



# Kent İçi Ulaşımın Ulus Kent Kimliğine Etkisi: Bakü Örneği

\*

Oğuz Kağan Bayrakdar<sup>1</sup>  
ORCID: 0000-0001-7292-370X

Bahar Özsoy<sup>2</sup>  
ORCID: 0000-0002-6667-6789

## Öz

Küreselleşme sürecinde artan nüfus, genişleyen sınırlar ve güçlenen yerel eğilimler kentlerin önemli aktörler olarak ön plana çıkmasını sağlamıştır. Sakinlerini ve dışarıdan gelenleri belirli bir ideolojik fikir altında toplamayı amaç edinen yerel yönetimler, kentsel planlamayı ve kent içi ulaşımı bu amaç doğrultusunda şekillendirebilme imkânına sahiptir. Siyasi, kültürel, ekonomik, sosyal ve işlevsel bir bakış açısı ile planlanan kentler aynı zamanda ideolojik bir anlatıyı da içerebilmektedirler. Bu çalışma kent içi ulaşımın ulus kent kimliğinin oluşturulmasında etkili olduğunu savunmaktadır. Tarihi ve siyasi koşulların etkisi ile etnik kimliğe yapılan vurgunun oldukça güçlü olduğu Azerbaycan'da, kent içi ulaşımın merkezi yönetimin ideolojik kimliğine uygun insan tipi oluşturmada bir araç olarak kullanıldığı iddia edilmektedir. Bu kapsamda çalışmada kent içi ulaşımın sağlandığı güzergâhların ulusal kimlik oluşturma sürecine olan etkisi Bakü örneği üzerinden ele alınmış olup kentin en çok kullanılan hatlarından biri olması sebebiyle 18 numaralı otobüs güzergâhı örneklem olarak incelenmiştir. Sonuçta durak isimlerinden hat güzergâhına, güzergâh etrafındaki kent mobilyalarından otobüs üzerindeki yazılara kadar çoğu isim, simge ve görselin siyasi iktidarın kendi egemenliğini meşrulaştırmada bir araç niteliği taşıdığı gözlemlenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kent içi ulaşım, kent kimliği, milli ideolojiler, Bakü.

<sup>1</sup> Doktora Öğrencisi, Bakü Devlet Üniversitesi, Tarih Fakültesi,

E-mail: oguzkaganbayrakdar@outlook.com

<sup>2</sup> Dr. Öğr. Üyesi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,

E-mail: b.ozsoy@hbv.edu.tr



# The Effect of Urban Transportation on Nation Urban Identity: The Example of Baku

\*

Oğuz Kağan Bayrakdar<sup>3</sup>  
ORCID: 0000-0001-7292-370X

Bahar Özsoy<sup>4</sup>  
ORCID: 0000-0002-6667-6789

## Abstract

*Increasing population, expanding borders, and strengthening local trends in globalization have brought cities to the forefront as significant actors. Local governments, which aim to gather residents and outsiders under a specific romantic idea, have the opportunity to shape urban planning and urban transportation in line with this purpose. Cities planned with a political, cultural, economic, functional, and social point of view can also contain an ideological narrative. This study argues that urban transportation effectively creates the identity of the national city. In Azerbaijan, where the emphasis on ethnic identity is quite substantial due to the influence of historical and political conditions, it is claimed that urban transportation is used to create a human type suitable for the ideological identity of the central government. In this context, the effect of the routes on the national identity formation process was handled through the Baku example, and bus route number 18 was examined as a sample since it is one of the most used lines of the city. As a result, it has been observed that most of the names, symbols and images, from the names of the stops to the line route, from the urban furniture around the route to the writings on the bus, are a tool for the political power to legitimize its own sovereignty.*

**Keywords:** *Urban transportation, Urban identity, National ideologies, Baku.*

<sup>3</sup> PhD student, Baku State University, Faculty of History, E-mail: oguzkaganbayrakdar@outlook.com

<sup>4</sup> Asst. Prof, Ankara Hacı Bayram Veli University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, E-mail: b.ozsoy@hbv.edu.tr

## Giriş

Çoğunlukla pratik ihtiyaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen kent içi ulaşım, kent içerisinde farklı merkezlerin oluşmasına ya da insanların zamanlarını etkin şekilde kullanmasına olanak sağladığı gibi kent dışından ya da kent içinden bireyleri belirli bir güzergâh doğrultusunda bir yere ulaştırmayı da mümkün kılar. Bunun yanında kentsel ulaşımın psikolojik-ideolojik etkilerinden söz etmek de mümkündür.

Ulaşım güzergâhları çoğunlukla insanların hareketlerini kolaylaştırmak ve zamanın etkin şekilde kullanılmasını sağlamak üzere tasarlanırsa da hat üzerindeki yapıların, kullanılan isimlerin ve konumlandırılan aksesuarların insanların bilinç altında çeşitli anlamlar çağrıştırması da hedeflenebilmektedir. Tarihi olaylara ya da mekânlara, kahramanlara, yaşanan bir drama atıfta bulunan ulusal imgelerle kolektif hafıza diri tutulmaktadır. Kentleri bu şekilde ulusal imgelerle süsleme anlayışı ulus devletlerin ortaya çıkması ile gündeme gelmeye başlamıştır. Sakinlerini ve dışarıdan gelenleri belirli bir ideolojik fikir altında toplamayı amaç edinen yönetimler de, özellikle sokak ve meydan isimlendirmelerinde bu yöntemden faydalanmışlardır. Bunun yanında kent içi ulaşımın da siyasi bir araç olarak kullanılabileceğini ifade etmek gerekir.

Metro, otobüs, tramvay, taksi, feribot gibi farklı türlerden ulaşım araçlarına sahip olan kentlerde yönetimler, resmî ideolojilerini sergilemek için bu ulaşım araçlarından faydalanabilmektedirler. Nitekim günümüzde kent güzergâhları bu amaçlar doğrultusunda kent mobilyalarıyla<sup>5</sup> düzenlenmiş ya da ulaşım güzergâhları bu amaca hizmet edecek şekilde belirlenmiştir. Yerel yönetimler bu vasıtalar aracılığıyla kolektif etkileşimin gerçekleşebileceği, kolektif belleğin korunup geleceğe aktarılabilmesi için kamusal alanlar oluşturabilmektedirler. Otobüs duraklarına verilen isimler, güzergâh üzerinde insanların fark edebileceği alanlarda yer alan milli kimliği temsil eden semboller, dolmuş-otobüs gibi toplu taşıma araçlarının rotalarının kentten öne çıkan kültürel ve milli değerlerini yansıtacak şekilde belirlenmesi bu güzergâhların milli ideolojiyi destekleyecek şekilde kurgulandığına işaret etmektedir.

<sup>5</sup> “Kentsel donatı elemanları”, “kent aksesuarları”, “çevre düzenleme öğeleri” gibi isimlerle de ifade edilen kent mobilyaları, kentsel ilişkilerin oluştuğu mekânlarda yer alan, kentsel fonksiyonları sağlamanın yanında kente çağdaş ve estetik bir görünüm kazandırmayı amaçlayan ve her kullanıcının kendi algısına göre bir anlam yüklediği levhalar, heykeller, bayrak direkleri, meydan saatleri, duraklar gibi unsurlardır. Ayrıntılı bilgi için bkz: Aksu, 2012.

Bu çalışma, kent içi ulaşımın sağlandığı güzergâhların ulusal kimlik oluşturma sürecine olan etkisini Bakü 18 numaralı otobüs hattı örneği üzerinden ele almıştır. Çalışmanın amacı egemen siyasi güç tarafından kolektif hafızayı etkilemede, kendi ideoloji ve egemenliğini meşrulaştırmada kent içi ulaşımın bir araç olarak kullanılabileceğinin gösterilmesidir. Bu amaçla çalışmada Bakü kentinde egemen siyasi güç tarafından kolektif hafızanın milli duyguları harekete geçirme noktasında ulaşımı nasıl araçsallaştırdığına, egemenliğini meşrulaştırmak için otobüs hattındaki durak, yer ve kent mobilyalarını ne şekilde kurguladığına ve planladığına ilişkin bir analiz yapılmıştır.

Çalışmada nitel araştırma yöntemlerinden çoklu metot yöntemi uygulanmıştır. Bilindiği gibi nitel araştırma yönteminde alandan toplanan verilerden hareket edilerek bu veriler içerisinde saklı duran bilgi ortaya çıkarılmaya çalışılır (Özdemir, 2010). Bu kapsamda temellendirilmiş kuram (grounded theory), kaynak taraması, yerinde gözlem ve tartışma yöntemleri çalışma kapsamında kullanılanlardır. Temellendirilmiş kuram, araştırılan olgu ile ilgili bireylerin davranışlarını ve inançlarını anlamada sürecin incelendiği ve sosyal yaşamı kuramsal olarak hissetmenin kendisinin bir süreç olduğu; bir anlamda gömülü halde olan esas kategorinin araştırılmasında kullanılan bir yöntemdir (İlgar ve Coşgun İlgar, 2013). Yine çalışmada güzergâh üzerindeki tüm duraklar, durak isimleri, insanların hattı yoğun olarak kullandığı zaman aralıkları ve hat üzerinde otobüsün geçtiği yerler gözlemlenmiştir.

Diğer taraftan nitel araştırmaların çoğunlukla kişilerin kanaatleri, tecrübeleri, algıları ve duyguları gibi subjektif verilerle meşgul olan ve yorumlamacı paradigmayı esas alan bir yöntem olması (İlgar ve Coşgun İlgar, 2013) gibi nedenlerle sosyal bilimlerde ortaya çıkan nitel araştırmaların sınırlılıklarının bu çalışma için de geçerli olduğu gözden kaçırılmamalıdır.

## **Ulus Devlet ve Kimlik Oluşumu**

Sözlük anlamı olarak ulus, çoğunlukla aynı toprak parçası üzerinde yaşayan, aynı kökten gelen, tarihleri, kültürleri, gelenekleri ortak olan, çoğu kez aynı dili konuşan insanlar topluluğu olarak ifade edilmektedir. Ulus kavramı ile bağlantılı olan devlet, hukuken ulusu kişileştiren, iç ve dış egemenliğe ve örgütlü zor kullanma tekeline sahip, belli bir toprak parçası üzerinde yer alan kamu hukuku tüzel kişisi olarak tanımlanır (Germeç Tanrıverdi, 2017, s. 67).

Ulus ve devlet tanımlarını bünyesinde barındıran ulus devlet kavramı ise Giddens tarafından "bir toplumun yöneticilerinin başarılı bir biçimde şiddet araçlarının denetimini tek elden topladıkları ve bu denetimin sınırları, kesin bir

biçimde belirlenmiş bir toprak parçası üzerinde yönetimlerini destekleyen başlıca yaptırım olduğu siyasi yönetim kuramlarını kapsayan devlet” şeklinde tanımlanmaktadır (Giddens, 2012, s. 144).

Bireylerin ve ulusların aidiyet ve güvenlik (askeri, ekonomik, siyasi vs.) arayışlarının ortaya çıkmasında etkili olduğu ulus devletlerin temelleri ile ilgili çeşitli görüşler bulunmaktadır. Bu kapsamda kimi araştırmacılar ulus devletleri Avrupa’da kilise egemenliğinin son bulduğu Vestfelya Barışı (1648) ile ilişkilendirirken diğerleri kavramın 1789 Fransız İhtilali ile ortaya çıktığını savunmaktadır (Sarıbay, 2000; Dieckhoff ve Jaffrelot, 2010). Bununla birlikte genel olarak ulus devletlerin ortaya çıkması ile egemenlik haklarının monarklardan millete geçtiğini ifade etmek gerekmektedir. 18. yüzyılla birlikte dil, kültür ve tarih gibi unsurlar milli kimliğin inşa edilmesinde araçsallaştırılmış ve ulus devletler vatandaşlarını tek bir şemsiye altında toplamayı amaçlamışlardır. Ulus devletlerin söz konusu amaçları hayata geçirmesinde milliyetçilik düşüncesi etkili olmuştur. Belirli bir toplumsal geçmişe sahip ve kültürel seviyeleri farklı bireylerin milliyetçilik aracılığıyla herhangi bir zorlamaya gerek kalmadan bir noktada buluşabilmesini sağlayan şey ise simgelerin yeteneğidir (Şahnagil, 2016, s. 613). Gerek 20. yüzyıldaki iki büyük savaş ve gerekse İkinci Dünya Savaşı sonrası süreci ifade eden Soğuk Savaş döneminde söz konusu simgelerden faydalandığı görülmektedir. Bu simgeler siyasi bir söylem, dil, işaret, marş, bayrak, anıt olabileceği gibi vatandaşları bir araya getirebilme etkisi bulunan özel bir gün ya da kutlama olabilmektedir. Örneğin, Sovyetler Birliği’nde yönetim, İkinci Dünya Savaşı’nda hayatını kaybedenlere kahramanlık ünvanı vermiş ve savaşın bittiği günü “galibiyet bayramı” ilan etmiştir. Yine, Sovyetlerden bağımsızlığını kazanan ülkelerin milli benliklerini tanımlamada Sovyet dönemini çağrıştıracak heykel ve yapıtların ortadan kaldırıldığı, önemli devlet kurumlarının yerel dilde adlandırıldığı görülmektedir. Siyasi bir amaç barındıran bu simgesel eylemler ulus devlet anlayışının bir yansıması olarak okunmalıdır.

Smith tarafından tarihi bir toprak-ülke ya da yurt; ortak mitler ve tarihi bellek; ortak bir kitlesel kamu kültürü; topluluğun bütün fertleri için geçerli ortak yasal hak ve görevler; bireylerin ülke üzerinde serbest hareket imkânına sahip oldukları ortak bir ekonomi şeklinde tanımlanan ulus kimlik, ulus devletin ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır (Smith, 1994, s. 31-32). Bu kimliği oluşturmak, muhafaza etmek ve geleceğe aktarmak ise ulus-devletin görevleri arasında yer almaktadır.

21.yüzyıla gelindiğinde kimlik oluşumunda dil, din, kültür, tarih, coğrafya, ekonomi, eğitim gibi faktörlerin yanı sıra kentlerin de siyasi iktidarlar

tarafından meşruiyetlerinin sağlanmasında bir araç olarak kullanıldığı görülmektedir. Günümüz kentleri, hükümetlerin topluma erişim kanallarından birini meydana getirmektedir. Bu çerçevede kimi ülkelerde resmî ideolojinin gereklilikleri doğrultusunda kentler planlanmakta, özellikle yoğun kullanılan kentsel alanlarda ulus bilincine vurgu yapan simgeler tercih edilmektedir. Böylece ulus kimliğini muhafaza etme konusunda belirleyici bir rol üstlenen kentler, sakinlerinin düşünce yapısını etkilemektedirler.

### **Küreselleşme/Yerelleşme Çağında Kentlerin Anlatısı**

Kent, sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun yerleşme, barınma, gidiş-geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinmelerinin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşlarda bulunduğu, nüfus yönünden daha yoğun yerleşim birimi olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1998, 67-68). İlkçağ uygarlıklarından günümüze siyaset, ekonomi, kültür ve sanat aktivitelerinin merkezi olan kentler, uygarlığın ve medeniyetin beşiği olagelmıştır. Yerleşik yaşama geçişle birlikte oluşmaya başlayan sosyal düzen kent mekânında kurgulanmış ve hayata geçirilmiştir. Tarihsel süreçte site, komün, polis gibi isimler alan kentler, kendi içerisinde her daim bir anlatıya sahip olmuştur.

Bugün demokrasinin kökenleri kent devletlerinde aranmaktadır. Ticari faaliyetler kentleri Orta Çağ'da dahi görünür kılmaya devam etmiştir. Bu dönemde bir yandan kendini korumaya alan kentler diğer yandan kendine özgü hukuk ve yönetim biçimi ile bir kimlik kazanmıştır (Pustu, 2006, s. 143). Sanayi Devrimi ile büyük bir değişim yaşayan kentlerin anlatısı da başkalaşmış ve artan sosyal hareketlilik kentleri bir nevi yeniden kurgulamıştır. Hızla artan nüfus kent mekânının genişlemesini, fiziksel çevrenin dönüşümünü, yeni imkân ve olanakları ile kentlerin birer cazibe merkezi haline gelmesini sağlamıştır. Kimi zaman yokluktan ve yoksulluktan kaçanlar kentlere yönelmiş, taş toprağı altın görülen kentler farklı sosyal grupların bir şekilde yaşama tutunmasında umut olmuştur. Teknolojinin gelişmesi, işgücünün uzmanlaşması, ulaşım ağlarının çeşitlenmesi, sanayi ve hizmet sektörünün büyümesi kentlerinin şekillenmesinde etkili olan diğer faktörlerdendir (Sipahi ve Özsoy, 2022, s. 3).

Diğer taraftan sürekli olarak artan nüfus ulaşım, konut, çevre kirliliği, altyapı yetersizliği gibi kentsel sorunları beraberinde getirmiştir. Örneğin, 1950'li yıllarda artan kırdan kente göç eylemleri ile Türkiye'de ortaya çıkan konut yetersizliğine çözüm, bir gecede inşa edilen gecekondularla bulunmuştur. Zamanla

bir rant haline getirilen gecekondular alanlarının oluşturduğu kentler, belirli toplum yapısını anlatmak için kullanılan bir örnek haline gelmişlerdir.<sup>6</sup> Bununla birlikte bu dönemde yaşanan iki büyük savaştan en fazla etkilenen alanlar olan kentlerin diplomasi faaliyetlerinde artan görünürlüklerine de tanıklık edilmektedir. Savaş ve çatışma olguları, demokrasinin ve liberal değerlerin yaygınlaşması, bilgi iletişim teknolojilerinin gelişmesi artan nüfus ve bu nüfusun ihtiyaç, beklenti ve sorunlarının çeşitlenmesi noktasında devletin rolünün sorgulanması kentlerin yeni anlatılarla güçlü birer aktör konumuna gelmesinde etkili olmuştur (Sipahi ve Özsoy, 2021, s. 363).

Kimi zaman tarihten kimi zaman kültürden kimi zamansa sahip oldukları özgünlüklerinden faydalanan kentler bir değer oluşturarak kimlik kazanmaktadır. Nitekim Tekeli'nin (1990, s. 58-60) ifade ettiği gibi salt mekânsal bir değer atfedilen kentler kimliksizdirler. Oluşturulan kent kimliği ise bir kentin en yalın anlatısı olabilmektedir. Örneğin, Soğuk Savaş döneminin ardından bağımsızlığını kazanan eski Sovyet coğrafyasındaki ülkelerde sokak adları "hafıza" ile ilişkilendirilmiş, kent kimliği ulusal imgelerin kullanılması yoluyla oluşturulmaya çalışılmıştır.<sup>7</sup> Azaryahu (1992, s. 3), resmi bir hafıza deposunun parçası olan sokak adlarının (anıtlar ve anıt levhalar gibi diğer nesnelerin), belirli bir toplumun hafızasını okumak için önemli bir kaynak olduğunu ifade etmektedir. Bunun yanında kentlerin sahip olduğu kimi ekonomik, coğrafi, kültürel ve tarihi unsurların da kentleri tanımlamada önemli birer kaynak olduğu belirtilmelidir. Örneğin, Hazar Denizi'ne kıyıdaş ülkelerden olan Azerbaycan petrol ve doğal gaz açısından en zengin ülkelerden biridir. Bu zenginlik özellikle Bakü'nün kent kimliğine tesir etmiştir (Bayrakdar, 2020, s. 3396 ; Çevikel, 2022, s. 55).

Yine kentler eşitlik ve özgürlük taleplerinin somutlaştığı alanlardır. Akkoyunlu Ertan (2008, s. 125), kentsel mekân ve olanakların yeni insan hakları düşüncelerinin ortaya çıkmasındaki rolüne işaret etmektedir. Bu kapsamda tüm kent sakinlerinin çeşitli farklılıklarıyla kentte barınma ve ihtiyaçlarına göre yaşam alanları olarak kentlerini şekillendirme hakkını içeren "kent hakkı" kavramı önem kazanmaya başlamıştır (Sadri, 2011, s. 48). Temelleri

<sup>6</sup> İkinci Dünya Savaşı sonrasında gecekondular sayısının hızlı bir şekilde arttığı Türkiye'de özellikle İstanbul gecekondular kentine dönüşmüştür. Ayrıntılı bilgi için bkz: NTV, 2021.

<sup>7</sup> Siyasi otoritenin bir özelliği olarak adlandırma, ilk kez Fransız Devrimi sırasında ortaya çıkmıştır. Bu gibi sembolik eylemlerle, monarşist geçmişin adı değiştirilerek, devrimci rejime doğrudan atıf yapılmıştır. Böylece Fransız Devrimi, siyasi rejimdeki büyük değişikliklerin ve siyasi tarihteki kırılmaların ortak bir özelliği haline gelen sokakların yeniden adlandırılmasında bir model oluşturmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz: Azaryahu, 1996, s. 481.

1871 Paris Komününe dayanan Kent ve Kentli hakları Paris Komününde, beledi özgürlüğün yanı sıra bireysel özgürlük, vicdan özgürlüğü ve çalışma özgürlüğünün güvence altına alınması, toplumsal olay ve karar alma süreçlerine yurttaşların katılımı, ifade özgürlüğü; kentte düzeni sağlamak için savunma güçlerinin örgütlenmesi gibi isteklere dayanmaktadır (Castell, 1983, s. 15, 19-22, 24'ten akt: Akkoyunlu Ertan, 1997, s. 39). Tekeli'ye göre (1994, s. 29), insan haklarının kentlerde uygulamaya geçilmesi ve bu konuda pratik kazanılması, kentli haklarının varlığı ile mümkündür. Kentli haklarına yönelik uluslararası alanda bağlayıcılığı olan ortak bir anlaşma bulunmasa da 90'lı yıllardan itibaren kent sakinlerinin haklarının sağlanmasına yönelik kimi girişimlere tanıklık edilmektedir.

### **Kent Mekânlarında Ulus Devletlerin İzleri**

Günümüzde okunabilir kent anlayışı giderek azalmaktadır. Küreselleşmenin etkisiyle özgünlüğünü yitiren ve tek düze hale gelen kentlerde imgelere odaklanabilmek zor olsa da çeşitli aksesuarlar aracılığıyla kent sakinleri kendilerini “yaşanmışlıklara” götürebilecek kimi anlamlar üretebilmektedirler. Bu kapsamda kentin yoğun kullanılan bölgelerine kenti anlatan, geçmişle bağ kurup aidiyet oluşturabilen, -sıradanlaşan ve tek düze hale gelen yaygın imgelerin aksine- ulusun kültürel öğeleri vasıtasıyla milli duyguları çağrıştıran çeşitli kentsel mekânlar eklenmiştir. Belirli bir dünya görüşü oluşturmayı amaçlayan bu yerler kimi zaman toplumdaki baskın ideolojinin bir yansımasıdır (Palonen, 2008, s. 220; Kaşıkçı, 2019, s. 1347). Sosyal etkileşimin önemli bir saçı ayağı olan bu alanlar, sahip olunan gücün ifade edilmesinde bir araç özelliği taşımaktadırlar (Azaryahu, 1996, s. 312). Homojen bir toplum yapısı oluşturmayı hedefleyen yönetimler, kentsel mekânları kullanarak topluma bir ideolojiyi benimsetme gayreti içerisindeyler. Nitekim, yerel alanda yapılan düzenlemelerle vatandaşların yoğun ve sık olarak kullandığı mekânlar yönetimin anlatı alanlarına dönüşebilmektedir.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında egemen düzenin kendisini meşrulaştırmak için başvurduğu bu yöntem özellikle sokak isimlendirmeleri aracılığı ile uygulanmıştır. İktidar değişiklikleri veya devlet erkinin savaş ya da işgal sonrasında el değiştirmesi ile sokak ve meydan isimleri yeniden adlandırılmıştır. Böylece kimi ülkelerde şehirler ulus-devletin genel ulusal kültürüne katkıda bulunmuştur (Azaryahu, 1992, s. 16). Bunun yanında sokak adlandırma, siyasi düzenin meşrulaştırılmasıyla da yakından ilgilidir. Rejimler, ulusal kahramanların veya büyük olayların anılması yoluyla, siyasi meşruiyet kazanmak için kendilerini ulusun geçmişteki görkemiyle ilişkilendirmeye çalışmaktadırlar (Kaşıkçı, 2019, s. 1347).



Bu tür politikaların Sovyetler Birliği döneminde de uygulandığını söylemek mümkündür. Sovyet yönetimi başlangıçta yerelleştirme (korenizatsiya) politikası uygulasa da zaman içerisinde bu eğilimden uzaklaşmıştır. Örneğin, ulusal diller 1920-30 yılları arasında alternatif olarak kabul edilmiş ancak zamanla çeşitli ayrıcalıklar getirmesi nedeniyle Rusça konuşmak-yazmak- bilmek yaygın hale gelmiştir. Böylece oluşturulmaya çalışılan, köklerinden kopmuş, milli değerlerden yoksun, sosyalist ülküye sahip, Rus kültürünü benimsemiş “Homo Sovieticus” adı verilen Sovyet insanı birlik içerisinde ideal model olarak ortaya çıkmıştır (Hasanoğlu, 2015, s. 326). Bu şekilde milli farklılıklar ortadan kaldırılmış, Rus kültürü şemsiyesi altında tek bir kültür oluşumu desteklenmiştir. Milli değerleri yok etmeye yönelik uygulanan bu tür politikalarla Sovyet yönetimi, halkların milli bilinç kazanmasında önemli bir yeri bulunan dil ve alfabe gibi unsurları ortadan kaldırmış ya da Ruslaştırmıştır.

Ruslaştırma ve kendi ideolojisini dayatma siyasetinin bir yansıması olarak kullanılan bir diğer yöntem de kentin işlek alanlarına siyasi figürlerin heykellerinin konulmasıdır. 1991 yılı öncesinde, Birliğe üye olan birçok ülkede kent meydanlarında Stalin ya da Lenin heykellerine rastlamak mümkündür. Sovyetlerin dağılması ile bağımsızlığını kazanan ülkelerde bu isimlerin heykelleri meydanlardan kaldırılmış olsa da yerlerine ya yeni heykeller ya da bağımsızlığın sembolü olacak şekilde bayraklar eklenmiştir. Bu eğilimin çoğu ülkede sürdürüldüğünü belirtmek gerekmektedir. Örneğin, yakın dönemde Özbekistan’ın başkenti Taşkent yakınlarında açılan “Yeni Özbekistan Parkı”na Özbek halkının 3 bin yıllık tarihinden esinlenerek inşa edilen Bağımsızlık Anıtının duvarlarından birinde Cumhurbaşkanı Şevket Mirziyoyev’in göreve gelmesiyle hedeflediği devlet yönetimi ve yargı sisteminin modernizasyonu, ekonominin liberalleştirilmesi, dış politika ve sosyal sektördeki reformları içeren kalkınma stratejisinin yer alması dikkat çekicidir (Abdülkerimov, 2021). Bunun yanında birçok ülkede sokak isimlerinden durak isimlerine varıncaya kadar kamusal alandaki yapı, eser ve objeler milli kimlik oluşturma çerçevesinde yeniden kurgulanmıştır.

Literatürde konu ile ilişkili araştırma bulunmama ile birlikte bu çalışma kent sakinlerinin günlük ihtiyaçlar doğrultusunda aktif bir şekilde kullandığı toplu taşıma araçlarının da egemen gücün anlatısı olabileceğini iddia etmektedir.

### **Bir Kent Hakkı olarak Ulaşım: Bakü Üzerine Notlar**

Kavramsal açıdan yer değiştirme anlamına gelen ulaşım (transport/transportation), Latince bir yerden başka bir yere geçme anlamı taşıyan “trans” kelimesi

ile taşımak, götürmek anlamlarına gelen “portare” kelimesinin birleşiminden oluşmaktadır (Naryaprağı ve Polat, 2020, s. 206). Toplumsal yaşama biçimleri ile doğrudan ilişkili olan ulaşımın bir toplumun ekonomik, sosyal, politik ve çevresel rolleri üzerinde etkisi bulunmaktadır (Morlok ve Viton, 1975’ten akt: Naryaprağı ve Polat, 2020, s. 206). Lynch’in izler olarak ifade ettiği yollar ise hareketin sağlandığı kanallardır. Bunlar sokaklar, yürüyüş yolları, toplu taşıma hatları, kanallar, demiryolları olabilir. Bu yollar üzerinde hareket halinde olan insanlar kenti gözlemlemekte ve diğer çevresel unsurları algılayarak bütünle ilişki kurmaktadır (2010, s. 41). Bu ilişki, birey ya da araçların dolaşım halinde olmasının bir sonucudur.

Dolaşım, Avrupa Kentsel Şartında “toplular taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması” olarak tanımlanmaktadır. Keleş de (1998, s. 43) benzer şekilde dolaşımın gelip geçmeye ayrılmış yerlerde sokaklarda ve anayollarda insanların ve taşıtların gidiş-gelişi olduğunu ifade etmektedir. Kentli haklarının çerçevesinin genişlemesi ile ortaya çıkan ve sağlanma yükümlülüğünün devlete ait olduğu dolaşım hakkı, seyahat hakkının kent mekânında somutlaşması olarak kabul edilebilir.

Azerbaycan’ın başkenti Bakü, hem ülkenin hem de Kafkasya’nın en gelişmiş kentidir. Ekonomik büyüklüğü, siyasal canlılığı, kültürel ve sanatsal olanakları ile cazibe merkezi olan Bakü, bir metropol konumundadır. Kentlere sunulacak hizmetlerde rol ve sorumluluklar konusunda merkezi yönetimin etkisinin baskın olduğu ülkede, yerel yönetimlerinin hareket alanı oldukça sınırlıdır. Bununla birlikte artan nüfusa karşılık çeşitlenen beklenti ve istekler kentli haklarına yapılan vurgunun önem kazanmasını sağlamıştır.

Tarihsel olarak bakıldığında Bakü ulaşım ve taşıma sistemi Çarlık Rusya öncesi dönem, Çarlık Rusya, Sovyetler Birliği ve bağımsızlık sonrası olmak üzere dört dönemde ele alınabilir. *Çarlık Rusya öncesi dönemde* kale ile çevrilmiş “eski şehir (içeri şəhər)” den oluşan Bakü, birbirine yakın ara sokaklardan ibarettir. Bu sokaklarda ulaşım genellikle at ve atlı arabaların kullanımıyla gerçekleştirilmiştir (ATƏT, 2013, s. 4). *Çarlık Dönemi’nde* yönetim merkezi olarak Bakü’nün (1859 yılında) belirlenmesi ile Bakü’de eski şehrin surlarının ötesinde kentsel dönüşümün ilk adımları atılmıştır (Ataşer ve Sayfutdinova, 2014, s. 270). 1864 yılında kentsel dönüşüm için hazırlanan plan ile Bakü’nün sokak ve caddeleri düzenlenmiş, yeni kentsel mekânlar oluşturulmuş, kentlilerin ihtiyaçlarına yönelik park, meydan gibi toplumsal alanların yapımına başlanmıştır (Fətullayev, 2013, s. 36-37). Petrol sanayisinin Bakü’de gelişmesi kent refahına büyük katkı sağlarken

Batı fikirlerinin ülkeye girmesini de kolaylaştırmıştır. Bu dönemde Bakü'de Avrupa kent anlayışının yaygınlaştığı görülmektedir (ATƏT, 2013, s. 4). *Sovyetler Birliği döneminde* birçok alanda değişim yaşanırken ulaşım konusu genel olarak ihmal edilmiştir. Sovyet planlama sistemi, yerleşim alanlarının boş alanlara doğru genişletilmesini öngörürken ulaşım planlaması, planlamanın temel bir unsuru olarak görülmemiştir (Jafarlı, 2018, s. 16). *Bağımsızlık sonrası dönemde* Bakü, uluslararası alandaki kent içi ulaşım standartlarına erişmeye çalışmıştır. Kent içi ulaşımında kullanılan tramvay kaldırılmış, yeni bir ulaşım planlaması gündeme gelmiştir. Bu dönemde metro istasyonlarının sayısının artırılması ilk etapta yolcu yoğunluğunu arttırsa da yeni otobüs hatlarının oluşturulması ile Bakü kent içi ulaşımında otobüslerin daha fazla tercih edilmesine imkan sağlamıştır (ATƏT, 2013, s. 5).

Günümüzde kentsel planlama çeşitli bakanlıklar ve devlet kurumları aracılığıyla yürütülmekle birlikte Cumhurbaşkanı tarafından da planlama ile ilgili kararlar alınabilmektedir. Bu kapsamda 21 Aralık 2015 tarihinde Cumhurbaşkanı Aliyev tarafından "Bakü şehir içi nakliyat ve ulaşımın ıslah edilmesi" adında bir karar alınmış ve Bakü Taşımacılık Ajansı (*Bakı Nəqliyyat Agentliyi (BNA) / Baku Transport Agency*) kurulmuştur.<sup>8</sup> Kent içi ulaşım ve taşımacılıktan sorumlu temel kurum olan BNA, çeşitli devlet kurumları ile koordineli bir şekilde çalışmaktadır (BNF, 2021, s. 7). Örneğin, Devlet Mimarlık ve Kentleşme Komitesi (*Dövlət Memarlıq və Şəhərsalma Komitəsi*) ile "kentte hareketlilik, yolda güvenlik, bisiklet ve yaya yollarının temini ve temiz hareketlilik" gibi başlıkları kapsayan bir plan hazırlanmıştır. Yine, BNA modern kent hayatının ihtiyaçlarına yönelik 18,5 km olan bir bisiklet ağı kurmayı planlamaktadır. Bunun yanı sıra "yeşil şehir, temiz şehir" anlayışına uygun olarak elektrikle çalışan otobüslerin kullanımı ve altyapısı konusunda da çalışmalar yapılmaktadır (BNF, 2021, s. 19-20).

Diğer kentlerle kıyaslandığında oldukça kalabalık olan Bakü'deki en önemli sorunlardan biri de kent içi ulaşım konusudur. Bu kapsamda kentteki trafik sorununu çözmek için çeşitli politikalar belirlenmiştir. Cumhurbaşkanı 2006 yılında Bakü'nün kentsel ulaşım sisteminin iyileştirilmesine yönelik bir kararname kabul etmiştir. 2010 yılında ise hükümet kentsel ulaşım altyapısı ile ilgili diğer projeleri uygulamaya başlamıştır. Finansman açıklarına rağmen, ulaşım altyapısının geliştirilmesi, hükümetin kilit kalkınma hedeflerinden biri olmaya devam etmektedir (Jafarlı, 2018, s. 18).

<sup>8</sup> Bilgi, 30.12.2021 tarihinde BNA'dan e-posta yoluyla edinilmiştir.

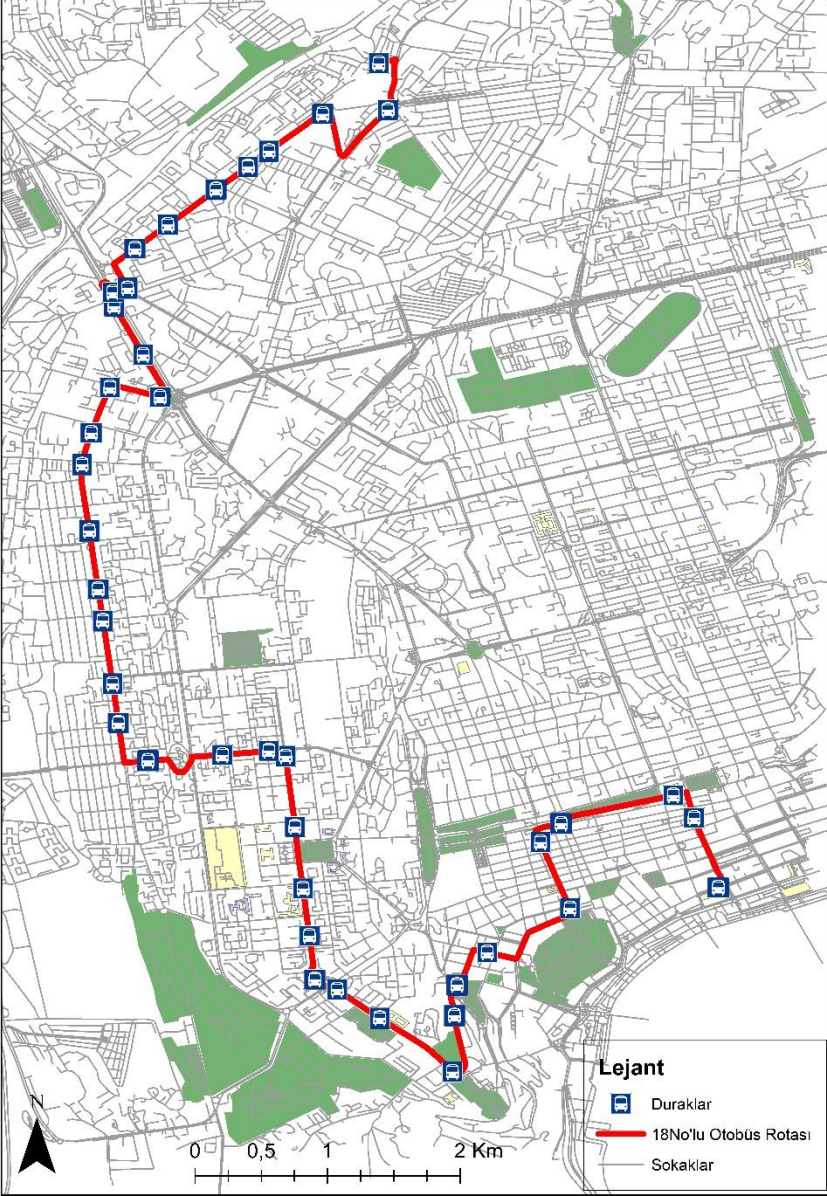
Artan özel araç kullanımına karşın Bakü’de toplu ulaşımın yaygın şekilde kullanıldığı belirtilmelidir. Kent içi ulaşım 2009-2018 yılları arasında yaklaşık olarak %5 artış göstermiştir. 2018 yılında 2 milyon yolcunun %77’si “kentsel ulaşım” kapsamına dahil edilmiş olup yolcuların %20’si kent içinde, %3’ü ise şehirler arası hareketlilik göstermiştir. Ulaşımın %80’ni otobüs, %15’i metro, %5’i de taksilerle gerçekleştirilmiştir. Oranlara bakıldığında Bakü sakinlerinin kent içi ulaşım için genellikle otobüsleri tercih ettiği görülmektedir. Yine, diğer araçlarla kıyaslandığında daha az alt yapı yatırımı gerektirmesi ve hat çeşitliliğinin bulunması otobüslerin hareket olanaklarını artırmakta bu da kent içi ulaşımında en yaygın kullanılan araç olmalarını sağlamaktadır (Abbasgil, 1994, s. 11).

Zaman içerisinde otobüs kullanımına olan ilgi metro hatlarına paralel olarak otobüs hatlarının da hizmete açılmasına neden olmuştur. 2010-2011 yılları arasında yolcu taşıma kapasitesi olan modern ve konforlu otobüslerin yaygınlaşması otobüs kullananların sayısının artmasını sağlamıştır (ATƏT, 2013, s. 5). Günümüzde Bakü’de 170 otobüs hattı bulunmakta ve bu hatlar, devlet birimlerinin yanı sıra özel şirketler tarafından işletilmektedir. Kentteki otobüsleri kullanan günlük yolcu sayısı yaklaşık olarak 1,6 milyondur. (BNF, 2021, s. 17). Bu rakam kent nüfusunun yarısından fazlasının kent içi hareketliliğe dahil olduğunu göstermesi açısından dikkate değerdir.

Oldukça uzun olan otobüs hatları Bakü kentsel alanında yolculara bir merkezden diğer merkeze ulaşma imkânı sağlamaktadır. BNA, otobüs hatlarının oluşumunun bölge halkının talebi doğrultusunda gerçekleştiğini ifade etmektedir. Bina ve insan yoğunluğu da sefer sayısını belirleyen etmenler arasındadır. Bununla birlikte kimi güzergâhlar incelendiğinde kullanılan yol, durak isimleri ve yol üzerindeki kent mobilyalarının ideolojik bir söylemi çağrıştırmaları dikkat çekicidir. Bu güzergâhlardan biri de 18 Numaralı otobüs hattıdır.

### ***İdeolojilerin İzinden: 18 Numaralı Otobüs Hattı***

365 gün kesintisiz olarak hizmet veren 18 numaralı otobüs hattı, Bakü’nün kent içi ulaşımında önemli bir yere sahiptir. 2015 yılında BNA kurulmadan önce hizmete giren hat ile, kuzey güney yönünde ulaşım sağlanmaktadır.



Şekil 1: 18 Numaralı otobüs hattının güzergâhı (Kaynak: Bayrakdar, 2022).

06.00-00.00 saatleri arasında Bakü sakinlerine hizmet veren otobüs hatında bulunan 28 otobüs, 5 dakika aralıklarla çalışmaktadır.<sup>9</sup> Bakü'nün çevresini merkeze bağlama görevini üstlenen ve yaklaşık olarak 16 km uzunluğunda olan hat, gidiş-dönüş toplam 86 duraktan oluşmaktadır. Otobüs, 6. Mikrorayon, 4. Mikrorayon, 1. Mikrorayon, 20 Yanvar, İnşaatçılar, Yasamal, Hüseyin Cavid Prospekti, Şehidler Hiyabanı, İçerişehir, Nizami Meydanı, Kış Parkı, Sahil gibi kentin en kalabalık ve dinamik yerleşim alanlarından geçmektedir. Yine, hat üzerinde Bakü Devlet Üniversitesi, Millî İlimler Akademisi, Mimarlık Üniversitesi, Sanat Akademisi gibi eğitim kurumlarının yanı sıra, büyük-küçük birçok iş yeri ve Devlet Gümrük Komitesi, Vergiler Bakanlığı, Adliye Bakanlığı, Milli Meclis, İçişleri Bakanlığı gibi resmi devlet kurumları bulunmaktadır. Bu durum günün belirli saatlerinde (örneğin, sabah 08.00-10.00 ve akşam 17.00-19.00 saatleri arasında) hattın kullanım oranını ve yoğunluğunu arttırmaktadır.

Bireyin üzerinde seyir halinde olduğu alanlar olan yollar anuların, çağrışımların ve farkındalığın canlanmasını sağlayabilmektedir. Diğer bir anlamıyla, bireyin kamusal yaşam alanının sahnesi olan yollar ve bağlantılar, sahne üzerindeki her bir ayrıntı ile ilgili bireye keşif alanı sunmaktadır (Çelikyay, 2017, s. 36). Bu kapsamda 18 numaralı otobüsler, uzun hat boyunca birçok yolcuya işe ve eve ulaşma imkânı sağlarken, güzergâh üzerinde bulunan kentsel mekânlar, kullanılan aksesuarlar tarihle bağ kurmanın ya da ege-men gücü meşrulaştırmanın bir aracı olabilmektedir.

Kent içerisinde özel alan dışında kalan, toplumun geneli tarafından erişilebilen, yabancıların birtakım kısıtlamalara tabi olduğu her türlü açık, geniş alanlar kentsel mekân olarak nitelendirilmektedir (Madanipour, 1999, s. 880). Bu mekânlar ağırlıklı olarak insanların sosyalleşmek için kullandıkları alanlardır. 18 numaralı hat üzerinde de bu gereksinimi karşılayacak birçok kentsel mekân bulunmaktadır. Sahil, 20 Yanvar Meydanı, Musa Beyov Parkı, Hüseyin Cavid Parkı, Şehitler Hiyabanı, Sabir Parkı, Nizami Meydanı, Fuzuli Meydanı gibi önemli kentsel mekânlar bunlardan bazılarıdır. Bunun yanı sıra Bakü için önem atfeden birçok kentsel alan da güzergâhın yakınılığında kalmaktadır ki, bunların başında Azatlık Meydanı gelmektedir.

<sup>9</sup> Bilgi, 30.12.2021 tarihinde BNA'dan e-posta yoluyla edinilmiştir.



Şekil 2: Azatlık Meydanı (Kaynak: Wikipedia, 1989).

Azerbaycan'daki meydan isimleri incelendiğinde isimlendirmenin tarihteki bir dramı, olayı, kahramanı ya da siyasi ve edebi yönleri bulunan kişileri çağrıştıracak şekilde verildiği görülmektedir. Kesişim ve yoğunlaşma özelliklerinden dolayı Lynch'in "odak ve düğüm" noktaları olarak tanımladığı meydanlar halkın toplandığı, çoğunlukla binalarla çevrili, düz, açık ve geniş yerlerdir (Lynch, 2020, s. 80-84; Özdoğan, 2019, s. 232). Doğan (2020, s. 20), meydanların politik değişime paralel olarak farklılaştığını ifade etmektedir. Bu değişim Bakü kentinde de gözlemlenebilmektedir. 18 numaralı otobüs hattının yakınlığında yer alan Azatlık Meydanı, Azerbaycan toplumu için büyük bir öneme sahiptir. Sovyet döneminde Stalin Meydanı olarak kurulan, sonrasında Lenin Meydanı'na dönüşen bu kentsel mekân, 1988-1990 yılları arasında Azerbaycan halkının bir araya geldiği, ulus bilincinin hissedildiği alanların başında gelmektedir. Toplumsal alanda milli direniş için sembolik hale gelen meydan, bağımsızlıktan sonra "Azatlık Meydanı" ismini almış, ulusal bilince hizmet edecek şekilde yeniden düzenlenmiştir. Örneğin, 1955 yılında D. M. Garyağdı tarafından yapılan Lenin heykeli bağımsızlıkla birlikte kaldırılmış ve yerine Azerbaycan bayrağı yerleştirilmiştir.



Şekil 3: Yenilenen Azatlık Meydanı (Kaynak: Haberler.com, 2018).

Yapılan bu düzenlemeler yeni insan ve kent modelinin bir inşasıdır. Rossi'ye göre (1982, s. 130) kentin kendisi halkın kolektif hafızasıdır. Başka bir ifade ile kent, kolektif hafızanın mahalidir (Ünlü, 2017, s. 77). 18 numaralı otobüs hattıyla birlikte, şehrin çeşitli bölgelerini merkeze bağlayan otobüs hatlarının bu meydanın yakınından geçmesi kentin kolektif bir hafızaya dönüştürülmesinin yöntemi olarak okunabilir.

Yine, 18 numaralı hat üzerinde yer alan 20 Yanvar Meydanı'nda da toplumsal ve politik değişim izlenebilmektedir. Bu kapsamda zaman içerisinde meydanın ilk değişimi adı üzerinde olmuş; Sovyet döneminde "11. Kızılordu Meydanı" olarak anılan meydan, bağımsızlıkla birlikte "20 Yanvar Meydanı" adını almıştır. Bilindiği gibi, 20 Yanvar (Ocak) 1990 tarihi Azerbaycan'ın en kanlı günlerinden biridir. Ermenilerin Karabağ üzerindeki iddiaları sebebiyle Bakü'deki protestolar 20 Ocak 1990 tarihinde Rus askerleri tarafından engellenmiş ve sivil halkın hedef alınması neticesinde onlarca kişi yaşamını yitirmiştir. Bu meydandan geçen 18 numaralı hat, yolcuların zihinlerinde geçmişin canlanmasına ve Azerbaycan halkının Qara Yanvar (Kara Ocak) adını verdiği bu trajik olayın bir şekilde hatırlanmasına neden olmaktadır.

Bunun yanında 20 Yanvar Meydanı Bakü'nün çeşitli merkezlerine geçişin sağlandığı bir noktadadır. Hem metro istasyonu hem de otobüs ve taksi gibi ulaşım hatlarının ana güzergâhları arasında olan meydan, günün büyük kısmında kalabalıktır. Hat üzerinde 20 Yanvar şehitleri hatırasına atfedilerek 2009 yılında yapımına başlanan 20 Yanvar Abide Kompleksi de bulunmaktadır. Hem isimlendirmesiyle hem de mekânın içinde yapılan anıtsal abidesiyle 20 Yanvar Meydanı, 18 numaralı otobüs yolcuları ve diğer ulaşım vasıtalarını tercih edenler için sadece uğranılan bir mekân olarak kalmamakta; geçmişle kurulan bağlantının da aracı olmaktadır.



Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla bağımsızlığını kazanan diğer Türk cumhuriyetleri ile kıyaslandığında Azerbaycan, Sovyet dönemini çağrıştıracak unsur ve yapılardan kurtulmak amacıyla daha bağımsız hareket edebilmiştir. Bu kapsamda Sovyet dönemine ait yapı ve isimler değiştirilmiş, geçmişte Azerbaycanlılara karşı yapılan politik baskıları gün yüzüne çıkarma, şehirde sembolik hale getirme yönünde adımlar atılmıştır. Örneğin kentsel alanda Sovyet izini silme konusunda daha çekişken bir tutum izleyen Kazakistan'ın aksine Azerbaycan milli bir ideolojinin oluşturulup korunmasında daha bağımsız hareket edebilmiştir. Bu kapsamda 15 Mart 1996 tarihinde "Siyasi Baskı Kurbanlarının Beraatine İlişkin Kanun (Siyasi repressiya qurbanlarına bəraət verilməsi haqqında qanun)" çıkartılarak tasfiyeye uğramış kişilerin hakları iade edilmiştir. Bunun yanında Azerbaycan kültür ve medeniyetinin temsilcileri olan ve geçmişte siyasi baskıya maruz kalan kişilerin isimleri yoğun olarak kullanılan mekânlara verilerek milli bir bilinç oluşturulması amaçlanmıştır. Bu isimler arasında Hüseyin Cavid de bulunmaktadır.

Şair ve dramaturg olan Hüseyin Cavid, 20. yüzyıl Azerbaycan edebiyatının en önde gelen isimlerindedir. Azerbaycan milli tiyatrosunun gelişiminde önemli bir rolü olan Cavid, siyasi baskılara rağmen kaleminden ödün vermeyen, Türk halklarının manevi birliğini savunan sanatçılardan biri olmuştur. Hüseyin Cavid, düşünceleri nedeniyle 1937 yılında siyasi baskıya maruz kalmıştır (Babaxanlı, 2010, s.11). Bağımsızlıktan sonra kentsel mekânlar aracılığıyla ulus fikrinin canlı kalmasını amaç edinen Bakü yönetimi, sokakları bu ideolojiye hizmet edecek şekilde düzenlemiştir. 18 Numaralı otobüs hattı üzerinde yer alan Hüseyin Cavid Parkı, Sovyet baskı döneminin en büyük simgelerinden biri olmuştur. Nitekim hem 18 Numaralı otobüsü kullanan yolcular hem de ziyaretçiler için park, Stalin döneminde tasfiyeye uğrayan Azerbaycanlı aydınları Hüseyin Cavid üzerinden dikkat çekmektedir.



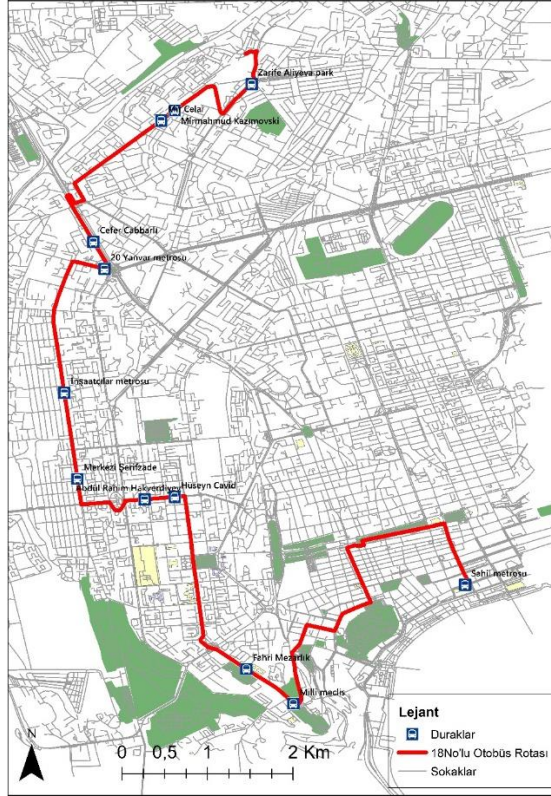
**Şekil 4:** Hüseyin Cavid Parkı (Kaynak: Bayrakdar, 2017).

Diğer taraftan, bağımsızlıkla birlikte resmî ideolojinin milli değerlere dayandırılması sonucu kentsel alan ve yapılar yeniden düzenlenmiş, kentler uluslaşma sürecinde birer vitrin vazifesi görmüştür. Bu kapsamda Azerbaycan kültür-medeniyetinin taşıyıcılarından olan Mirza Elekber Sabir, Nizami Gencevi, Fuzuli gibi kişilerin isimleri Bakü'nün önemli mekânlarına verilmiş; ya da kentin kalabalık noktalarına bu kişilerin heykelleri eklenmiştir. Azerbaycan milli edebiyatının simgeleri olan bu kişilerin isimlerinin ve heykellerinin kent içerisindeki en yoğun alanlara verilmesi bilinçli bir politika olarak görülebilir. Azaryahu'ya göre geçmişin, egemen toplumsal ve ahlaki düzeni meşrulaştırmak için etkili bir strateji olması nedeniyle ulusal ya da kolektif "geçmiş", birincil öneme sahip kültürel bir kurgudur. Bugün tarafından inşa edilen geçmiş, yönetici düzenin atanmış temsilcilerine, verili bir "tarihsel gerçekler" (tarihsel şahsiyetler ve olaylar) deposundan geçmişin versiyonunu seçme görevi verir. Diğer bir deyişle geçmişin kahramanları, mitleri, ahlaki bir örnek ve sosyal eylem için bir model olarak hizmet eden tarihi şahsiyetleri belirlenir (Azaryahu, 1990, s. 32-33). Nitekim, 18 numaralı hattın güzergâhının da söz konusu alan ve yapılar üzerinde konumlandırılması yönetimin hattı kullanan insanları bilinçli bir politika ile etkilemeye çalıştığı şeklinde yorumlanabilir. Böylece, geçmişle bağ kurulduğu gibi, kolektif bellek canlı tutulmakta ve ulusal kimliğin muhafaza edilmesi amaçlanmaktadır.

Kültürel değerlerin aktarılmasını sağlayan, toplum içinde davranış şekillerini düzenleyen, insanların düşünce yapısını belirleyen ve nihayetinde kendilerini ifade etmelerini kolaylaştıran dil, kent kimliğinin oluşturulmasında önemli bir araçtır. Ulusal farklılıkları vurgulayan, bir diğer kültür karşısında ayırt edici unsurları ön plana çıkaran dilin, ulusal kimliği şekillendirmenin yanında sosyo-ekonomik ve kültürel hayatın sürekliliğini sağlama noktasında da önemli işlevleri bulunmaktadır (Ayaz, 2018, s. 615). Bu kapsamda post-Sovyet ülkelerinin başkentlerinde dil vasıtasıyla çeşitli adımlar atılmış ve yeni adlandırmalarla başkentlerin simasında ulusal değişiklikler meydana getirilmiştir (Kaşıkçı, 2019, s. 1346). Bakü yönetimi de bağımsızlıktan sonra milli kimliğin oluşturulup korunmasında dil faktörünü kullanmıştır. 1988 yılında Ad Bilim Komisyonu kurulmuş, sokak, cadde gibi isimlendirmeler yeniden düzenlenmiştir (Süleymanlı, 2006, s. 259). Bu politikanın bugün de sürdürüldüğünü söylemek mümkündür. Öyle ki, 28 Eylül-10 Kasım 2020 tarihleri arasında gerçekleşen İkinci Karabağ Savaşı devam ederken işgalden kurtarılan kentlerde Azerbaycan yönetiminin ilk icraatlarından biri köy, kasaba,

yol isimlerinin yeniden Azerbaycan dilinde değiştirilmesi olmuştur (Sipahi, Özsoy ve Qasımlı, 2022, s. 207)

Bağımsızlığın hemen öncesinde başlayan ulusal girişimler, bağımsızlıkla birlikte devam etmiştir. Azerbaycan Cumhuriyetinin kurulması birçok alanda olduğu gibi kentsel alanda da milli politikaların oluşturulmasına zemin hazırlamış; Azerbaycan halkı için önem taşıyan kişiler, olaylar, dönemler gün yüzüne çıkarılmaya çalışılmıştır. Bakü'de isimlendirme politikası metro istasyonları, otobüs durakları, otoyol, park, cadde, sokak gibi kentsel mekânlar kanalıyla gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda 18 numaralı otobüs güzergâhında bulunan tarihi, siyasi, kültürel ve toplumsal önemi bulunan yapı ve alanlara verilen isimlerin bilinçli bir politikanın yansıması olduğunu söylemek mümkündür. Öyle ki, otobüs hattında yer alan Nizami Bağı, Ahmet Cevad, Ahundov Bağı, Hasan Seyidbeyli, Hüseyin Cavid Bağı, Abdül Rahim Hakverdiyev, Cafer Cabbarlı, Asıf Muharremov, Mir Celal, Mir Mahmut Kazımovski, Zarife Aliyeva gibi durak isimleri siyasetten sanata, edebiyattan tıp alanına varıncaya kadar birçok alanda Azerbaycan için önemli hizmetlerde bulunmuş kişilerin isimlerinden oluşmaktadır. Böylece adı geçen durakları kullanan kent sakinlerinin kolektif hafızasında bu isimler yer ederek milli duygular güçlendirilmeye çalışılmaktadır. Kent içi ulaşımında bu güzergâhı kullanan çok sayıdaki yolcu önemli kentsel alanları görebilmekte, geçmiş ve gelecek arasında bağ kurabilmektedir.



Şekil 5: 18 numaralı hattın üzerindeki 20 Yanvar, Mir Celal ve Zarife Aliyeva durakları (Kaynak: Bayrakdar, 2022).

Hattın sahip olduğu durak isimlerinin yanı sıra, güzergâh üzerinde yer alan yapılar, milli duyguların diri tutulmasına, kolektif belleğin korunmasına ve en önemlisi ulus kimliğinin bu imgeler aracılığıyla bütüne yayılmasına hizmet etmektedir. Bunun yanı sıra, birçok toplu ulaşım aracında olduğu gibi 18 numaralı otobüs içerisinde de Ermenistan tarafından işgal edilmiş kentlerin isimlerinin yazılması<sup>10</sup>, Hocalı' da Ermeniler tarafından öldürülen askerlerin isimlerinin otobüs içerisindeki ekranlarda gösterilmesi ya da Cumhurbaşkanı'nın "Karabağ Azerbaycan'dır!" söyleminin sloganlaştırılarak ulaşım araçlarının ön camlarında bulunan ekranlara ya da otobüslerin üzerlerine yazılması gibi uygulamalar milli duyguların oluşturulup paylaşılmasında kent içi ulaşımın rolünü göstermesi açısından dikkate değerdir.

<sup>10</sup> 27 Eylül 2020-10 Kasım 2020 tarihleri arasında yaşanan İkinci Karabağ Savaşı ile Azerbaycan işgal altında olan topraklarının büyük bir kısmını geri almıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz: Özsoy ve Aydemir, 2022.



Şekil 6: Bakü'de Bir Otobüs (Kaynak: konkret.az, 2020).

## Sonuç

Kafkasya'nın en gelişmiş kenti Bakü, tarihsel ve siyasi geçmişinin kolektif hafızayı diri tuttuğu bir ruha sahip olmanın yanında yaşayan, büyüyen, genişleyen, etkileyen ve etkilenen bir kenttir. Kentte geçmiş hafıza izlerinin kentin tüm dokusuna yansıtıldığı ve gündelik yaşam pratikleri esnasında özellikle görsel ve işitsel öğelerle milli bilincin etkilenmeye çalışıldığı görülmektedir. Bakü'de ulusal ideolojiyi destekler biçimde kullanılan kent mobilyalarının otobüs, tren, metro ya da yaya güzergâhlarının üzerine yapıldığı veya güzergâhların bu mobilyaların yoğun olduğu mekânlar üzerinde planlandığı görülmüştür. Kent sakinlerinin aktif bir şekilde kullandığı 18 numaralı otobüs hattının da bu mekânlara örnek teşkil ettiği saptanmıştır.

Çalışmada hattın genel olarak sabah ve akşam saatlerinde yoğun olduğu ve yolcuların genellikle kent merkezlerinde yoğunlaştığı belirlenmiştir. Kent merkezi ise çoğunlukla tarihte ulus bilincini hatırlatan olay ya da kahramanlarla kurgulanmıştır. Sokak isimlerinden meydan isimlerine, duraklardan otobüs içinde kullanılan resim ve sözlere kadar kolektif hafızayı etkileyecek imgeler yolcuların karşılaşacağı şekilde düzenlenmiştir. Bunun yanı sıra otobüs hattı çalışan insanlar kadar öğrenciler tarafından da kullanılmaktadır. Bu da hattın pratik ihtiyaçların karşılanmasındaki önemini göstermektedir.

Öte yandan otobüs hattının hafta sonu da yoğun bir şekilde kullanıldığını ifade etmek gerekir. Bu kapsamda insanların çoğunlukla "Azatlık" durağında yoğunlaştığı tespit edilmiştir. Bağımsızlığa giden yolda Azatlık meydanının simgesel bir öneme sahip olması, yine bu meydanın Bakü sakinlerinin sosyalleşme alanı olan Hazar sahiline yakın konumlanması,

18 numaralı otobüs hattının yoğun bir şekilde kullanılmasını sağlamaktadır. Bu da kuşkusuz kent sakinlerinin kolektif hafızasında geçmişin yeniden canlandırılmasına sebep olmaktadır. Sonuç olarak, bağımsızlıktan sonra ulusal bir kent kimliği oluşturmaya alışan Bakü yönetiminin, kendi ideolojik kimliğine uygun insan tipi oluşturmak ve siyasi gücünü meşrulaştırmak için kent içi ulaşımı bir araç olarak kullandığını ifade etmek mümkündür.



## Extended Abstract

# The Effect of Urban Transportation on Nation Urban Identity: The Example of Baku

\*

Oğuz Kağan Bayrakdar  
ORCID: 0000-0001-7292-370X

Bahar Özsoy  
ORCID: 0000-0002-6667-6789

After the Second World War, the acceleration of urbanization made it necessary to make arrangements about the city. In this process, some cities, which started to come to the forefront demographically, have turned into centers of attraction thanks to the opportunities and opportunities they have. In addition, while the increasing population brought up basic problems such as housing and transportation in the city, urban plans were tried to be adapted to these new conditions. It is seen that the rights of the citizens came to the fore in the changing urban narrative in the 20th century. One of these rights, which can be expressed as the embodiment of human rights in the city, is the right to movement. The right of movement is one of the fundamental rights brought by living in the city. Urban circulation, which is carried out both individually and socially, has various purposes. Getting from one point to another, controlling the population density, controlling the development of the city, creating different centers in the city, providing human mobility or making the city livable for its residents are some of the main purposes of urban transportation. For these purposes, cities and urban regions are connected to each other by dynamic networks and thus transportation is provided.

The emergence of nation states has brought with it the understanding of decorating cities with national images. Aiming to gather residents and outsiders under a certain ideological idea, local governments have arranged city routes with city accessories in line with these purposes or transportation routes have been determined to serve this purpose. This situation also brought about the adoption

of the national ideology by the people. Cities that have different types of transportation vehicles such as metro, bus, tram, taxi, ferry can benefit from these transportation vehicles to display their official ideologies.

Although these routes are mostly designed for the effective use time, it is seen that the figures added to the route are of a nature to support the national ideology of the people subconsciously. The names given to the metro and bus stops, the symbols representing the national identity in the areas on the route that people can notice, and the determination of the routes of public transportation vehicles such as buses to reflect the prominent cultural and national values of the city indicate that these routes are built in a way that supports the national ideology. In this study, the effect of the routes through which urban transportation is provided on the national identity formation process is discussed through the example of Baku.

In this context, the bus route number 18, which is one of the urban transportation networks of the city of Baku, the capital of Azerbaijan, was examined. Consisting of 44 stops, this line is one of the most used lines in Baku and covers an area of approximately 16 kilometers. In this sense, the bus line, which spreads over a wide area, is one of the lines that works effectively in the center periphery transportation. The study focuses on the extent to which urban accessories such as signboards, sculptures, architectural monuments, parks, streets, etc. on the route are ideological and how these elements affect people. Starting from the characteristics of the places where the bus passes along the line, the role and effect of urban transportation in creating the idea of nation has been evaluated. In this context, the main purpose of the study is to determine to what extent this dynamic bus line connecting the center and the periphery, which the residents of Baku use intensively to carry out their daily work, affects the national ideology.

In the study, bus line number 18 was used daily and on-site observation technique was applied. All the stops along the route, the names of the stops, the time intervals that people use the line intensively, and the places where the bus passes on the line were observed. Along the route, it has been investigated how sensitive people are to their surroundings, consciously or unconsciously. This study, which includes an active participation, necessitated the use of the bus line.

Urban transportation, which aims to meet the mobility and access needs in urban areas in the most economical and environmentally friendly way, is used in a planned manner in Baku, the capital of Azerbaijan, as in all metropolises. In the study, it has been seen that urban transportation is used as a tool that serves the national ideology. In this regard, it has been seen that the city accessories,



which are used to support the national ideology as a result of the nation state, are made on bus, train, subway or pedestrian routes or the routes are planned on the places. It has been determined that the bus line number 18, which is actively used by Baku residents, also sets an example for these places. The aforementioned bus route was examined and the busy times of the day were determined. According to this analysis, it was observed that the line was generally busy in the morning and evening hours and the passengers were generally concentrated in the city centers. Although it is observed that the same intensity occurs at the weekend, it has been determined that people mostly concentrate at the "Azadlık" stop. The symbolic importance of the Azadlık Square on the road to independence, and the location of this square close to the Caspian coast, which is the socializing area of Baku residents, has affected the intense use of the bus line that reaches there. In the study, the effect of routes that meet practical needs on the formation of national urban identity has been revealed. These routes have exposed people to a number of ideological factors. The Baku administration, which tries to create a national urban identity after independence, uses urban transportation as a tool to create a human type suitable for its ideological identity.

### Kaynakça/References

- Abbasgil, E. (1994). *İstanbul'daki toplu taşımacılık kapsamında raylı sistemlerin değerlendirmesi (Esenler-Aksaray hızlı tramvay örneği)*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Abdülkerimov, B. (2021, Eylül 2). Özbekistan'ın 30. bağımsızlık yılı için yaptırdığı anıt, Özbek halkının 3 bin yıllık kültürünü yansıtıyor. *Anadolu Ajansı*. 15 Ocak 2022 tarihinde, <https://www.aa.com.tr> adresinden erişildi.
- Akkoyunlu Ertan, K. (1997). Kentli hakları. *Ammé İdaresi Dergisi*, 30(3), 31-48.
- Akkoyunlu Ertan, K. (2008). Kent hakkı üzerine düşünceler. *Ammé İdaresi Dergisi*, 41(4), 125-141.
- Aksu, Ö.V. (2012). Kent mobilyaları tasarımında özgün yaklaşımlar. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 2(6), 373-386.
- Ataşer, G. A. ve Sayfutdinova, L. (2014). Bakü. M. Yılmaz-A. Ç. Kavuncu (Der.), *Türk dünyası başkentleri: Ankara Almatı-Astana-Aşkabat-Bakü-Bişkek-Duşanbe-Lefkoşa-Taşkent* içinde (ss. 261-331). Ankara: SFN Yayıncılık.
- ATƏT, (2013). *Dayanuqlı nəqliyyat siyasəti: təhlil, təcrübə, tövsiyələr*. Bakı: Ekoleks Ekoloji Hüquq Mərkəzi.
- Ayaz, E. S. (2018, Nisan 17-20). Milli kimliğin kurucusu ve koruyucusu olarak dil. *Uluslararası Orta Asya Sempozyumu Bildiriler Kitabı* içinde. Göç, Yoksulluk ve Kimlik sempozyumu, Bişkek.
- Azaryahu, M. (1990). Renaming the past: changes in "city text" in Germany and Austria, 1945-1947. *History and Memory*, 2(2), 32-53.

- Azaryahu, M. (1992). The purge of Bismarck and Saladin: the renaming of streets in East Berlin and Haifa, a comparative study in culture-planning. *Poetics Today*, 13(2), 351-367.
- Azaryahu, M. (1996). The power of commemorative street names. *Environment and Planning D: Society and Space*, 14, 311-330.
- Azerbaycan İstatistik Kurumu (2021). İstatistikler, 17 Ocak 2022 tarihinde, <https://www.stat.gov.az> adresinden erişildi.
- Babaxanlı, G. (2010). *Azərbaycan ədəbi fikri və Hüseyin Cavid*. Bakı: Çarşıoğlu.
- BNF (2021). Azərbaycanca nəqliyyat sisteminin dekarbonizasiyası: gələcəyə doğru fəaliyyətin planlaşdırılması. *Beynəlxalq Nəqliyyat Forumunun Strateji Sənədləri*, No. 87, Paris: İƏİT Nəşrləri.
- Bayrakdar, O. K. (2020). Bir dönüşüm dinamiği olarak petrolün Bakü şehir kimliğine ve şehirleşmesine etkisi. *Turkish Studies-Social*, 15(8), 3387-3402.
- Çelikyay, H. S. (2017). *Kent imgelerinin kamusal alanı tariflemedeki rolü, kamusal alanların mekânsal organizasyonu*. Bartın: Bartın Üniversitesi Yayınları.
- Çevikel, Ş. (2022). Coğrafya kader midir? Coğrafya-dış politika ilişkisi: Azerbaycan örneği. *Cappadocia Journal of Area Studies (CJAS)*, 4(1), 40-63.
- Doğan, A. (2020). *Kamusal alanda bir erk metaforu olarak meydan*. Yayımlanmamış doktora tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.
- Fətullayev, Ş. (2013). *XIX əsr və XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanda şəhərsalma və memarlıq*. Bakı: Şərqi-Qərbi Nəşriyyat Evi.
- Germeç Tanrıverdi, E.(2017). *Sosyolojik açıdan küreselleşme ve ulus devlet*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Giddens, A. (2012). *Sosyoloji, Kısa fakat eleştirel bir giriş* (Çev.Yıldız Battal, Ü.). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Hasanoğlu, İ. (2015). Homo sovieticus: SSCB' de sovyet halkı inşası çabaları. *Journal Of Turkish Studies*, 10(1), 311-340.
- İlgar, M. Z. ve Coşgun İlgar, S. (2013). Nitel bir araştırma deseni olarak gömülü teori (Temellendirilmiş Kuram). *İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(1), 197-247.
- Jafarli, F. (2018). Modernization of Baku's transport system: infrastructure development issues. *Caucasus Analytical Digest* No. 101, 15-18.
- Kaşıkcı, M. V. (2019). The Soviet and the post-soviet: street names and national discourse in Almaty. *Europe-Asia Studies*, 71(8), 1345-1366.
- Keleş, R. (1998). *Kent bilim terimleri sözlüğü*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Lynch, K. (1990). *The image of the city*. United States of America: The M.I.T. Press.
- Madanipour, A. (1999). Why are the design and development of public spaces significant for cities? *Environment and Planning B: Planning and Design*, 26(6), 879-891.
- Naryaprağı, S. ve Polat, E. (2020). Kent makroformu ve kent içi ulaşım etkileşimi: Isparta Örneği. *Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi*, 5(2), 201-220.
- NTV (2021, Kasım 5). "Gecekondu patlaması", 18 Ocak 2022 tarihinde, <http://arsiv.ntv.com.tr/news/-42048-.asp?cp1=1> adresinden erişildi.

- Özdemir, M. (2010). Nitel veri analizi: sosyal bilimlerde yöntembilim sorunsalı üzerine bir çalışma. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(1), 323-343.
- Özdoğan, H. (2019). Kentsel aidiyette meydanlar: Trabzon belediye meydanı örneği. *Planlama*, 29(3), 229-246.
- Özsoy, B. ve Aydemir, F.B. (2022). Küresel çözümsüzlükten vatan muharebesine: Dağlık Karabağ'da Minsk Grubu'nun rolü üzerine bir değerlendirme. *Süleyman Demirel Vizyoner Dergisi*, 13(33), 143-160.
- Palonen, E. (2008). The city-text in post-communist Budapest: street names, memorial, and the politics of commemoration. *Geojournal*, 73, 3.
- Pustu, Y. (2006). Küreselleşme sürecinde kent: Antik Site'den dünya kentine. *Sayıştay Dergisi*, 60, 129-151.
- Rossi, A. (1982). *The arthitecture of the city*. England: The MIT Press.
- Sadri, H. (2011). *Kadınların kent hakkı*. TMMOB Mimarlar Odası, Ankara, Bülten No: 87.
- Sarıbay, A. İ. (1998). Küreselleşme Sivil Toplum ve İslam. Ankara: Vadi Yayınları.
- Sipahi, E. B. ve Özsoy, B. (2022). Dirençli/Dayanıklı kentlerin inşasında kent diplomasisinin rolü. Kartepe Zirvesi, Kocaeli. [Yayınlanacak].
- Sipahi, E.B, Özsoy, B. ve Qasımlı, M. (2022). Nisan savaşlarından vatan muharebesine: Azerbaycan'da "Böyük Qayıdış" süreci üzerine bir değerlendirme. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 72, 198-217.
- Sipahi, E.B. ve Özsoy, B. (2021). Geçmişten günümüze kent diplomasisi. A. Dönmez (Der.), *Modern Çağ'da Savaş ve Diplomasi içinde* (ss. 357-398). Ankara: Grafiker Yayınları.
- Smith, A.D. (1994). *Milli Kimlik*. (çev. Bahadır Sina Şener), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Süleymanlı, E. (2006). *Milletleşme sürecinde Azerbaycan Türkleri*. İstanbul: Ötüken Yayınları.
- Şahnagil, S. (2016). Küreselleşmeye karşı ulus devlet: Milli kimliğin geleceği üzerine bir değerlendirme. *Balikesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 19 (36-1), 605-625.
- Tekeli, İ. (1990). Bir kentin kimliği üzerine düşünceler. *Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 7(1-2), 251-259.
- Ünlü, T. S. (2017). Kent kimliğinin oluşumunda kentsel bellek ve kentsel mekân ilişkisi: Mersin örneği. *Planlama*, 27(1), 75-93.