde daha boş olduğundan dolayı 8 veya 10 vagonlu bir metronun gelmesiyle en uç noktalara yürüdüğünü açıklamıştır. Diğer bir katılımcı K2 ise bir yaşlı teyze ya da genç birini gördüğünde genç olanın nerede duracağını nerede daha boş koltuk olacağını ya da nereden daha çabuk yürüyen merdivenlere ulaşacağını daha iyi bildiğini söylemiştir. Ancak yaşlı teyzenin metroya dair alışkanlıklarında binerken daha tedbirli olmak adımlarına daha dikkat etmek ya da acelecilikten uzak durarak bedensel bütünlüğüne dikkat ederek hareket ettiğini ifade etmiştir. E5 ise her sabah metroda karşılaştığı birinin olduğunu her gün aynı yerden bindiğini aynı yerde durduğunu gözlemlemiştir. Bu durumu “Acayip bir tekrarlılık var” şeklinde ifade ederken metronun çok fazla kullanıldığında nerede neyin olduğunu nerden hangi kapıdan girince nereden çıkılacağını ezbere bildiğini belirtmiş ve eklemiştir: “Kendi salonunuz gibi oluyor artık. Onlar kafaya çok iyi bir şekilde yerleşiyor. Ben de diyorum şuradan çıkarsam çok daha hızlı çıkarım, şurada bu vardı gibi. Direkt o insanın kafasına beynine yerleşiyor. Sanki gözü kapalı bulabilecek kadar ustalaşmak mümkün.”

K5 ise herkesin sabah işe saatinde yetişmek istedikleri için en kolay ve hızlı bir şekilde nasıl ulaşım sağlayacaklarının derdinde olduklarını belirtmiştir. Bu yüzden genelde son duraklarda bir izdiham olduğunu herkesin ilk olarak inmek-binmek istemesi ya da yürüyen merdivene ilk yetişeceğim endişesi olduğunu söylemiştir. Mecburen bazı yetenekleri geliştirmek zorunda kaldıklarını ve hangi metronun hangi durağında yürüyen merdivene hangi kapı açılır çok iyi bildiğini aktarmıştır. E2 adlı katılımcı da stratejik alışkanlıklar geliştirdiğini işe gidip gelirken bir yaşam mücadelesinde olduklarını belirtmiştir. Bu sebeple taktik ve sistematik hareketleri yanlış bulmadığını aktarmıştır. Aynı katılımcı günlük yaşam biçiminden ya da stres yoğunluğundan dolayı insanların bazı strateji belirlemesinin

doğal bir durum olduğunu ve hatta yeni taktikler yeni fikirler geliştirmeye çalıştığını ifade etmiştir. Bu anlamda belirli eylemlerin rutine dönüşmesi sonucu insanların metroya dair algıları ve günlük işlerini gerçekleştirmenin bir yolu olarak alışkanlıklar dikkat çekmektedir. Alışkanlıklar, günlük yaşamın dayatmasına karşı bir direniş ve dünya ile günlük yaşam arasındaki bir köprü görevi görmektedir.

4.4. Kentli Deneyimler ve Kültürel Çeşitlilik

Metro, diğer kentsel alanlar gibi görünürlüğün ve çeşitliliğin kültürel bir arenasıdır. Metro tek başına bir alan olarak düşünüldüğünde kent yaşamının diğer unsurlarını anlamak için deneyimler açısından merkezi bir rol oynamaktadır. İstanbul metrosu her kentli için benzersiz bir konuma sahiptir. İstanbul’da yaşayan insanların en çok paylaştıkları alanlar olmanın yanı sıra metro İstanbul yaşamının tüm katmanlarını barındırdığı kadar, dünyanın dört bir yanından gelen bireylerle şehrin kültürel çeşitliliğinin biraradalığını sağlar. Bu bölümde, İstanbul şehir yaşamındaki etkileşimleri kültürel bağlamda anlama amacına ilişkin sorular sorulmuştur. İstanbul hakkında bir tanımlama yapan K1 adlı yolcu iki türlü bir İstanbul varlığından bahseder: “Önceden ki bir İstanbul var bir de şu son zamanlar son birkaç yıldır gördüğüm İstanbul var benim farkettiğim”. K6 adlı katılımcı İstanbul’un çok büyük bir metropol olduğunu dolayısıyla yaşadığı yerin, metropolün merkezi olmasını şehrin uzak ve dış kısımlarında yaşamının İstanbul’da yaşamayı hissettirmedeğini açıklar. Aynı yolcuya göre İstanbul’da yaşamının merkezi bir yerde yaşamak ve tek bir metro hattını kullanarak yolculuk etmek anlamına geldiğini söyler. E3 dünyanın diğer metropollerinin kalabalık ve çok yoğun yerler olduğunu ancak İstanbul kadar düzensiz ve karmaşık olmadığını söyler. İstanbul’un nüfusu politikalarla azaltılsa dahi bir düzen oluşturulmadığı sürece hep kaos ve izdihamın artarak devam edeceğini ifade eder. İstanbul’un ciddi bir kaos şehri olarak değerlendiren K7 adlı yolcu bu durumu “sürekli bir yerlere yetişmeye çalışıyorsun sürekli bir koşturma halindesin” sözleriyle aktarır. İstanbul’un baskın günlük yaşam kültürünün dışarıdan gelen birini bile anında dönüştürdüğünü ifade eder. Şehir yaşamı ile ilgili olumsuz bir algıya sahip olduğunu söyleyen E6 adlı yolcu İstanbul’un yoğunluk ve kalabalığıyla daha çok anıldığından dolayı şehircilikten bahsedildiğinde olumsuz deneyimlerinin akla geldiğini aktarır. K9 İstanbul yaşamının insanı yorduğunu ve bu bakımdan olumsuz yönlerinin ağır bastığını söyler. Yaz aylarında bunaltıcı havaların metro

yolculuklarını kötü etkilediğinden bahseder: “Şişli’den bahsediyorum. Yazın ortasında o kadar dehşet bir sıcaklık oluyor ki metrodaki havayla birbirine karışıyor. Onun dışında tanımadığınız insanlarla aynı ortamda bulunmanız kötü. Toplum psikolojisi zaten hiç iyi değil.” K8 adlı yolcu ise İstanbul’da ulaşımın kolay olduğunu bir yere giderken nasıl giderim diye endişe yaşadıklarını ve metroda özellikle kalabalığı takip ettiği sürece istediği yere ulaabldığını aktarır. Görüldüğü üzere işe metro ile gidip gelen insanların İstanbul yaşamı hakkındaki düşünceleri kalabalık algısı üzerinde hareket etmektedir. Kalabalık hem alışıldık bir durum hem de karakteristik bir karmaşayı çağırıştırır.

İstanbul şehir yaşamı hakkında kalabalık ve yoğun yapısının aynı zamanda kültürel çeşitliliğin metrodaki etkileşimleri nasıl etkilediğini anlamak önem taşır. E2 turistlerin genellikle gezmek için sabah saatlerini seçmediklerinden dolayı memnun olduğunu ancak iş çıkış saatlerinde fuzuli bir kalabalık oluşturduklarını aktarmıştır. Bu durumu ise yolculuk sırasında Afganlı bir topluluğa denk geldiğinde ortaya çıkan sözsüz etkileşimden oldukça rahatsız hissettiğini belirtir. K1 ise farklı kültürden ya da memleketten bir insanı gördüğünde kendi dilini konuşuyor olmasının kültürel bir çeşitlilik sunması anlamında faydalı olduğunu söyler. Kültürel çeşitlilik aynı zamanda birden fazla ideolojik çeşitlilik ve tolerans kültürünün doğmasına da imkan sağlar. E3 adlı katılımcı metro yolculuğu sırasında farklı ideolojiden insanların olduğunu ve tolere kültürünün günlük yaşam için bir avantaj olduğunu aktarır ve ekler: “Benim düşündüğüm şeyi bir başkası tam tersini düşünüyor olabilir. İşte metroda yanınıdaki insanları duyabiliyorsunuz sohbetlerine kulak kesiliyorsunuz falan. Ama her sohbet sizin düşündüğünüz gibi olmayabiliyor. Farklı düşünceden ideolojiden insanlar var.”

E1 adlı katılımcı İstanbul’da bazı dönemlerde Türk vatandaşından daha fazla yabancı gördüğünü söyler. Kültürel anlamda farklı milletlerin bulunmasının güzel olmasının yanı sıra bir yandan da uyum sağlayamayan kültürler açısından problemlerin ortaya çıkabileceğini belirtir. Aynı yolcu yerli halkın yaşadığı yerde sürekli olarak telaş ve bir yerlere yetişme çabası olan insanların yoğunlukta olduğundan bahseder. Ona göre yabancıların yavaş hareketlilikleri telaş içindeki bir toplum için tuhaflıkla karşılanır. E6 adlı katılımcı genel olarak bazı bölgelerde bulunan metro veya tramvaylarda yabancı sayısının artış ve yoğunluk gösterdiğini ve bunun zaman zaman yabancılar yansıtılan bir gerginliğin ortaya çıkmasına

sebepe olduğunu söyler. E3 yabancılarla etkileşimlerinin genelde metro çift taraflı olduğu için nereden bineceklerini tarif etmekle sınırlı olduğunu aktarır. K2 adlı yolcu da yine metroda yer-yön sorduklarında yabancılarla etkileşime girdiğini ifade eder. E4 adlı katılımcı İstanbul metroda her memlekette insanla karşılaştığını vurgular. Dünyanın çeşitli ülkelerinden gelen Afrikalı, Orta Asyalı ve Ortadoğulu insanlarla karşılaştığını aktarır. Aynı zamanda sabah erken saatlerde kimsenin yeterince uyanık olmadığını ancak iş çıkışı saatlerinde metronun daha hareketli ve kültürel çeşitlilik anlamında daha fazla olduğunu söyler. K6 adlı katılımcı İstanbul kültürel çeşitliliği bağlamında zengin bir yer olduğunu ve bu anlamda, İstanbul'un mini bir kesitinin metrolarda yankılandığını ifade eder. K9 adlı yolcu da her kültürden ve ırktan insanların olmasının bir avantaj ve metro yolcuğunun bütün kültürleri birleştiren bir alan olduğunu söyler. Maç günlerinde özellikle M2 hattında kalabalık ve yoğunluk ortaya çıkmaktadır. Bu zamanlarda işe gidip gelenler saatlerin çakışması noktasında eve ulaşmakta hem zaman kaybı hem de yorgunluk yaşamaktadır. Örneğin, E1 adlı yolcu İstanbul'da günlük ulaşım güzergahında denk geldiği maç günlerinde sıkıntılı ve yorucu bir yolculuk yaptığını söyler. Evinin stada yakın olmasının da bir dezavantajı olarak aşırı kalabalıklara ve insan trafiğine denk geldiğini aktarır. Normal şartlarda işten eve bir buçukta döndüğü yolu, iki buçuk saatte dönmesine sebep olduğunu açıklar. Metro alanları amatör sanatçılara ve yardım isteyen insanlar için hayati yerlerdir. Katılımcılar, kültürel çeşitlilik bağlamında metroda artan bu hareketlilikleri de ele almıştır. E1 adlı yolcu metroda yardım isteyenlerin inandırıcı olmadıklarını, daha ziyade bilinçli davrandıklarını öne sürer. Metroya kaçta ve hangi hatta bineceklerini ve hangi insanlara yaklaşacaklarının bilincinde olduklarını söyler. Ona göre bu özellikle iş çıkış saatlerinde ortaya çıkan bir meslek haline gelmiştir. K1 adlı yolcu bu durumu şu sözlerle açıklar:

“Mesela dilenmek olsun müzik çalan çocuklar olsun kalem satan amcalar su satan teyzeler olsun hoş şeyler değil. Ama bunlarda metro onlar için kolay bir yöntem olduğu için varlar. Büyük sosyolojik bir şeye işaret ettiği için çok metro bağlamında değerlendirilmesi gerekir.”

E7 adlı yolcu da metroda selpak satanların, şarkı söyleyen çalgı çalan çocuklardan bahsetmiştir. Aynı zamanda evrak ve belge göstererek yardım

toplayanların sayısında bir artış olduğunu ve yolcularla diyalog kurmada ısrarcı olduklarını söylemiştir. Metroda aynı mekanda bulunan insanlar, farklı kültürden insanlarla farklı yaşam tarzlarına ve davranış normlarına sahip olabilirler. Dolayısıyla, insanların davranış normlarını yeniden üreterek toplumun inşasında entegre edilmiş metro, kamusal alan, etkileşim alanı ve kültürel çeşitlilik olarak ortaya çıkar.

Son olarak, araştırma sürecinden toplanan saha notları, ele alınan konuların anlaşılmasında önemlidir. Bu veriler değerli bilgiler sağlar ve katılımcıların doğal ortamlardaki davranışlarının daha derinlemesine analiz edilmesine fırsat tanır. Notlardan elde edilen temel gözlem ve sonuçları açıklarken, M2 Yenikapı-Hacıosman hattında sabah insanların işe gidiş saatleri olarak 07:00 ile 09:00 arasında, akşam ise eve dönüş saatleri olan 16:00 ile 18:00 arasında sahaya çıkılsa da insanların genel olarak daha geç saatlere kadar çalıştığı ve yoğunluğun saat 20:00'a kadar sürdüğü tespit edilmiştir.

Sahada alınan notlara göre, sabah yolcular arasında kitap okumak yaygın bir eylemdir. Saat 07:12'de yolcuların büyük bir kısmı kulaklıkla ya şarkı dinliyor ya da video izliyor ve 15 kişiden yaklaşık 8'i ya uyuyor ya da uyukluyordu. Uzun yolculuk yapanlar için uykusu derin olanlar ve bir yandan uyuklayıp bir yandan durakları kontrol eden yolcuların olduğu gözlemlenmiştir. Telefonla konuşmak ya da kişiler arasında sohbet neredeyse hiç gözlemlenmemiş aksine sabah yolculuklara makine sesinden başka bir gürültü nadiren eşlik etmektedir. Bütün bir vagon bir iki kişi dışında sessizdi. Saha notları Şubat aylarında tutulduğu için sabah işe gidenlerin gündüz karanlıkta yola çıktığı ve genelde telefon çekmediği için en meşgul edici etkinliğin metrodaki televizyonları izlemek olduğu notlardan arasındadır. Ayrıca laptop çantası ya da tablet dosyası taşıyan insanlarla karşılaşmıştır. Vagonları birbirine bağlayan plastik bölmelerde bazı yolcuların kalabalıktan dolayı oturarak yolculuk ettikleri gözlemlenmiştir. Özellikle erkek bireylerde tespih kullanımı çok yaygındır. Merkez duraklara yaklaştıkça yolcu sayısında gözle görülür bir şekilde azalma vardır. Kişilerin uyuma biçimleri ise baş önde ve birbirlerinin neredeyse aynı bir bedensel duruş sergilerler. Sabah yolculuklarında edinilen saha notlarına göre, sabah Yenikapı'da turnike geçişleri ve yürüyen merdivenlerde en yoğun kalabalık 07:42'de orya çıkmıştır. Birden yığılmaların oluşmasından dolayı ve yoğunluğu azaltmak amacıyla seferler

arttırılmış ve üç metro peş peşe gelmiştir. Böylelikle kalabalık yarı yarıya hafifletilmiş, gecikme ve kesinti gibi olumsuz deneyimler gözlemlenmemiştir. Ayrıca iki haftalık saha çalışmasının ardından, M2 hattının Şişli-Mecidiyeköy durağında binen ya da inen yolcuların diğer durakları kullanan kişilerden gözle görülür bir fark olduğu ortaya çıkmıştır. Şişli-Mecidiyeköy durağı konumu itibariyle iş ve ticaret anlamında çalışma sektörünün atar damarı olduğu çıkarımını yapmak yanlış olmayacaktır. Aynı zamanda aktarma durağı olduğu için bir çok insanın ulaşımına katkı sağlar. 07:42’de Yenikapı’dan başlayan yolculuk 08:15’te Hacıosman durağından sonlandırılmıştır. Sabah yolculuklarında yolcular sıklıkla etkileşimden uzak davranış sergilerken daha bireysel davranış sergilemişlerdir. Akşam yapılan yolculuklarda ise hem bireylerin canlılıklarını hem de etkileşime açık olmalarını görmek daha kolaydır. Genelde daha güler yüzlü insanların olduğu, kalabalık ancak insan seslerinin bütün metroda yankılandığı, amatör sanatçıların piyasaya çıktığını ve tartışmaları daha yaygın bir şekilde gözlemledik. Sabah yolculuklardaki sohbetlerin fısıltılarla sürdürüldüğü metroda akşam yolculuklarında uzak bir mesafeden dahi iki kişinin arasında yapılan muhabbeti ister istemez kulak misafiri olunduğu tespit edilmiştir. Ayrıca akşam yoğunluğunda fark edilen yaşlı bireylerin turnikelerde, yürüyen merdivenlerde ve vagonlarda yaşadıkları zorluklarda göze çarpmıştır. Özellikle yürüyen merdivenlerde yaşlı bir amcanın bastonuyla yavaş ve emin adımlarla ilerlerken arkasındaki sabırsız bireylerin ittirip yere düşmesiyle acelecilik ve telaşın hem sabah hem akşam için yolcular üzerindeki etkisini göstermektedir. Akşam yolculuklarında yer verme sorunsalı daha görünür olmuştur. En yoğun yığılmalar ise akşam iş çıkış saatlerinde Mecidiyeköy durağında yürüyen merdivenlerin önünde oluşan kalabalık olmuştur. Ayrıca akşam yolculuklarında yüksek sesle telefonla konuşan ve video izleyen insanlar tespit edilmiştir. Reklamların çoğunlukla yemek içerikleriyle dolduğu akşam yolculuklarında market indirimleri ve çabuk tüketim ürünleri sabah yolculuklarına göre daha sık yayınlanmıştır. Galatasaray-Bandırmaspor maçı için M2 hattında aktarmasız ek sefer duyurularının ardından kalabalıkların arttığı ve birçok yolcunun rahatsızlığını davranışlarıyla belli ettiği gözlemlenmiştir. Çoğu durakta insanlar genellikle yürüyen merdivenlerin başında, platformlarda her kapının sağ ve solunda duracak şekilde ve asansörün önünde nizami bir şekilde sıra beklediği görülmüştür. Sıranın herhangi bir bozulma girişiminde diğer insanların oldukça sert bir şekilde uyardıkları gözlemlenmiştir. Sonuç olarak, işe gidiş sabah saatlerinde ve işten çıkış

akşam saatlerinde zaman-mekan algısı, etkileşim pratikleri ve yolcu davranışları değişkenlik göstermiştir. Ancak değişkenlik göstermediği gözlemlenen detaylardan birisi kalabalıklar, tartışmalar ve birden ortaya çıkan ve dağılan yığılmalardır. Bütün bunların saniyeler içerisinde doğması, değişmesi ve sönümlenmesi oldukça dikkat çekicidir. Şehrin merkeze uzak ilçelerinden işe gidip gelenler, otururarak yolculuk etme ayrıcalığına sahiptir. Ayrıca metroya yetişmek için sabah erken saatlerde yola çıkan insanların daha fazla yorgun oldukları gözlemlenmiştir. Şehrin daha merkezi noktalarında yaşayan ve daha az durak için yolculuk edenlerin daha az şikayetçi oldukları gözlemlenmiştir. Sabahları metro yolculuklarından merkez ve çepher ayrımı henüz metro istasyonuna yürürken insanların yüz ifadelerinden hissedilmektedir. Metro bir dış ilçeden Mecidiyeköy'e geçtiğinde hissedilen belirgin farkı ortaya çıkarmaktadır.

SONUÇ

Genel olarak hayatımızda, günlük faaliyetlerimizi icra ederken diğer insanlarla etkileşimlerimizin bir zaman ve mekan etrafında gerçekleştiğini ve toplu taşıma araçları gibi kamusal alanlarda, özellikle metroda, karşılaştığımız insanların farkında olarak davrandığımızı söylemek mümkündür. Metronun bütünüyle sahip olduğunu alanların kendine has belirli eylemler ürettiğini ve sonuç olarak davranışları ve etkileşim pratiklerini değiştirdiğini gördük. Ayrıca kente dair alanlarda ve bir İstanbullu için konuşursak, en sık rastlanan günlük pratiklerden birisinin ulaşım olduğunu söylemek mümkündür. Metro sadece bir ulaşım aracı değildir, aynı zamanda kentin önemli bir parçası ve birçok kentli için buluşma alanıdır. İşe metro ile gidip gelmek kullanıcılar tarafından mecburi yolculuk olarak ele alınsa da aslında çoğu insan için metro kent içinde en çok tercih edilen ulaşım aracı haline gelmiştir. Sadece uzak yerleri büyük ölçüde ulaşılabilir kılmaz bunun yanı sıra hız zaman ve hareketlilik mekan anlamında günlük şehir deneyimin kaçınılmaz bir parçasıdır. Bu anlamda insanlar diğerleriyle ortak bir mekan olan metroda etkileşime geçmekle yükümlüdür.

İstanbul metrosunda gerçekleştirilen bu çalışma, yolcuların metro yolculuklarına yükledikleri anlamları, etkileşim pratiklerinin niteliğini ve ulaşım deneyimlerine dair rutin döngüsünü anlamada kritik bir rol oynadığını ortaya koymaktadır. Yolcuların bu deneyimlere kattıkları anlamları bulmak, onların davranışlarının ve etkileşimlerinin, metro araçları ve platformlar tarafından sağlanan alanı işgal etme biçimlerinin, yolculuk sırasında neler yaptıklarının ve bunu nasıl yaptıklarının daha derinlemesine anlaşılmasını gerektirir. Bu süreç, yolcuların mekanlarda benimsedikleri davranışların, alışkanlıkların ve bu deneyimle ilgili algılarının daha iyi anlaşılmasını sağlar. Goffman'ın dramaturji yaklaşımı, bu bağlamda, yolcular arasındaki sosyal etkileşimlerin kalitesini değerlendirmek için güçlü bir teorik çerçeve sunar. Goffman, sosyal etkileşimlerin bir sahne performansı gibi ele alınabileceği ve bireylerin toplumsal rollerini bu sahnede sergilediklerini öne sürer. İstanbul metrosunda, araçların ve platformların düzeni, yolcuların bu sahnede nasıl bir performans sergilediklerini, diğer yolcularla nasıl etkileşimde bulunduklarını ve kendilerini nasıl konumlandıklarını belirleyen önemli bir faktördür. Bu performans bir etkileşim sahnesini vurgularken aynı

zamanda yolcunun sahip olduğu gündelik ritimden bahsetmek mümkündür. Katılımcıların davranışlarını ve etkileşimlerini etkileyen mekan ve zaman parametreler de dikkate alınmıştır. Lefebvre’in ritimanaliz kavramı, bu parametrelerin sosyal etkileşimler üzerindeki etkisini anlamada önemlidir. Lefebvre’e göre, mekanın ritimleri, bireylerin sosyal düzenle olan ilişkilerini yansıtır ve bu ritimler, bireylerin gündelik yaşamlarını organize eder. Metro gibi yoğun kullanılan toplu taşıma araçları, bu ritmik düzenlemelerin en belirgin görüldüğü mekanlar arasında yer alır. Yolcular, metronun ritmik akışı içinde, bu düzenle uyum sağlamaya çalışır ve süreç içerisinde etkileşimlerini düzenlerler.

Highmore’un (2011: 86) vurguladığı gibi gündelik hayatın üç aşamalı döngüsünde işe gidip gelme, çalışma, uyku (metro, boulot, dodo) tahmin edilenden daha karmaşık ve kırılğan yapıya sahip olduğundan izlerini bulmak için kullanıcıların anlatılarına derinlemesine bakmamızı gerektirir. Auge, (metro, boulot, dodo) “metro, iş ve uyku” sembolik üçlüsünü farklı bir biçimde değerlendirir. Ona göre, bu üç unsurun insanların sosyal yaşamlarında karşılaştıkları sınırlamaları temsil ettiğini ileri sürer. Bu ifade aslında bir insanın her gün metroyla işe gidip gelmek, iş yükümlülüklerini yerine getirmek ve eve dönüp uyumak yani bir dizi eylemlerle kişinin kendi zamanını ve özgürlüğünü kısıtlaması anlamına gelir. Ancak Auge, bu üçlü ifadenin anti-tezini öne sürer: “artık iş yok, metro yok, uyku yok” (2002: 69). O, bir kişinin işinin olmadığı ve dolayısıyla da metroyla yolculuk yapmasına gerek kalmadığı, bunun gelir eksikliği, stres ve işsizlik nedeniyle uykusuzluk gibi başka sorunlara yol açtığı bir durumu tahayyül etmeyi önerir. İnsanlar yüzleştikleri kısıtlama ve baskılara rağmen, başkalarıyla etkileşimde bulunarak ve rollerini sahneleyerek gündelik yaşamda anlam bulurlar. Ona göre, bu durum modern yaşama özgü bir olgu değildir, tüm toplumların yapısında vardır ve “birkaç kültürel ayrıntı ve birkaç teknolojik düzenleme dışında, her toplumun kendi “metrosu”, “iş” ve “uykusu” vardır (2002: 69). Dolayısıyla metro ile işe gidip gelme süreçleri hem de ortaya çıkan etkileşim süreçlerini, zaman ve mekanın bu anlamda bir pratik sunduğunu söylemek mümkündür.

Metrodaki etkileşim pratiklerini tek bir cümlede değerlendirmek oldukça zordur. Bu zorluğu görüşmecilere yöneltilen cevapların benzerliği kadar etkileşim deneyimleri ve kent yaşamına dair düşüncelerinin karmaşıklığı oluşturur. Elbette

ulaşım, aktarma ve buluşma noktası olarak metro tek bir tariftten fazlasıdır. Başka bir ifadeyle, metro hareketliliğin merkezidir çünkü insanlar günlük olarak alanı kullanır, sahiplenir, bağ kurar ve karşılıklı ilişkilerle yeniden üretirler. Mekan ve zaman sayesinde yolcular talep edilen anlam ve davranışı mümkün kılar. Metrodaki etkileşimler, yolcuların mekan ve zamanın kendilerine dayattığı belli düzen ve alışkanlıkları takip ederek uygulamaya dayalı bir etkinlik olarak organize edilmiştir. Ayrıca metroda görünürlüğün somutlaştırıldığı, yolcuların daha çok yolcu gibi davrandığı ve yüz yüze karşılaşmalarla etkileşimin pekiştirildiği temaslar vardır. Bunlar arasında görüşmecilerin de aktardığı şekliyle göz teması ve temel sınırlı etkileşim yöntemleri vardır. Bu etkileşimler hem karakterize edilen, somut hale gelen hem de önceden belirlenmiş davranış kalıplarını ihlal eden biçimleriyle ortaya çıkabilir. Bunun en iyi örneğini, metrodaki yazılı ve yazılı olmayan kuralların etkileşim düzenine etkisiyle doğru orantılı olması oluşturur. Aynı zamanda, metro yolculuk esnasında o ilk anda, kimin indiği veya bindiğini görmek ve göz ucuyla süzmek, diğer yolcuların da aynı bakışlarını üstünde hissetmek olan sivil dikkatsizliği de ortaya çıkarır. Metrodaki yüz yüze karşılaşmalar esasen sivil dikkatsizlik etrafında inşa edilmiştir. Diğer bir deyişle, sivil dikkatsizlik, yolcuların diğer insanlarla mekan olarak yakın ancak sözlü etkileşim olarak uzak oldukları bilinçli eylemlerdir. Sonuç olarak, sözsüz de olsa etkileşim kaçınılmazdır. Yolcular etkileşimi minimal ve sınırlı tutma gibi yöntemler kullanır. Bu yöntemler arasında, telefonlar, reklam ve tabelalar, sivil dikkatsizlik, göz temasından kaçınma gibi detaylar vardır. Sivil dikkatsizlik, yolcuların stratejik olarak uyguladıkları yer vermeme davranışı için ürettikleri göz temasından kaçınma ile etkileşimleri sınırlı tutmasıyla da ortaya çıkar.

Sonuç olarak, mekan etkileşim pratiklerini şekillendirmekle kalmaz, aynı zamanda mekansallık-zamansallık ile bireyin yürüttüğü, öznenin ortaya çıkardığı karşılıklı etkileşimi de açıklar. İstanbul metrosu yolcular arasındaki etkileşimlere dayanan sosyolojik çabanın hem akademik hem de şehir ve bölge planlamacılar için reformist bir ufuk sağlamasını bekliyoruz. nemli bir kısmı kavramsal ve kuramsal çerçeveden oluşan bu araştırma, bir yandan da işe gidip gelen yolcuların ulaşım rotaları, alışkanlıkları ve birbiriyle etkileşim pratiklerine dair verilen bilgilerle kullanıcılar için daha uyumlu ve dengeli düzenlemelerin ortaya çıkmasında ufakta olsa bir katkı sağlamayı amaçlar.

5. KAYNAKLAR

- Arendt, H. (1994). *İnsanlık Durumu*. (B. S. Şener, Çev.) İstanbul: İletişim Yayınları.
- Auge, M. (2002). *In the Metro*. University of Minnesota Press.
- Auge, M. (2021). *Yer-Değiller: Bir Üst-Modernite Antropolojisine Giriş*. (Ö. K. Buhari, Çev.) İstanbul: İnsan Yayınları.
- Bal, H. (2006). *Kent Sosyolojisi*. Isparta: Fakülte Kitabevi.
- Bauman, Z. (2015). *Sosyolojik Düşünmek*. (A. Yılmaz, Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Berger, P., & Luckmann, T. (2008). *Gerçekliğin Sosyal İnşası: Bir Bilgi Sosyolojisi İncelemesi*. (V. S. Öğütle, Çev.) İstanbul: Paradigma Yayıncılık.
- Bissell, D. (2018). *Transit Life: How Commuting is Transforming Our Cities*. Cambridge: MIT Press.
- Blumer, H. (1986). *Symbolic Interactionism: Perspective and Method*. University of California Press.
- Branaman, A. (1997). Goffman, E. Goffman, C. Lemert, & A. Branaman (Dü) içinde, *The Goffman Reader* (s. XLVI-LXXXII). New York: Blackwell.
- Burgess, E. W. (2021). Şehrin Büyümesi: Araştırmaya Giriş. R. E. Park, & E. W. Burgess içinde, *Şehir* (P. K. Kayalığıl, Çev., s. 89-106). Ankara: Heretik Basın Yayın.
- Butler, C. (2012). *Henri Lefebvre: Spatial Politics, Everyday Life and Right to City*. Routledge.
- Coser, L. A. (2010). *Sosyolojik Düşüncenin Ustaları: Tarihsel ve Toplumsal Bağlamda Fikirler*. (H. Hülür, S. Toker, & İ. Mazman, Çev.) Ankara: De Ki.
- Davis, M., & Levine, S. (1967). Towards a Sociology of Public Transit. *Social Problems*, 1(15), s. 84-91.
- De Boer, E. (Dü.). (1986). *Transport Sociology: Social Aspect of Transport Planning*. Oxford: Pergamon.
- De Botton, A. (2014). *Seyahat Sanatı*. (A. S. Bayer, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- De Certeau, M. (2008). *Gündelik Hayatın Keşfi I: Eylem, Uygulama, Üretim Sanatları*. (L. Arslan Özcan, Çev.) Ankara, Dost Kitabevi.

- De Certeau, M., Giard, L., & Mayol, P. (2009). *Gündelik Hayatın Keşfi II: Konut, Mutfak İşleri*. (Ç. Eroğlu, & E. Ataçay, Çev.) Ankara: Dost Kitabevi.
- Debord, G. (1981). Theory of Derive. K. Knabb (Dü.) içinde, *Situationist International Anthology* (s. 62-66). Berkeley: Bureau of Public Secrets.
- Dehaene, M., & De Cauter, L. (2008). *Heterotopia and the City: Public Space in a Postcivil Society*. Routledge.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1990). *Kapitalizm ve Şizofreni I: Bin Yayla*. (A. Akay, Çev.) İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Dirlikyapan, J. Ö. (Dü.). (2011). *George Simmel: Sosyolog, sanatçı, düşünür*. Doğu Batı Yayınları.
- Douglas, J. D. (Dü.). (1970). *Everyday Life: Toward the Reconstruction of Sociological Knowledge*. Chicago: Aldine Publishing Company.
- Esgin, A., & Çeğin, G. (2018). *Gündelik Hayat Sosyolojisi: Temelar, Sorunsallar ve Güzergahlar*. Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Felski, R. (2000). *Doing Time: Feminist Theory and Postmodern Culture*. NYU Press.
- Foucault, M. (2014). *Özne ve İktidar*. (I. Ergüden, & O. Akınhay, Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Frank, H. (1986). Mass Transport and Class Struggle. E. D. Boer (Dü.) içinde, *Transport Sociology* (s. 211-222). Oxford: Pergamon.
- Garfinkel, H. (2014). *Etnometodolojide Araştırmalar*. (Ü. Tatlıcan, Çev.) Ankara: Heretik Yayınları.
- Goffman, E. (2014). *Gündelik Yaşamda Benliğin Sunumu*. (B. Cezar, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları.
- Goffman, E. (2019). *Etkileşim Ritüelleri: Yüz Yüze Davranış Üzerine Denemeler*. (A. Bölükbaşı, Çev.) Ankara: Heretik Yayınları.
- Goffman, E. (2021). *Kamusal Alanda İlişkiler*. (M. F. Karakaya, Çev.) Ankara: Heretik Yayınları.
- Goffman, E. (2022). *Toplum İçinde Davranmak: Etkileşimlerin Sosyal Düzenine Dair Açıklamalar*. (A. Bölükbaşı, Çev.) Ankara: Heretik Basın Yayın.
- Harvey, D. (2008). *Umut Mekânları*. (Z. Gambetti, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları.
- Heller, A. (1984). *Everyday Life*. (G. L. Campbell, Çev.) London: Routledge & Kegan Paul.

- Heller, A. (1985). *Historia y Vida Cotidiana: Aportación a la sociología socialista*. Mexico: Grijalbo.
- Highmore, B. (2011). *Ordinary Lives: Studies in the Everyday*. London: Routledge.
- Höhne, S. (2021). *Riding the New York Subway: The Invention of the Modern Passenger*. MIT Press.
- Husserl, E. (2003). *Fenomenoloji Üzerine Beş Ders*. (H. Tepe, Çev.) Ankara: Bilim ve Sanat Yayınları.
- Jacobs, J. (2011). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı*. (B. Doğan, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları.
- Kaufmann, V. (2016). *Re-Thinking Mobility: Comtemporary Sociology*. Routledge.
- Lefebvre, H. (2010). *Gündelik Hayatın Eleştirisi I* (2. b.). (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi*. (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Lefebvre, H. (2015). *Şehir Hakkı*. (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Lefebvre, H. (2016). *Modern Dünyada Gündelik Hayat* (4. b.). (I. Gürbüz, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları.
- Lefebvre, H. (2017). *Ritimanaliz: Mekan, Zaman ve Gündelik Hayat*. (A. L. Batur, Çev.) İstanbul: Sel Yayınları.
- Levinas, E. (2016). *Husserl Fenomenolojisinde Görü Teorisi*. (Y. C. Uslu, Çev.) İstanbul: İthaki Yayınları.
- Levine, J., Vinson, A., & Wood, D. (1973). Subway Behavior. A. Birenbaum, & E. Sagarin içinde, *People in Places: The Sociology of the Familiar* (s. 208-216). Praeger Publishers.
- Martindale, D. (2000). Şehir Kuramı. A. Aydoğan (Dü.) içinde, *Şehir ve Cemiyet* (s. 35-100). İstanbul: İz Yayıncılık.
- Mauss, M. (2005). *Sosyoloji ve Antropoloji*. (Ö. Doğan, Çev.) Ankara: Doğu Batı Yayınları.
- Mauss, M. (2018). *Armağan Üzerine Deneme*. (N. Özyıldırım, Çev.) İstanbul: Alfa Yayınları.
- McKenzie, R. D. (2021). İnsan Topluluklarının Çalışılmasında Ekolojik Yaklaşım. Şehir içinde, *Park, Robert Ezra; Burgess, Ernest W.* (P. K. Kayalığıl, Çev., s. 107-124). Ankara: Heretik Basın Yayın.

- Mead, G. H. (2017). *Zihin, Benlik ve Toplum* (1. b.). (Y. Erdem, Çev.) Ankara: Heretik Yayınları.
- Merrifield, A. (2006). *Henri Lefebvre: A Critical Introduction*. Routledge.
- Metropol ve Tinsel Hayat. (2004). G. Simmel. içinde İstanbul: İletişim Yayınları.
- Park, R. E. (2021). Hobonun Zihni: Hareket Kabiliyeti ve Zihniyet İlişkisi Üzerine Düşünceler. R. E. Park, & E. W. Burgess içinde, *Şehir* (P. K. Kayalığil, Çev., s. 209-216). Ankara: Heretik Basın Yayın.
- Park, R. E. (2021). Şehir: Kent Ortamındaki İnsan Davranışlarının Araştırılması Üzerine. R. E. Park, & E. W. Burgess içinde, *Şehir* (P. K. Kayalığil, Çev., s. 37-88). Ankara: Heretik Basın Yayın.
- Pink, S. (2012). *Situating Everyday Life: Practices and Places*. Sage Publications.
- Ritzer, G., & Stepnisky, J. (2018). *Modern Sosyoloji Kuramları*. (H. Hülür, Çev.) Ankara: De Ki Yayıncılık.
- Schütz, A. (2018). *Fenomenoloji ve Toplumsal İlişkiler* (1. b.). (A. Akan, & S. Kesikoğlu, Çev.) Ankara: Heretik.
- Sennett, R. (2013). *Kamusal İnsanın Çöküşü*. (S. Durak, & A. Yılmaz, Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Simmel, G. (1996). Metropol ve Zihinsel Yaşam. *Cogito*(8), 81-89.
- Simmel, G. (2014). *Paranın Felsefesi*. (Y. Alogan, & Ö. D. Aydın, Çev.) İstanbul: İthaki Yayınları.
- Stalter, S. (2011). The Subway Crush: Making Contact in New York City Subway Songs, 1904-1915. *The Journal of American Culture*, 4(34), 321-331.
- Tuan, Y. F. (2001). *Space and Place: The perspective of experience*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- Türk Dil Kurumu. (tarih yok). *Ritim*. Haziran 6, 2024 tarihinde Türk Dil Kurumu: <https://sozluk.gov.tr/> adresinden alındı
- Türkoğlu, N. (2004). *Toplumsal İletişim: Tanımlar, Kavramlar, Tartışmalar*. İstanbul: Babil Yayınevi.
- Ünsaldı, L. (2020). *Burada Ne Oluyor?: Türkiye'de Etkileşimlerin Ekolojisi Üzerine Bir Deneme*. Ankara: Heretik Yayınları.
- Virilio, P. (2021). *Hız ve Politika: Dromoloji Üzerine Bir Deneme*. (M. Cansever, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları.

- Wallace, R. A., & Wolf, A. (2015). *Çağdaş Sosyoloji Kuramları*. (L. Elburuz, & M. R. Ayas, Çev.) Ankara: Doğu Batı Yayınları.
- Weber, F. (2018). Sunuş. M. Mauss içinde, *Armağan Üzerine Deneme* (N. Özyıldırım, Çev., s. 11-65). İstanbul: Alfa Yayınları.
- Weber, M. (2010). *Şehir*. (M. Ceylan, Çev.) İstanbul: Yarın Yayınları.
- Yago, G. (1983). The Sociology of Transportation. *Annual Review of Sociology*, 1(9), s. 171-190.
- Yibing, Z. (2012). *Derrida'nın Marx Hayaletleri Baudrillard ve Debord'un Yeni Toplumu*. (A. Muhaddisoğlu, Çev.) İstanbul: Kalkedon Yayınları.
- Zahavi, D. (2019). *Fenomenoloji: İlk Temeller*. (S. Bayazit, Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.



EKLER

EK1: GÖRÜŞME SORULARI

Bölüm I: Demografik Veriler

1. Yaşınız nedir?
2. Cinsiyetiniz nedir?
3. Eğitim düzeyiniz nedir?
4. Mesleğiniz nedir?
5. Etnik kökeniniz?
6. İstanbul'da hangi ilçede ikamet ediyorsunuz?
7. İş yeriniz İstanbul'un hangi ilçesinde bulunuyor?
8. İstanbul Metrosu'nu ne sıklıkta kullanıyorsunuz? (Örneğin, her gün, haftada birkaç kez vb.)
9. İstanbul Metrosunda hangi hatları ve istasyonları sıklıkla kullanıyorsunuz?
10. İşe gidip gelirken İstanbul Metrosu'ndaki seyahat süreniz ortalama olarak ne kadardır?
11. İşe giderken ve işten dönerken en sık hangi saatlerde İstanbul Metrosu'nu kullanıyorsunuz? (sabah 7-9; akşam 4-6)

Bölüm II: Zaman Algısı

12. Yoğun saatlerde (sabah 7-9; akşam 4-6) yolculuk yapma durumunuz hakkında deneyimlerinizi ve duygularınızı paylaşabilir misiniz? Bu saatlerde seyahat etmenin sizin için anlamını ve etkisini açıklayabilir misiniz?
13. Günlük işe gidiş gelişinizde harcadığınız zamanı ve bu sürenin sizin için ne ifade ettiğini anlatabilir misiniz? Bu süreyi nasıl değerlendiriyorsunuz?
14. Metrodaki kesintiler veya gecikmeler zaman algınızı nasıl etkiliyor? En son deneyimlediğiniz bir kesinti ve gecikme hakkındaki hislerinizi anlatabilir misiniz? Bu durumlar yolculuk sürenizi nasıl etkiliyor, örnek vererek anlatabilir misiniz?
15. Metroda zaman algınızı neler nasıl etkiliyor? Açıklayabilir misiniz?

Bölüm III: Mekân Algısı

16. Metro denildiğinde ilk olarak aklınıza ne geliyor? Metro yolculuğunun sizde oluşturduğu birinci izlenim nedir?
17. İstanbul Metrosu'nu deneyimlerken, metroyu bir mekân olarak nasıl algıladığınızı açıklayınız?
18. İşe gidip gelirken kullandığınız metro hattı ve istasyonlarının tasarımı ve mimarisi hakkında ne düşünüyorsunuz? Bu metro hat ve istasyonları mekân algınızı nasıl etkiliyor?
19. Yoğun ve yoğun olmayan saatlerde metro istasyonlarındaki alanı nasıl algılıyor ve deneyimliyorsunuz? Bu deneyimler arasındaki farklılıkları nasıl açıklarsınız?

Bölüm IV: Sosyal Etkileşim

20. Diğer yolcularla olan etkileşimler seyahat deneyiminizi nasıl etkiliyor? Sözlü veya sözsüz olarak kimlerle ve hangi sebeplerle etkileşime girersiniz? Bu etkileşimler sırasında nasıl hissedersiniz?
21. İstanbul Metrosu'nda her gün karşılaştığınız sıradan etkileşimleri nasıl tanımlarsınız? Diğer insanların genel davranış ve tutumlarını nasıl değerlendiriyorsunuz?
22. Yolculuğunuz sürecinde metroda yaşadığınız etkileşimlerin diğer günlük etkileşimlerinle kıyaslandığında ne gibi farklılıklar veya benzerlikler gözlemliyorsunuz?
23. İstanbul Metrosu'nda nasıl davranmanız gerektiğini düşünüyorsunuz? Sizce metroda yazılı ve yazılı olmayan kurallar nasıl uygulanıyor ve hangi kuralların geçerli olduğunu söyleyebilirsiniz? Kurallara uymayan kişileri gördüğünüzde ne düşünüyorsunuz?
24. Reklamlar ve tabelalar, metrodaki diğer yolcularla olan etkileşimlerinizi nasıl etkiliyor?
25. Metroda diğer yolcularla etkileşimlerinize ilgili yaşadığınız en unutulmaz anı ya da hikaye nedir? Bu deneyimin sizin için anlamı nedir?
26. Metro yolculuklarınızda gözlemlediğiniz insanların davranışlarında fark ettiğiniz belirli bir düzen ya da alışkanlıklarla ilgili yaşadığınız deneyimleri ve hissettiklerinizi paylaşır mısınız? Bu düzen ve alışkanlıkların sizin için anlam ve önemi nedir?

Bölüm V: Kültürel Bağlamda Etkileşim

27. İstanbul şehir yaşamının ve kültürünün günlük yaşamınıza ve etkileşimlerinize nasıl yansıdığını düşünüyorsunuz? Bu deneyimlerinizden bahsedebilir misiniz?
28. İstanbul'un kültürel çeşitliliği metrodaki diğer yolcularla etkileşimlerinizi nasıl etkiliyor?

E2: Gözlem Çizelgesi

Tarih:		Metro güzergahı:	Nereden:	Nereye:	
Göz. başlangıç saati:		Vagondaki konum:	Ön	Arka	Sağ Sol
Gözlemci:		Toplam yolculuk:		Hava:	
Yolcu hakkında kısa bilgi:					

Aktiviteler	Zaman1 (Sabah 7-9)	Zaman2 (Akşam 4-6)
Okumak (dergi, kitap, gazete)		
Mesajlaşma		
Telefonda konuşma		
Pc, tablet vb. kullanma		
Kulaklıkta (şarkı dinliyor/izliyor)		
Uyuyor/uyukluyor		
Yazı yazmak		
Konuşuyor (bir yabancı ile)		
Yemek/içmek		
Ekipman taşımak (bisiklet, paten vb.)		
Pencereden dışarı bakmak		

NOTLAR: