

Büyükşehirlerde Toplumsal Etkileşimin Vuku Bulduğu Bir Alan Olarak Otobüsler: Ankara Örneği*

Buses as an Area of Social Interaction in Metropolitans: The Case of Ankara

Ayşe MİRZA GİRGİN**

Araştırma Makalesi Research Article

Başvuru Received: 31.03.2023 ■ Kabul Accepted: 03.06.2023

ÖZ

Bu çalışmada kişilerin kent yaşamında birbirleriyle etkileşime girme biçim ve yolları toplu ulaşım mekânı özelinde incelenmektedir. Büyük kentler çok çeşitli coğrafyalardan, kültürlerden, etnik, dini ve mesleki farklar taşıyan kişilerin bir araya geldiği ve birlikte yaşama kültürünü oluşturmaya, yeniden oluşturmaya ve sürdürmeye çalıştıkları yerlerdir. Tüm bu farkları bünyesinde barındıran ve kentsel ayrışma ile birbirinden uzak düşen kent sakinlerinin bir araya gelme mekânı ise kamusal alanlardır. Kahvehane, cami, hastane, park gibi alanlar kamusal alanların ilk akla gelen örnekleri olsa da, buralar genel olarak buldukları bölge ve semtin sosyal, ekonomik ve kültürel özellikleri ile sınırlı bir kamusal alan sergiler. Bu noktada toplu ulaşım araçları, diğer kamusal alanlardan içerdiği insan yelpazesinin çeşitliliği açısından ayrışır. Toplu ulaşım araçları tüm cinsiyetleri içeren, farklı semtler arasında yolculuk eden kişilerin bir araya geldiği ve dolayısıyla sınıfsal/kültürel geçişkenliğe izin veren bir mekân olarak, etkileşime giren yurttaşlar bağlamında daha kapsayıcıdır. Bu durum ise bir iletişim ortamının oluşmasına ve bu iletişimin içeriğinin daha zengin bir yapıda olmasına neden olabilir. Dolayısıyla bu çalışmada kentte önemli bir karşılaşma mekânı olan otobüslerde ortaya çıkan iletişimin mahiyeti, bireylerin gündelik yaşamlarındaki yeri ve etki potansiyelinin araştırılması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, 19-79 yaş aralığında üç farklı yaş grubundan, yarısı kadın yarısı erkek olmak üzere Ankara'nın farklı semtlerinde ikamet eden 30 kişiyle derinlemesine görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmeler sonucunda, toplu ulaşımında bir araya gelen yurttaşların gündelik edimleri, iletişim ve etkileşim biçimleriyle bir yandan yaşadıkları toplumun genel bir yansımalarını sundukları öte yandan o toplumun kültür, siyaset ve gündelik yaşam gibi alanlarını durmaksızın yeniden inşa ettikleri görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Kent, Toplumsal Etkileşim, Toplu Ulaşım, Kamusal Alan, Otobüs.

ABSTRACT

In this study, the ways and ways in which people interact with each other in urban life are examined in terms of public transportation space. Big cities are places where people from various geographies, cultures, ethnic, religious and professional differences come together and try to create, recreate and maintain the culture of living together. The meeting place of urban residents, who embody all these differences and can be separated from each other due to urban segregation, is public spaces. Public transportation vehicles, as a public space, are quite inclusive in the context of interacting citizens, as a place that includes all genders, where people traveling between different neighborhoods come together and thus allow class/cultural transition. This situation may lead to the formation of a communication environment and a richer structure of the content of this communication. Therefore, this study aimed to investigate the nature of communication, the place of individuals in their daily lives and the potential for impact in buses, which are an important meeting place in the city. For this purpose, in-depth interviews were conducted with 30 people residing in different districts of Ankara, half of whom were women and half men, from three different age groups, between the ages of 19-79. As a result of these interviews, the citizens who come together in public transportation, on the one hand, present a general reflection of the society they live in with their daily acts, communication and interaction styles, on the other hand, they reconstruct the areas of that society such as culture, politics and daily life.

Keywords: Urban, Social Interaction, Public Transport, Public Space, Bus.

*Bu çalışma "Gündelik Yaşamda Kamusal Kent Mekânlarındaki Sosyal Karşılaşmalarda Etkileşim Pratikleri: Ankara Şehirliği Otobüslerinde Alan Araştırması" adlı doktora tezinden üretilmiştir.



Giriş

Son yıllarda kişilerarası iletişim ve etkileşime ilişkin çalışmalar genellikle sosyal medya üzerine yoğunlaşmış olsa da, yüz yüze iletişim incelikli kuralları ve kişilerin yaşamlarındaki etki potansiyeli açısından önemini korumaktadır. Nitekim Sunstein'in (2002) de belirttiği gibi, günümüzde yeni medya kişilerin maruz kalacakları içerikleri kendi istek ve beğenileri ile filtrelemelerine ve dolayısıyla kendinden farklı olana kulaklarını kapamalarına yol açma gibi bir risk taşır. Burada da kentsel kamusal alanların önemi ortaya çıkar. Toplu ulaşım gibi, her cinsiyetten, yaştan, kültürden, siyasi görüşten ve geniş ekonomik yelpazeden kişilerin bir araya geldiği kamusal alanlar istenmeyen, düşünülmemeyen, önemsenmeyen konulara kulak misafiri olmak, toplumun değişik kesimlerinden kişiler hakkında gözlemde bulunmak ve daha önce bir araya gelin(e)meyen kesimlerden bireylerle sohbet etmeye girişmek gibi, kendinden farklı olanla temas etmek adına özgün bir mekânsal alan sunar.

Kamusal alanın taşınması gereken özellikler konusunda kimi ihtilaflar bulunmaktadır. Bu konuyu etraflıca inceleyen ilk kuramcı olan Jürgen Habermas, oldukça idealist, ancak kadınlar ve işçi sınıfı gibi toplumun büyük bir çoğunluğunu oluşturan kesimlerin varlığını yok sayan bir kamusal alan tanımı yapmış ve ardından gelen kuramcılar tarafından çokça eleştirilmiştir. Habermas (2014) kamusal alanı temelde "kamuoyuna benzer bir şeyin oluşturulabileceği bir alan" olarak tanımlamış, bu alana tüm yurttaşların girmesinin garanti altına alınması gerektiğini belirtmiş, burada yapılan tartışmaların bilgiye ve akla dayanması ve halk adına yöneticilere baskı uygulayan bir neticeyle sonuçlanması gerektiğini belirtmiştir. Ancak kendi sunduğu 18. yüzyıl kamusal alanı dahi bu özelliği tam manasıyla taşımamıştır. Habermas'ı eleştiren kuramcıların önde gelenlerinden Nancy Fraser (2014), Habermas'ı kamusal alana katılan yurttaşların toplumsal statülerinin bu alandaki etkisini görmezden geldiği, kadınlar ve işçiler gibi toplumsal kesimlerden kişilerin bu alanda varlık gösterememesini yok saydığı ve çoklu kamulardansa tek ve kapsayıcı bir kamusal alanı

tercih etmesi bağlamında eleştirmiştir. Keza çoklu kamular, madun ve ezilen kesimlerden kişilerin kendi alternatif kamularını oluşturmaları açısından işlevsel ve başarılı sonuçlar doğurabilme potansiyelini barındırır.

Bu bağlamda toplu ulaşım araçlarının kapsayıcı bir kamusal alan örneği söylenebilir. Bu mekânda bir araya gelen farklı kesimlerden kişiler, ortak bir zaman ve mekan paylaşımında bulunmanın yanı sıra birbirleriyle tanışıp, gündelik ya da siyasi konularda tartışmalar yürütebilirler. Her ne kadar burada bulunan kişiler Habermasçı anlamda amaçlı bir tartışma ve münakaşa niyetiyle bir araya gelmemiş, rasyonel bir tartışma yürütme "ehliyetleri" sorgulanabilir, kısa süreli ve geçici bir birliktelikte bulunan kişiler olsa da, bu kişilerin farklı olanla temas etmesi ve bunun bir değişime yol açabilmesi açısından toplu ulaşım önemli bir kamusal alana kapı aralar. Hatta kamusal alan olma bakımından bir eksiklik gibi değerlendirilebilecek bu özellikler, toplumsal etkileşim adına olumlu etkilerde bulunabilmektedir. Keza bu alanda bulunan sürecin geçiciliği, alanda bulunan kişilerin tanınmaması kurulan iletişimin daha özgür ve çekincesiz bir şekilde biçimlenmesine kapı aralayabilirken; kişilerin herhangi bir sınıfsal ve entelektüel kapasite ile sınırlı olmaması da kapsayıcılığın artmasını ve iletişimin zenginliğini sağlar.

Tüm bu zenginliklerin, çeşitliliklerin bir araya gelmesi ve etkileşime girmesi ise hem gündelik hem de toplumsal yaşamı dönüştürür. Giddens (2000) başkalarıyla etkileşim gerektiren gündelik rutinlerin yapılan şeylere bir yapı kazandırdığını ve dolayısıyla ilk bakışta oldukça önemsiz gözükken bu rutinlerin esasında o toplum yaşamı hakkında çok şey söyleyebileceğini belirtir. Bu rutinler ve yapılar toplumsal etkileşimle ve tek tek bireylerce inşa edildiği gibi, onlar tarafından değiştirilip dönüştürülür ve ayrıca daha büyük toplumsal yapılar hakkında da bilgi verir. Nitekim sistemler yaklaşımı gibi yaklaşımlar gündelik yaşamı bireysel tahakküm ve sömürünün gerçekleştiği bir uzam olarak görürler (Bennett, 2013). Bu doğrultuda hangi

kamusal alanlarda hangi fikirlerin daha rahatlıkla dile getirildiği o coğrafya, alan ve bölgede hangi fikirlerin baskın olduğu konusunda da bilgi verir. Ancak sembolik etkileşimcilerin de belirttiği gibi, toplumsal yaşamda hiçbir şey sabit değildir. Yani, bir dönem öznelere tahakküm altına alan fikir ve davranışlar, yine o toplumun bir parçası olan öznelere tarafından alaşağı edilebilir. Cooley (1918) bunun, toplumun bir organizma gibi faaliyet göstermesiyle gerçekleştiğini söyler. Bu organizma içerisinde her parça bir diğeri ile etkileşim haline girerek ona etki eder, dönüştürür, yeniden yapılandırır. Cooley gibi sembolik etkileşimin kurucu isimlerinden olan George Herbert Mead ise bu bütün-parça ilişkisinin kişinin benliğinde dahi bulunduğunu belirterek, “ben” ve “beni/bana” ayrımıyla bunu ortaya koymaya çalışır (Coser, 1997). Mead’e (1972) göre “beni/bana” kişilerin kendi tutumlarında toplumun örgütlenişidir. Yani kişinin toplumsal kimliği doğrultusunda, ondan beklendiği şekilde davranışdır. “Ben” ise tahmin edilemeyen ve kişinin toplumsal kimliğinin yanında kendi özgün kişiliğiyle ortaya koyduğu tavidir. Dolayısıyla her bir kişinin benliğinde hem toplumsal yapının örgütleniş hem de kendi biricikliği bulunmaktadır. Kişinin toplum içerisindeki varlığını sağlayan “beni/bana” iken, toplumu dönüştüren “ben”lerin varlığıdır. Dolayısıyla hem kişiler hem de toplumlar bir yanıyla yapıların bir yansımaları sunarken; bir yanıyla da o yapıların değişimini sağlarlar.

Herbert Blumer kendinden önceki tüm bu görüşleri sembolik etkileşim adıyla kavramsallaştırır ve üç temel önerme öne sürer. Bu önermelerde anlamın kişilerin davranışlarına şekil veren temel güç olduğunu, anlamın diğer insanlarla etkileşim sürecinde inşa edildiğini ve anlam değişimlerinin de etkileşim sürecindeki yorumlama ile değiştiğini vurgular (Wallace ve Wolf, 2020). Keza yapılar ve sistemler ne eylem kapasitesine sahiptir ne de anlamları yorumlama gibi bir yetiye sahiptir (Layder, 2006). Bunu ancak insanlar yapabilmektedir. Öte yandan aile, din ya da şirket gibi tüm kurumlar da insanların bir araya gelmesiyle oluşur. Geçmişten günümüze tüm yapıların geçirdikleri değişimler,

insan düşüncesinde meydana gelen gelişmelerle mümkün olmuş ve hiçbiri diğerleriyle aynı olmamıştır (Paloma, 2010).

Neticede sembolik etkileşim kuramcılarının da vurguladığı gibi toplumsal anlamların temellerine bakmak, bu anlamların nasıl oluştuğunu, değişim geçirdiğini veya değişime direndiğini gözlemlemek için toplumsal etkileşim süreçlerini incelemek gerekmektedir. Bu noktada sembolik etkileşimci görüşlerin kentleşmenin bir sonucu olarak ortaya çıktığı unutulmamalıdır. Temelde Chicago Okulu ekolünden gelen sembolik etkileşimciler, kentleşmenin toplumda yarattığı değişimleri anlamak amacıyla çalışmalarına yön vermişlerdir. Dolayısıyla bu çalışmanın ilk bölümünde büyükşehirlerin kişilerarası etkileşimde ne gibi bir rolü olduğu Ankara özelinde incelenecektir. İkinci olarak büyükşehirlerde gündelik yaşamın akışı için temel gerekliliklerden biri olan toplu ulaşım araçları, toplumsal etkileşim bağlamında incelenecektir. Büyükşehirlerde kentsel yayılımın genişliği, nüfus yoğunluğunun fazlalığı ve gündelik yaşamın hızlı akan ritminin bir sonucu olarak toplu ulaşım araçlarına kırsal yerleşimlere nazaran daha çok ihtiyaç duyulmaktadır. Dolayısıyla bu araçlarda kentin farklı bölgelerinde yaşayan, kültürel, sınıfsal ve eğitsel çeşitlilikleri bünyesinde barındıran kesimlerden yurttaşlar bir araya gelip toplumsal etkileşime girmekte ve kendileri ile diğerlerinin anlam dünyaları arasındaki farkları keşfetmekte, münazara etmekte ve bazen yeni anlam dünyalarına geçiş yapabilmektedir.

Bu görüşler, çalışma kapsamında 3 yılı aşkın bir zaman diliminde, otobüslerde yürütülen katılımlı gözlem yoluyla keşfedilmiştir. Ancak katılımlı gözlem metodunun, sadece araştırmacının görüşleri ile sınırlı kalma gibi bir çıkmazı olabileceği için, ayrıca 30 kişi ile derinlemesine görüşmeler yapılmıştır.¹ Bu kişilerin aktif olarak otobüs kullanmaları temel kistas olmuş, bunun yanında 18-30, 30-60 ve 60 yaş üstü olmak üzere 3 ayrı yaş kategorisi oluşturularak, yaşın anlam oluşumu ve münazarasındaki farkları da açığa

1 Görüşülenlerin demografik özellikleri için bkz. (Mirza Girgin, 2022: 117).

çıkarılmak istenmiştir. Bir başka değişken de cinsiyet olmuştur. Nitekim toplumsal cinsiyet gündelik yaşamın her alanında olduğu gibi, toplu ulaşım mekânındaki deneyimin biçimlenmesinde de temel bir belirleyicidir.² Bu nedenle eşit sayıda kadın ile erkek görüşülenle mülakat yapılmıştır. Mülakatlar 25.03.2021-15.06.2021 tarihleri arasında Ankara'da yapılmış ve görüşülenlere yarı yapılandırılmış sorular yöneltilmiştir. Bu soruların büyük bir bölümü otobüslerde yapılan katılımlı gözlem sürecinde oluşturulmuş olsa da, mülakat sürecinde son haline ulaşmıştır.³ Tüm görüşülenlere kartopu örneklem yöntemiyle ulaşılmış ve araştırmada kapsamında kod isimleriyle anılmışlardır. Kod isimler görüşülenlerin cinsiyeti, yaş aralığı ve görüşme yapıma sırasına göre oluşturulmuştur. Buna göre örneğin K-(60+)-1 kod ismi görüşülenin kadın, 60 yaş üzerinde ve ilk görüşme yapılan kişi olduğunu belirtirken; E-(18-30)-2 görüşülenin erkek, 18-30 yaş aralığında ve ikinci kişi olduğunu göstermektedir.

Araştırmanın birtakım sınırlılıkları da bulunmaktadır. Ulaşım aracının yapısı, yolcuların iletişime girme olasılıklarını ve bu iletişimi sürdürme biçimlerini etkilemektedir. Her bir ulaşım aracı özelinde ayrı bir araştırma yürütmek kapsam dâhilinde olanaksız olduğu için, otobüsler toplu ulaşım araçları açısından sınırlılığı oluşturmuştur. Nitekim yolcuların diğer kişilerle en çok iletişime geçtikleri toplu ulaşım aracının otobüsler olduğu görülmüştür. Görüşülenler açısından sınırlılıklar ise 18 yaş altı gençler ve çocuklar ile engelli bireylerin yokluğudur. Çocuklarla yapılacak olası görüşmelerin velileri ile gerçekleştirilmek zorunda olması görüşülenin soruları açıklıkla cevap vermesi önünde bir engel oluşturabilme riski taşımaktadır. Engelli bireylerle mülakat yapılması ise farklı bir etik süreci gerektirmektedir. Bu nedenle bu iki kesim araştırma kapsamı içerisine dahil edilememiştir.

Büyükşehir ve Kişilerarası Etkileşim

Kent ve kır yaşamı yaşam ritmi, insan çeşitliliği,

insanların birbirleriyle yakınlıkları ve dolayısıyla geliştirdikleri ilişkiler ve kültürel yapı gibi unsurlar açısından birbirinden oldukça farklıdır. Kentin insan yaşamı ve iletişimde yarattığı etkiler üzerine en çok kafa yoran kuramcılardan biri Georg Simmel'dir. *Metropol ve Zihinsel Yaşam* kitabında bu konuya eğilen Simmel (2005), kentin kişiler üzerindeki en büyük etkisinin hız olduğunu söyler. Gün içerisinde hızlı akan bir hayat dizgesinin içerisinde yer alan kişiler, çevrelerindeki tüm değişkenlere aynı dikkati veremeyecekleri için, zihni sağlıklarını koruyabilmek adına etraflarındaki uyarılara daha az dikkat etmeye başlar. Taşrada daha sakin bir yaşam temposu ve birbirleri hakkında az çok fikir sahibi olunan kişiler varken; şehirde yaşam oldukça hızlı akar ve bu süreçte tanınmayan çok sayıda kişi ile temas edilir. Taşrada tüm bir yerleşim biriminde olan kişi sayısı, şehirde bir apartman ya da iş merkezinde mevcudiyet gösterebilir. Dolayısıyla kişiler tüm bu diğerlerine aynı dikkat ve özeni gösteremeyecekleri için dış dünyaya karşı bir mesafe alır, kalbinden ziyade aklıyla hareket eder ve kendini korumayı temel hedef edinir.

Kimi kentlilerin, özellikle de daha kırsal bölgelerden şehirlere gelen kişilerin rahatsız oldukları bu durum, çalışma kapsamında görüşülen kişiler tarafından da sıklıkla dile getirildi. Görüşülenler temel olarak büyükşehirlerin kişilerarası iletişimde yabancılaşma, mesafe, iletişimsizlik, umursamazlık, samimiyetsizlik ve güvensizlik gibi etkiler yarattığını vurguladılar. Fakat şehre ilk geldiklerinde şaşırıp, hoşnutsuz oldukları bu duruma zamanla kendilerinin de adapte olduklarını belirttiler. Örneğin daha kırsal bir bölgeden Ankara'ya okumak için gelen K-(30-60)-8, Ankara'ya ilk geldiği zamanlarda alışveriş yaptığı yerlerde "hayırlı işler, günaydın" gibi sözlerine karşılık bulamadığında çok şaşırıldığını, kendi geldiği yerde bunun çok anormal sayılacağını belirtti. Ancak bunun yanında geldiği bölgede sürdürdüğü iletişimi burada devam ettirmesinin de tam olarak mümkün olmadığını, çünkü Ankara'ya geldiği ilk zamanlarda

2 Bu makale kapsamında toplumsal cinsiyetin toplu ulaşımında yarattığı deneyim farkına yer verilememiş olsa da, ayrıntılı bilgi için bkz. (Mirza Girgin, 2022: 254-266).

3 Mülakat soruları için bkz. (Mirza Girgin, 2022: 355).

şehir merkezinde yolda kendisini durdurup bir şey sormak isteyen kişilere durup kulak verdiğini, ancak bu kişilerin genellikle dilenen veya anket yapmak isteyen kişiler olduklarını zamanla anladığını, artık bu kişilere sadece “iyi günler” dileyip geçmeyi “öğrendiğini” söyledi.

Görüşülenin ilk vurguladığı husus olan, nezaket kurallarının hiçe sayılması Simmel’in (2005) “bezgin tavır” kavramı ile açıklanabilir. Yazar, kentli insanın, iletişime girdiği her bir insanla samimi ilişkiler kurmanın yükünü kaldıramayacağı için, ilişkilerini mesafelendirdiğini söyler. Bu mesafelendirme temelde komşular gibi, kırsal bölgelerde önemli bağlar kurulan kişilere karşı uygulanabileceği gibi, nezaketin söz konusu olduğu durumlarda müşterilere de uygulanabilir. Nitekim mesafe burada bir anlamda kayıtsızlık halidir. Bu kişiye yöneltilen “hayırlı işler” gibi iyi bir niyete de, size cevap vermeyen nezaketsiz bir kişiye de bir noktada kayıtsız hale gelmektir. Keza Simmel’in de dediği gibi şehir yaşamında gün içerisinde bu gibi çokça davranışla karşılaşan bireyler, bunların her birine yoğunlaşacak olsa, zihni büyük ihtimalle bu yükü kaldıramayacaktır.

Kırsal kesimden gelen ya da kentleşmeyi geç yaşayan kişiler için gayriinsani ve soğuk gözükten bu iletişim biçiminin oluşmasında güvensizlik de pay sahibidir. E-(60+)-28 ve E-(30-60)-2 adlı görüşülenler büyükşehirlerde şehrin büyümesine koşturarak insanların gitgide birbirlerine güvenlerini kaybettiklerini, bu durumda insanları tanımanın giderek güçleşmesinin de payı olduğunu söylediler. Küçük yerlerde biriyle yeni tanışılrsa dahi ortak tanıdıkların çıkma veya o kişinin izini bulabilme ihtimalinin daha fazla olduğunu söyleyen görüşenler, şehirde böyle bir imkânın olmamasının, yabancılara karşı temkinli yaklaşmayla sonuçlandığını dile getirdiler.

Öte yandan şehirlerdeki bu mesafeli tavır, herkesin gönüllülükle uyduğu ve kabul ettiği bir durum değildir. Orta yaş üstü ve özellikle kadın olan görüşülenler, kamusal alanlarda kendi yaş gruplarından kadınlarla kolaylıkla iletişim kurabilme becerisine sahip gözükmediler.

Örneğin K-(30-60)-21, köyden Ankara’ya taşındığında, tanıdıklarının ona kente geldiklerinde yaşadıkları boşluğu anlattıklarını ve şehirde arkadaş edinmenin güç olduğunu söylediklerini, ancak kendisinin hiç böyle bir sorun yaşamadığını, otobüste bile kolaylıkla arkadaş edinebildiğini söyledi. K-(60+)-17 ise şehirdeki bu mesafeli ilişkileneceği kendi gayretleriyle aştığını, semt değiştirse dahi, girişken tavırlarıyla yeni ortamına adapte olmak için çaba sarf ettiğini belirtti.

Genellikle kente özgü kabul edilen kişilerarası mesafelenme, yabancılaşma ve samimiyet yitiminin mekânsal ya da zamansal bir mefhum olup olmadığı da ayrıca sorgulanabilir. Nitekim E-(30-60)-2 köyündeki eski toplumsal ilişkileneceği biçimlerinin de artık geçerliliğini yitirdiğine dikkat çekti. Eskiden hangi evde ne pişse komşulara ikram edildiğini, maddi-manevi dayanışma ilişkilerinin oldukça sağlam olduğunu söyleyen görüşülen, bu adetlerin günümüzde uygulanmadığını, eskiden şehirden gelenlere ücretsiz verilen yiyecekleri artık köyünde daha pahalıya satın aldığını, bir anlamda “köylünün de uyandığını” söyledi.

Küçük yerleşim yerlerindeki samimiyetinin bir aldatmaca olduğunu dile getiren K-(30-60)-3 ise, oralardaki ilişkileneceği zoraki doğasına dikkat çekti. Kırsalda çevrende kim varsa onlarla arkadaş, eş, dost olunabildiğini belirten görüşülen, kentlerde ise kişilerin çevresindeki insanları bilinçli olarak seçtiğini, rıza ve iradeyle paylaşımlarda bulunduğunu ve bunun ona daha samimi geldiğini ifade etti. Nitekim Durkheim organik ve mekanik dayanışma kavramlarıyla bu durumu açıklar. Kır toplumlarında hâkim olan mekanik dayanışma, cemaat kültürünün bir sonucudur ve ortak inanç, gelenek gibi iradelere dayanır. Kentlerde ise cemaatin yerini cemiyet alır ve buralarda hâkim olan organik dayanışma rasyonalite, bağımsızlık, bireysellik ve yüksek bir iradenin sonucudur. Bu nedenle de Durkheim, zorunlu bir birliktelik olarak gördüğü cemaat toplumlarının dayanışmasını mekanik; daha çok seçime dayalı ve doğal olduğunu düşündüğü cemiyet toplumları dayanışmasını da organik dayanışma olarak adlandırır (Kivisto, 2020).

Kentlerdeki mesafeli toplumsal ilişki biçimleri genellikle olumsuz bir durummuş gibi ele alınsa da, Durkheim'a benzer biçimde, Simmel'in (2005) de dikkat çektiği gibi, bu ilişkilene tarzının insanları özgürleştiren bir yanı vardır. Çünkü kentlerde, kırsaldakinin aksine, ihtiyatlı ve mesafeli tavrın olağanlığı sonucu, komşular gibi fiziksel olarak yakın olunan kişilerle zorunlu olarak yakın bağlar kurulması zorunlu değildir. Keza böylesi yakınlıklar kişilerin diğerlerini gözetleme ve onların yaşamı hakkında görüş bildirme gibi olasılıklara kapı aralar. Yakın bir iletişimin yokluğu ise bu kişisel yaşama müdahil olma ve yargıda bulunma durumunu bertaraf eder. Dolayısıyla şehirlerde bireylerin kimlerle ne oranda samimi ilişkiler kurabileceğini seçebilmesi onları geleneksel bağların kısıtlayıcılığından azade eder. Bauman (2010) bu fiziksel yakınlık ile manevi uzaklığın bir aradalığına sıfırlama der.

Öte yandan kişisel özgürleşme bağlamında Simmel'in (2005) vurguladığı bir diğer husus, şehrin genişliğine koşut bir biçimde ekonominin, entelektüelliğin ve kişiselliğin de artmasıdır. Şehirlerin birer ticari merkez olması, eğitim ve sanat kurumlarının buralarda yoğunlaşmasına ve dolayısıyla eğitilmiş ve entelektüel kesimlerden kişilerin de buralara rağbet etmelerine neden olur. K-(18-30)-6, bu savlarla uyumlu bir biçimde Ankara'ya Muğla'dan geldiğini, Muğla'da şehrin küçüklüğünden dolayı gittiği yer ve görüştüğü kişilerin sınırlı olduğunu, Ankara'da da çok farklı yerlere gitmese de, yüksek lisans yapmasının etkisiyle, etrafındaki insan profilinin oldukça değiştiğini, bunun da onun akademik yetkinliğini geliştiren bir unsur olduğunu söyledi. E-(18-30)-12 ise kent ve kır yaşamının farklarını şu şekilde dile getirdi:

Şehirde olmak bence etkiliyor insanı. Ona göre davranıyoruz. En basitinden vasıta kullanıyoruz ilişkilerimiz ona göre şekilleniyor. İşte barlar var, mekânlar var... Köyde olsaydım bunların hiçbirine maruz kalmayacaktım. Küçük yerlerde yaptığın şey belli, yapman gerekenler belli uyandırdığında. Dışarı çıkınca kimleri göreceğin belli. Şehirde öyle değil. Otobüse binince kaza da yapabilirsin, biriyle kavga da edebilirsin. Biri denk gelir işte onunla takılırsın içmeye gidersen...

Görüşülenin de vurguladığı üzere şehirlerin en önemli özelliklerinden biri tesadüflükleri içinde

barındırmasıdır. Bireylere gelişimleri, hayatlarındaki insan ve aktivite çeşitliliğini seçebilmeleri gibi pek çok olanak sunmasıdır. Ancak kentlerdeki olanakların zenginliği ve yaşamın hızlı akan ritmi gibi unsurlara dair algı, kişilerin entelektüel kapasiteleri ve yaşam deneyimi gibi unsurların etkisiyle biçimlenir. Kendini geliştirmeye, yeniliklere açık ve muhtelif ilgi alanları olan bir kişi için şehir pek çok imkân barındırırken; ilgi alanları sınırlı kişiler için kırsaldan bir farkı olmayabilir.

Kişisel deneyim stoklarının oluşturduğu algı farkları bir kenara bırakıldığında, Ankara'nın Kızılay, Bahçelievler, Tunalı gibi merkezi bölgelerinin genel olarak hızlı akan bir ritminin olduğu çok tartışılır değildir. Bu da kentlilerin, Manning'in (2007) de işaret ettiği gibi, sosyal ilişkilerini kolaylaştırmak adına çoğunlukla "otomatik pilotta" davranmalarına neden olur. Kişiler belirli mekânlarda belirli şekillerde davranır, benzer sorulara ya da tavırlara aynı şekilde yanıt verirler. Elbette bireyler bu ezbere tepkilerini yaşamları boyunca edindikleri deneyim ve bilgiler ışığında inşa ederler. Dolayısıyla büyükşehirlerin kalabalığında atomize olmuş bir biçimde yaşayan kentliler, karşılıklı ilişkilerini genellikle ezbere davranışlarla ve duygusal bir mesafe alarak kurarlar. Bu noktada bir adım öteye giderek, kentlilerin kamusal alanlarda birbirleriyle hangi durumlarda iletişime geçtiklerine bakmak, bu etkileşim ve iletişim biçimlerini ele almaya yardımcı olabilir.

Toplu Ulaşımında İletişim ve Etkileşim Pratikleri

Kent içerisinde birbirlerini tanımayan yurttaşların etkileşime geçtikleri mekânların başında gelenlerinden birisi toplu ulaşım araçlarıdır. Kapalı bir ortamda, değişken sürelerde, zorunlu bir ortak alan kullanımı pek çok soruyu, sorunu ve çözümü beraberinde getirir. Mekânın özellikleri etkileşim biçimlerini şekillendirir, fakat bunun yanında, toplu ulaşım araçlarında farklı yaşlardan, mesleklerden, gelir gruplarından, sınıfsal aidiyetlerden, politik konumlanışlardan ve eğitim düzeylerinden yolcuların var olması da olası bir iletişim ortamının doğmasına yol açar. Çünkü bu çeşitlilikteki bireylerin diğerlerine bakış açısı,

toplulukta uyulması beklenen kurallar ve ortamın gerekliliklerine dair beklentileri birbirinden farklıdır.

İletişim ve etkileşimin ortaya çıkmasında toplu ulaşım aracının türü ve haftanın günleri ve günlerin saatleri de etkili olur. Metro, Ankaray ve tren gibi çok sayıda durağı olan, yani farklı semtlerden yolcuların bulunduğu araçlar kişilerarası ilişkileri bir nebze daha mesafelendirirken; belirli semtlerin otobüs ve dolmuşları o semtlerde oturan kişileri ortaklaştıran –ekonomik, sosyal, kültürel- daha çok nüvenin bulunması nedeniyle iletişim faaliyetlerini daha kolaylaştırıcı bir etkiye neden olabilmektedir. Hafta içi mesai saatlerindeki kalabalık ortam ve günün yorgunluğu toplu ulaşım araçlarında birçok soruna yol açar ve bu durum da zorunlu iletişim ve etkileşim hallerinin artmasına vesile olur. Hafta sonları ise yolcular hafta içine nazaran daha telaşsız olduğu için olası sorunlar azalır veya bu sorunlar daha kolaylıkla çözülebilir.

Yolcuların hangi şartlarda iletişime girdiklerine bakıldığında, yol sorma, yardım isteme, birbirini uyarma, sohbet etme, siyasi ya da işlevsel nedenlerden kaynaklanan tartışmaların ön plana çıktığı görülür. Toplu ulaşımın zorlu koşulları, her ne kadar burada olumsuz bir iletişim ortamının daha çok hâkim olabileceği yanılgısına yol açsa da, bu çalışmada bireylerin daha çok dayanışma ilişkileri nedeniyle iletişime geçtiği görülmüştür. Haberde olumsuz olanın ilgi çekmesi gibi, gündelik yaşamda da seslerin yükselmesi, olası tartışmalar insanların daha çok dikkatini çeker. Buna karşın karşılıklı nezaket, yardımlaşma gibi haller sessizce ve dikkatlerden azade bir şekilde daha yaygın olarak gerçekleşir

Olağan yardımlaşma halleri grubunda ele alınabilecek olan küçük yardımlaşma ilişkilerinin başında kart ve bakiye sormak gelmektedir. Her geçen gün gelişen teknolojiler sayesinde bu sorun büyük oranda çözümlenmiş olsa da, henüz bitmemiştir. Görüşülenlerin büyük çoğunluğu kart sıkıntısı yaşayan kişilere yardımda bulunduğunu belirtti. Ancak bu süreç kendisine kart basılan kişinin, yardımcı olan kişiye para vermek istemesi ve diğerinin almak istememesi gibi karşılıklı

nezaket davranışı nedeniyle sıkıntılı bir süreç haline bürünebilmektedir. Bu nedenle, örneğin E-(30-60)-20 kartını vermeden önce karşısındaki kişiyle para alışverişi yapmayacağı konusunda anlaşıldığını söyledi. E-(30-60)-22, kart ihtiyacı olan birini gördüğünde, hiç iletişime girmeden doğrudan kartını okutup geçtiğini, onun gözlemlerine göre insanların yüzde sekseninin de bir karşılık beklemeden diğer kişilere kartını verdiğini belirtti. Öte yandan bu durumun bazı kişilerce suiistimal edildiğini söyleyen K-(60+)-24, başkalarından kart istemeyi alışkanlık haline getiren, her sabah otobüse binip başkalarından ricacı olan bir kişiye tanık olduğunu aktardı. Bu örnek bazında, toplumsal etkileşimin öncelikle belirli durumlarda ne gibi farklı davranış şekilleri olduğunu öğrenme açısından kişilere yardımcı olduğu söylenebilir. Öte yandan bu örnek belirli bir toplumdaki dayanışma ilişkileri ve nüfusun ekonomik durumunun davranışlara yansımaları gibi sosyolojik göstergeleri barındırır. Gelir düzeyinin düşük olduğu bir semtte yolcular ücret mukabilinde diğerlerine yardımcı olabilirken; bir diğerinde ücret alınmaz ya da daha bireyselci bir kültürel yapının hâkim olduğu bir yerde ücret alınırken; daha dayanışmacı olunan bir yerde ücret alınmayabilir. Kişiler de toplumsal etkileşim sürecinde gözlemledikleri davranış seçeneklerinden kendilerine uygun buldukları tutumlardan birini seçerek davranışlarını bu şekilde biçimlendirebilirler.

Yukarıdaki dikkat çeken bir diğer durum, özellikle sabah saatlerinde, düzenli olarak aynı saatte otobüse binen kişilerin zamanla birbirlerini tanımaları ve bunun bazen bir arkadaşlığa yol açması, bazen de o kişiler hakkında tahminler yürüterek hayal gücünün işletilmesine vesile olmasıdır. Genel olarak görüşülenler otobüste yeni arkadaşlıklar kurmadıklarını söyleseler de, kimisi otobüste yüz aşinalığı olduğu 10-15 kişinin bulunduğunu (K-(18-30)-4), kimisi 7’de ya da 8’de binmesine göre de farklılık gösteren, farklı semtlerin otobüslerinde dahi yüzü tanıdık gelen kişilerin olduğunu ve bu kişilerle birbirlerine baş selamı verdiklerini (K-(30-60)-5), K-(18-30)-10 böyle kişilerle merhabalaştıklarını, K-(18-30)-13 ve E-(18-30)-29 bu kişiler hakkında tahminlerde

bulunmaya çalışıp yolculuğu kendileri için daha eğlenceli bir hale getirmeye çalıştıklarını, E-(18-30)-23 ve K-(18-30)-6 ise sürekli karşılaştıkları kişilerin inip bindikleri durakları dahi bildiğini söylediler. Goffman (2016) buradakine benzer şekilde gerçekleşen baş selamı ya da merhabalaşmak gibi eylemleri destekleyici değiş tokuş ve ritüel olarak adlandırır. Keza toplumsal temasların çoğunlukla olumlu bir görünüm arz etmediği bu gibi kamusal alanlarda kişilerin birbirlerine nezaket sunmaları önemli bir toplumsal ritüeldir. Bunun nedeni bu tip ritüeller formalite icabı yapılsa da, nihai bir değer nesnesine saygı sunmayı içermesindedir.

Diğer taraftan bu yüz aşinalıkları bazen daha ileri boyutlara taşınıp, arkadaşlık ya da partnerlik ilişkilerinin doğmasına da vesile olabilir. Otobüsü bir "aile ortamına" benzeten K-(60+)-24, sürekli karşılaştığı kişilerle zamanla sohbet etmeye başlayıp ahbab olduklarını, birbirlerine iş dahi bulduklarını anlattı. K-(30-60)-21, kadınlarla kaynaşıp arkadaşlık kurma konusunda rahat olduğunu, toplu ulaşımında tanıştığı arkadaşlarıyla işe giderken otobüste buluştuklarını ve sohbet ede ede gidecekleri yere ulaştıklarını dile getirdi. E-(30-60)-25 muhabbet ettiği kişilerle ortak ilgi alanlarının arkadaşlık kurmada bir etken olduğunu ve ortalama her yıl otobüste biriyle tanıştığını, E-(30-60)-25 ise kendisinden yaşça büyük bir "amcayla" otobüs arkadaşlığı kurduğunu ve onun yaşam öyküsünü dinlemekten oldukça keyif aldığını ifade etti. Otobüslerde aşk öykülerinin ortaya çıktığını sıklıkla işittiğini söyleyen veya flört girişiminde bulunan/bulunulan görüşülenler olsa da, böyle bir deneyim yaşayan bir görüşülen bulunmaktadır. K-(18-30)-6 otobüslerde platonik âşıkları olsa da sadece bir kişiyle ilişki kurduğunu, ancak 3 ay süren bu ilişkinin karşısındaki kişi umduğu gibi çıkmadığı için son bulduğunu belirtti.

Bu noktada Goffman'ın izlemin yönetimi kavramı önemlidir. Çünkü diğer insanlarla yakın bağlar kurulmayan hallerde, onlara dair beklentilerimiz ve kavrayışımız genellikle bu kişilerin çizdiği imaj ile bizlerin yaşam deneyimi ve yorumlama kabiliyeti ile sınırlıdır. Otobüs gibi kamusal alanlarda, hakkında herhangi bir şey bilinmeyen kişilere

dair çıkarımlarda bulunurken de dış görünüş ve davranış şekilleri insanların ilk dikkat ettiği unsurlardır. Bu süreçte Goffman (2014b) gündelik yaşamda her bir kişinin bir sahnedeymişçesine performans sergilediğini ve izleyiciler için, bilgi edinme açısından, işleri kolaylaştırabilecekleri gibi, zorlaştırabileceklerini de söyler. İzleyiciler, yani bir insana bakıp onun hakkında fikir yürütmek isteyen kişiler, verilen ve yayılan izlenimlere maruzdurlar. Verilen izlenimde sözler ön plandayken; yayılan izlenimde çok çeşitli eylem ve hareketler söz konusudur. Verilen izlenim daha çok performans sergileyen kişinin denetimindeyken, yayılan izlenim yoluyla karşısındaki kişiyi inceleyen kişi, ideal performanstan sızan çelişkili yönleri yakalayıp, performansın ötesinde, karşısındaki kişi hakkında daha gerçekçi bilgilere ulaşabilir. Örneğin kendisini çok titiz ve özenli göstermek isteyen bir kişinin çantasının pis şeylerle dolu olduğunun görülmesi onun inşa etmeye çalıştığı bütün bir imajı yerle bir edebilir. Nitekim kişiler gün içerisinde girdikleri pek çok ortamda, o ortamın gerekliliklerini sağlayan bir maske ile dolaşmaya gayret ederler. İş yerinde daha resmi, aile yanında daha kontrollü, arkadaşlarının yanında ise umursamaz ve samimi bir benlik izlenimi sunabilirler.

Bu çalışma kapsamında fikirlerine başvuru alan görüşülenler toplum içerisinde izlenim edinme araçları olarak kıyafet, aksesuar, koku, saç, sakal, makyaj gibi fiziki ve maddi öğeler ile bakış, tavır, davranış, mimik ve konuşma şekli gibi manevi ve sosyal yönleri odaklandıklarını belirttiler. Görüşülenlerin çoğunluğu dış görünüşe göre karşısındaki kişilere dair ilk izlenimlerini oluşturduklarını belirttiler de bu yönde edindikleri izlenimlerin onları çoğu zaman yanıltabildiğini de ifade ettiler. Bu durum oldukça olağandır, zira Bauman'ın (2010) belirttiği gibi bireylerin kendilerini dış dünyaya tanıtmak amacıyla kullandıkları kıyafet gibi simgesel ve göstergesel unsurlar, onların ait oldukları değil, ait olmak istedikleri gruplara ilişkin olabileceği gibi, kişilerin kendilerini gizlemeleri için bir araç haline gelebilirler. Nitekim K-(18-30)-13 giyiminden, tavrından yola çıkarak kültürlü ve eğitilmiş biri gibi düşündüğü kişinin, yaşlı bir kadına bağırduğunda

çok şaşırdığını; K-(18-30)-6, durakta ona otobüsün gelmesine ne kadar olduğunu soran, sıradan bir “dede” gibi algıladığı kişinin yazar olduğunu öğrendiğinde kendini mahcup hissettiğini örnek verdi. Bu noktada kişilerin gerçek benliklerinin konuştukları zaman açığa çıktığını söyleyen görüşülenler, Goffman'ın bir kişiyi analiz ederken yayılan izlenimlerin, verilen izlenimlerden daha fazla ipucu verdiği savının tersine işlediği görüldü. Elbette yayılan izlenimler de insanların gerçek benliklerine dair ipuçları yakalamak için oldukça kullanışlıdır, ancak sadece gözlem yoluyla bir kişi hakkında çok az veriye sahip olunabileceğinden, sözel iletişim de bu gibi kamusal alanlarda önemli bir bilgi edinme aracı haline gelebilmektedir. Bu noktada atlanmaması gereken bir husus da bir kişiyi analiz ederken, performans sergileyenler kadar, izleyicinin yorumlama kapasitesinin de önem taşımasıdır. Özellikle yabancı kişilerle olan iletişimi başlatan tetikleyici, çoğu zaman kişilerin karşılarındaki kişiyi kendine yakın ve benzer bulmalarıdır. Ancak sohbet başlanınca böylesi gözlemlerin boşa çıkması, bireylerin kurdukları iletişimi sonlandırmalarına ya da yeniden yapılandırmalarına yol açar.

Otobüste edilen muhabbetlere bakıldığında, en öne çıkan konu siyasi konuşmalardır. Toplu ulaşım kamusal alan niteliği de kazandıran bu sohbetler seçim dönemlerinde ve önemli toplumsal/siyasal olayların meydana geldiği zamanlarda artış göstermekle beraber, görüşülenlerin bazılarında göre her gün (E-(30-60)-18, E-(60+)-9), bazısına göre üçte bir oranında (K-(30-60)-5), %70-80 oranında (E-(30-60)-2), ya da nadiren (E-(60+)-28, E-(60+)-19) karşılaşılan konuşmalardır.

Siyasi konuşmaların ortaya çıkma sıklığı konusunda bir uzlaşma olmasa da, görüşülenlerin hemfikir oldukları hususlardan biri, bu konuda genel bir toplumsal kutuplaşmanın olmasıdır. Görüşülenler bu minvaldeki konuşmaların AKP-CHP aksında yürütüldüğünü ve semtlere göre bu partilerden birini tutanın baskın olabildiğini söylediler. K-(18-30)-15, Pursaklar otobüsünde AKP, Çankaya otobüslerinde de CHP yanlısı kişilerin konuştuğunu; E-(30-60)-11 de Karapürçek'te AKP,

Çankaya otobüslerinde de CHP yanlısı konuşmalara tanık olduğunu ve bu semtlerdeki kişilerin politik yönelimlerinin tersine konuşmaların tepki ile karşılanacağını söyledi. Her semt bazında böylesi baskınlıklar söz konusu olmasa da bazı semtlerdeki siyasi konuşmaların tek yönlü fikir sunma şeklinde gerçekleştiği ve çoğunlukla aynı görüşlere sahip kişilerin siyasi eleştirilerini dile getirerek (K-(18-30)-13) bir rahatlama sağladıkları söylenebilir. Örneğin K-(18-30)-6, Tuzluçayır'da oturanların genellikle solculardan oluştuğunu, bu kişilerin genellikle iktidar eleştirisi yaptığını ve bu nedenle otobüste herhangi tartışma çıkmadığını dile getirdi. Diğer taraftan K-(30-60)-3'ün de söylediği gibi bazen hiçbir karşılık alınmasa ya da sadece aynı görüşteki kişiler konuşsa da otobüslerde siyaset konuşmak, kamusal alanda fikir beyan etmek bir deşarj olma yöntemi gibi işleyebilmektedir. Ancak bazı görüşülenlerin (E-(30-60)-22, K-(60+)-17 ve K-(60+)-24) de belirttiği gibi, bazen kişiler görüş beyan etmek isteseler de kimi çekince ve korkularından ötürü siyasi konular hakkında görüş beyan etmekten kaçınabilmekte ve kendi görüşlerinde olan kişileri de başlarına bir iş gelmemesi için susturmaya çalışabilmektedirler (K-(60+)-24). Günümüzde akıllı telefonlarla her şeyin anlık olarak kayıt altına alınabilmesi ve bu kayıtların internet ortamında hızlıca yayılabilmesi insanların kamusal alanlarda kendilerini sansürlemelerine veya daha kontrollü olmalarına neden olabilmektedir.

Otobüslerde siyasi konuşmaları başlatanlara bakıldığında ise genellikle orta yaş ve orta yaş üstü kişilerin öncülüğü konusunda hemfikir olundu. Bu duruma yol açan iki faktörün etkisinden söz edilebilir. Bunlardan ilki, yaş ortalaması yüksek kişilerin geleceğe yönelik kaygılarının daha az olması nedeniyle daha korkusuz ve çekincesiz bir şekilde görüşlerini topluluk içinde beyan edebilmeleridir. İkincisi ise, bu yaş gruplarından kişilerin daha kırsal ilişkilerin, yani samimi bağların olduğu bir kültürel geleneğin/geçmişin taşıyıcısı olmalarıdır. Yukarıdaki sayfalarda da bahsedildiği gibi kentlerdeki insanlar ilişkilerini daha mesafeli ve soğuk bir biçimde kurarken; kırsalda kişiler birbirlerini tanımasalar dahi, samimi ve kolay bir biçimde iletişime geçebilmektedirler. Dolayısıyla

bu geleneğe daha yakın olan orta yaş üstü kişiler toplu ulaşım gibi mekânlarda da, tanımadıkları insanlarla daha kolay bir biçimde iletişime geçebilmekte ve her konu hakkında rahatlıkla konuşabilmektedirler.

Siyasi konuşmalara yön verenlerin orta yaş ve üstü kişiler olması, otobüslerde sürdürülen siyasi tartışmalardaki genel kutuplaşmayı da bir ölçüde açıklar. Haber kaynağı olarak daha çok televizyon gibi geleneksel medya araçlarını kullanan bu yaş grubu (E-(30-60)-25, E-(30-60)-2), siyasi yönelimlerinin medyadaki temsiline göre ATV, FOX ve Halk TV gibi kanalları izlemekte (E-(30-60)-18, E-(30-60)-2, E-(30-60)-11) ve bu durum, görüşülenlerin de aktardıkları gibi, hangi kanal izleniyorsa ertesi gün o kanaldaki mevzu ve yorumların otobüste tekrarlanmalarına yol açabilmektedir. Genç ve orta yaş yolcular yaşlıların bu konuşmalarını bilgidan uzak, klişelerle bezeli (E-(30-60)-11) veya kendilerine enjekte edilen şeylerin tekrarlanması (E-(30-60)-18) olarak nitelendirdiler. Özellikle 18-30 yaş arası gençler, yaygın olarak toplu ulaşımında siyaset konuşulmasını absürt veya anlamsız buldukları açıkça söylediler ya da ima ettiler.

Genç kesimden kişilerin geleneksel medya yerine daha çok yeni medya araçlarını kullanmaları ve medya okuryazarlıklarının daha gelişkin olduğu hesaba katıldığında, geleneksel medya içeriklerini tekrarladıklarını düşündükleri daha yaşlı kesimlerden kişilerin münakaşalarını gereksiz ve anlamsız bulmaları bir ölçüde anlaşılabilir. Ancak kentte politik mevzuların dile getirildiği kamusal alanların oldukça az olduğu dikkate alındığında, toplumun farklı kesimlerinden kişilerin bir araya geldiği toplu ulaşım araçlarında siyaset konuşulması oldukça normal ve değerlidir. Bu tartışmaların içeriğinin zenginliği, niteliği tartışılabilir, toplumsal bir değişime neden olup olmadığının da bir ölçütü bulunmamaktadır. Ancak görüşülenlerin sözlerinde de görüldüğü gibi, toplumsal kutuplaşmanın çoğalması ve insanların genellikle kendi görüşlerine yakın medya içerikleriyle sınırlı kaldıkları düşünüldüğünde, farklı olanı dillendirmek ve dinlemek açısından bu

münakaşaların önemli olduğu söylenebilir. Keza görüşülenlere toplu ulaşım araçları haricinde, kentte daha önce tanışmayan kişilerin hangi mekânlarda siyaset konuştukları sorulduğunda kahvehane, park, cami avluları, okul, durak ve hastaneleri sıraladılar.

Cami avluları, kahvehane ve lokaller temelde erkeklerin buldukları mekânlardır. Bunun yanında camiler belli bir inanç grubuna, lokaller çeşitli amaçlara yönelik homojen bir kitleye ev sahipliği yaptığı gibi, kahvehaneler de semtlerin sosyo-kültürel yapısına uygun karşılaşmaların mekânıdır. Parkları örnek veren kişiler, buralara çocukları ile giden kişilerin birbirleriyle muhabbet ettiklerini belirtti. Okullar ise genç ve belirli bir eğitim düzeyine vakıf insanların yer aldığı yerlerdir. Bu örneklerden toplu taşıma araçlarıyla benzer bir kapsayıcılığa sahip olan tek yerin hastaneler olduğu söylenebilir. Elbette ki bu alanlardan her birinin kendine ait özellik ve önemleri vardır, fakat burada üzerinde durulan mevzu kamusal mekânın insan çeşitliliği açısından kapsayıcılığıdır.

Bunların yanında izlenim yönetimi kısmında da belirtildiği gibi, kişiler biriyle konuşacakları zaman, genellikle kendilerine yakın gördükleri bireylere yönelme eğilimindedirler. Otobüslerde siyasi konuşmalara az denk geldiğini söyleyen E-(60+)-28, böyle muhabbetleri başlatacak kişilerin, karşısındakinin görüşlerini anlayabilmek için önce ufak girişimlerle bir nabız yoklamasında bulduklarını söyledi. E-(30-60)-18 de böylesi nabız yoklamaların latifeli bir dille gerçekleşebildiğini, karşısındakinin vereceği tepkiye göre konuşmanın devam ettirebildiğini ya da sonlandırabildiğini dile getirdi. E-(60+)-1 ise böylesi karşılaşmalarda eğer karşısındaki kişiyle “kafaları uyuşmazsa” muhabbete başka bir konu ile devam edebildiğini veya diğer kişi konuşmaya yanaşmazsa da sohbeti kesebildiğini söyledi. Ayrıyeten günümüzde insanların geçmiş nazaran daha medeni olduğunu dile getiren E-(60+)-1, eskiden siyasi ya da yerel yönetimlerle ilgili olan konularda insanların hadlerini aşır kabalaşabildiğini, fakat artık insanların birbirlerine daha saygılı davrandığını ifade etti. Diğer taraftan

otobüslerde benzer görüşteki kişilerin konuştuğu veya bu konuşmaların çok uzamadığına yönelik şu ana kadar aktarılanlardan farklı düşünen görüşülenler de mevcuttur. K-(18-30)-4, otobüste birbirini tanımayan kişilerin herhangi bir olay sonucu bir anda siyasi konulardan konuşmaya başladıklarını, bunların yüksek sesli tartışmalar dönüştüğünü, onları susturmaya çalışanların da bağırıma başladıklarını ve ona göre saçma bir ortamın oluştuğunu belirtti.

Toplu ulaşımda tartışma konusu olan siyasi konulara bakıldığında ekonomi, işsizlik, ulaşımaya yönelik problemler ve yerel yönetimlere dair yakınmaların başı çektiği görülmektedir. Bu konuşma ve tartışmalar otobüste olan herhangi bir olayın siyasetle ilişkilendirmesiyle çıkabildiği gibi, şehirde gerçekleşen değişimler de bu konuşmalar için itici güç olabilmektedir. Ankara gibi siyaset ve bürokrasinin merkezi olan bir şehirde siyasetin her alana bir biçimde nüfuz ettiği ve her yerde kendini hissettirdiği söylenebilir. Keza İstanbullu bir görüşülen olan E-(18-30)-27, İstanbul'daki toplu ulaşım araçlarında siyasi konuşmaların daha ziyade partiler bazında yürütüldüğünü, yerel yönetimlerle ilgili konuşmalara hiç denk gelmediğini ve Ankara'daki bu durumun ona garip geldiğini ifade etti. Yerel yönetimlerle ilgili mevzulara bakıldığında yol yapım çalışmaları, parklardaki ağaç kesimleri, trafik sıkışıklığı ve alt geçitlere su toplanması gibi konular öne çıkmaktadır. Bu konuların tartışmaya dönüşmesi ise belediye başkanlarının meseleye dâhil edilmesiyle meydana gelmekte ve AKP-CHP ikiliği burada yerini eski ve yeni belediye başkanları Melih Gökçek-Mansur Yavaş ikiliğine bırakmaktadır. Bunun yanında aşağıda sözlerine yer verilen K-(18-30)-10'un da belirttiği gibi, yerel siyaset, genel siyasi konulara giriş için bir girizgâh olabilmektedir.

Genelde belediyeye yönelik bir sohbet oluyor. Otobüslerin az olmasına yönelik bir sohbet oluyor. Neden bir otobüsler az çıkartılıyor diye bir sohbet oluyor ya da geç gelmesine ilişkin, yolların yapılmaması. Mesela yollarda bir sıkıntı var yol yapımı çalışması var ya işte "şu yolu da yapamadılar hala" onlarla ilgili konuşuyoruz genelde. Aslında parti üzerinden muhabbet yürüyor... Hangi otobüse binerek binelim bir parti muhabbeti oluyor... zaten yerele başladığımız anda ülke siyasetine dönüyor direkt.

Genellikle benzer fikirdeki kişilerin yerel mevzularla siyasi konuşmalara başladıklarını söyleyen K-(18-30)-13, o sırada kişilerin birbirlerini desteklemekten ve diğer kişilerin de onların görüşlerini dinlemesinden keyif aldıklarını ve bu nedenle de sohbeti mümkün mertebe uzattıklarını söyledi. Görüşülenin görüşlerinde de olduğu gibi, kamusal alanlarda siyaset konuşan yurttaşları motive eden unsurlar arasında, çoğunlukla, birbirini destekleme, yani dayanışma ve sesini duyurma ön plandadır. Bu etkenler yaş ortalamasının yüksekliği ile bir arada düşünüldüğünde, emeklilikle beraber üretim ilişkilerinden kopan, çevresi daralan ve yalnızlaşan orta yaş üstü kesimin siyasi mevzularda olduğu gibi, insani ilişkilerini kurmaları açısından da toplu ulaşımın önemli bir adres olduğu ortaya çıkmaktadır. Geçmiş yaşamlarında, Türkiye'deki şehirleşmenin geç bir döneme denk gelmelerinin de etkisiyle, cemaat tarzı ilişkilene biçimine aşına olan bu kesim, her ne kadar yıllardır şehirlerde yaşıyor olsalar da, bu kültürü yeni formlarıyla günümüze taşımaya devam etmektedirler.

Toplu Ulaşımında Kuşaklararası İletişim, İletişimsizlik ve Dayanışma Halleri

Geleneğin ve cemaatlara özgü değerlerin günümüze yansıma biçimlerinden biri de yaşlılara saygı söyleminde kendisini göstermektedir. Toplu ulaşım araçlarını kullanan orta yaş üstü kesim, ulaşım araçlarında ayakta kalmaları durumunda gençlerin kendilerine yer vermelerini beklemektedirler. Bu beklentiye, gençlerin yaşlılara saygı göstermesi gerektiği düşüncesi ve saygının toplu ulaşımdaki tezahürünün de yer verme olması yol açmaktadır. George Herbert Mead'ın (1972) "kurum" kavramı bu durumu daha açıklıkla ifade eder. Mead'e göre "kurum" toplum üyelerinin herhangi bir olaya karşı geliştirdikleri ortak yanıt sistemine yönelik algıdır. Örneğin yolda bayılan bir kişiye yardımda bulunmak bu ortak yanıt sistemi ile ilişkilidir. Ancak bu kurum öbekleri farklı tarihsel dönemlerde farklı ortak yanıt sistemlerini gerektirebilir. Bu durum da kuşaklararası çatışmaya zemin oluşturma potansiyeli taşır. Keza sembolik etkileşimcilerin vurguladığı üzere, kendi bağımsız gerçekliğine sahip olan sosyal dünya sabit değildir.

Üyelerinin katkılarıyla sürekli yeniden kurulur ve bu süreçte anlam sürekli olarak yeniden inşa edilir (Slattery, 2017). Dolayısıyla şehir yaşamının içerisinde doğmuş, çocukluğundan itibaren okul ve dersane gibi eğitim kurumları arasında toplu ulaşım araçlarıyla mekik dokuyan ve gün içerisinde oldukça yorulan gençler, herhangi bir tanışıklıkları olmayan kişilere saygı gösterme yolları olarak yer verme davranışını ön sıralara koymayabilmekte veya saygıyı sorgusuz sualsiz yaşa bağlı olarak hak edilen bir değer olarak görmeyebilmektedirler.

K-(30-60)-5, otobüste denk geldiği ve kendisinden yer istenen bir gencin yaşlılara karşı kendi koşullarını anlattığını ve bu kişinin bir yandan çalışıp bir yandan okuduğunu, güçbela kirasını ödediğini ve ekonomik, fizyolojik ve psikolojik olarak oldukça yorgun bir haldeyken ondan yer istemelerini doğru bulmadığını dile getirdiğini aktardı. Benzer koşullara sahip K-(18-30)-6 da her gün on saat mesai yapıp, akşamları da evde yüksek lisans teziyle meşgul olduğunu, kendisi oldukça yorgunken "eltisinden dönen" birine yer vermek istemediğini söyledi. Görüşülen çok yorgun, yaşlı, hasta kişilere genellikle yer verdiğini ama başında dikilip, onu göz takibine alan ve psikolojik baskı yaratarak yer vermesini bekleyen kişilere inatla yer vermediğini vurguladı.

Her iki görüşülenin sözlerinden de anlaşılacağı gibi, şehirlerde gündelik yaşam döngüsünde sürekli bir koşuşturma ve zorlu hayat şartları içerisinde olan gençler, kendileri gayriinsani koşullar içerisinde yaşamlarına devam etmeye çalışırken, başkalarına yönelik özveride bulunmakta zorlanabilmektedirler. Bu durum da oldukça makuldür, çünkü insanların başkalarını düşünebilmeleri için önce kendi ihtiyaçlarını karşılamış olmaları gerekir. Bunun yanında 65+ yaş grubu da dâhil olmak üzere, tüm yaş aralığındaki görüşülenlerin fikirlerinde öne çıkan ortak noktalardan birisi, herhangi bir işleri olmadığı halde yaşlıların toplu ulaşım araçlarını gereksiz yere

işgal ettikleri yönündedir. Bu bakış açısı yaşı büyük kişilere yer verme konusunda bir gönülsüzlüğe ve dolayısıyla bir çatışmaya zemin oluşturduğu gibi, yaşlıların kent haklarına dair genel görüşe dair de çok şey söylemektedir. Nitekim özellikle toplu ulaşımın oldukça kalabalık olduğu saatlerde yaşlıların ulaşım araçlarındaki varlıkları sorgulanmakta, yadırganmakta ve bu kişiler ortak bir hincin nesnesi haline gelebilmektedir. K-(60+)-24'ün aşağıdaki sözleri, yaşlılar ile diğer yaş grupları arasındaki bu çatışmanın genel argümanlarını özetler niteliktedir:

Bazen de biniyordum, yaşlılar! Adam Eryaman'dan taaa Sıhhiye'ye ekmek almaya gitmiş, yumurta almaya gitmiş. Ben de tabii saat 6'da işten dönüyorum. Ayakta kalıyorum. "Amca" dedim, "Niye bu saatte hepimiz uyukluyorsunuz. Bu otobüsün içi otel mi? Niye mesai saatine denk getiriyorsunuz?". Bazen 5'te çıkıyordum, bazen 6'da çıkıyordum. Hep aynı durum. Bütün emekliler otobüste horuldaya horuldaya uyuyorlar. Ben de bütün gün 45 kişinin yemeğini yapacağım, mutfağımın temizliğini yapacağım, ayakta duracak halim kalmamış ama beyefendiler, emekliler "Niye böyle yapıyorsunuz?". "Devlet bize bu hakkı tanımış. Sana ne?" diyorlar.

Kendisi de 60 yaş üstü olan görüşülenin bu fikirleri diğer görüşülenlerce de genel olarak paylaşmaktadır. Dolayısıyla emeklilikle birlikte sosyal yaşamları oldukça kısıtlanan yaşlılar, toplumsal kaynakların kısıtlı olmasının da etkisiyle, toplum tarafından da dışlanmakta ve bir yük olarak görülmektedirler. Bu nedenle onlara yer vermek diğer yolcular için daha fazla zül haline gelebilmektedir. Hâlbuki buradaki esas sorun toplu ulaşımın toplumun ihtiyaçlarını karşılayamaz durumda olmasıdır. Yurttaşların insani koşullarda yolculuk yapabildikleri bir sistemde böylesi bir öfke oluşmayacağı için⁴, bu öfke diğer yolculara da yoğunlaşmayacaktır. Bunun yanında yönetimler ve belediye kaynaklarının kullanımından kaynaklanan bu sorunlara yönelik tepkiler, ilk etapta kolektif bir biçimde muhataplarına iletmeli ve böylelikle sorunlara kalıcı çözüm aranmalıdır. Aksi halde sorunlar kalıcı bir şekilde bertaraf edilmemekte ve yurttaşlar arasında bitimsiz bir münakaşa ortamı oluşmaktadır.

4 Lundberg vd.'nin (akt. Mirza Girgin ve Hülür, 2021) tren yolculukları üzerine yaptıkları araştırmaya göre, yolcularda oluşan stres yol uzunluğu ve süresinden ziyade mekânsal koşullardan kaynaklanmakta ve kalabalık stresi tetiklemektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Singer vd. (1978). Stress on the Train: A Study of Urban Commuting.

Diğer taraftan kuşaklararası çatışmaya zemin oluşturan bu sorunda, kişilerarası etkileşim biçimlerinin payı da azımsanamaz. Yaşlıların kendilerine yer verilmediğinde gençleri azarlamaları, kendi kendilerine söylenmeleri, ısrarlı göz takibinde bulunmaları, oturan kişilere ağırlığını verme suretiyle rahatsızlık vermeye çalışmaları gibi çoğu pasif agresif sembolik etkileşim yolları, onlara yönelik olumsuz düşünce, tutum ve davranışların oluşmasında lokomotif işlevi görmektedir. Bu davranışlar gençlerin sürekli olarak yaşlılara yer verme baskısıyla karşı karşıya olmalarına ve dolayısıyla oturuyorlarsa da diken üstünde ve her an bir psikolojik veya sözel tacize maruz kalma riskine hazırlıklı olmalarına, dolayısıyla yaşlılarla aralarında çatışmacı bir ilişkinin varlığına yol açmaktadır. Keza bu oturma sorunsalında yaşlılara benzer şekilde gençler de birtakım stratejiler uygulamakta ve aralarında sessiz bir savaş diyebileceğimiz, bir sembolik etkileşimin süreci işlemektedir. Genç görüşülenlerin çoğunluğu yaşlılara yer vermektan kaçınmak için uyuma numarası yapma, otobüsün arka kısımlarında oturma, telefona, kitaba ya da pencereden dışarıya bakıp göz göze gelmekten kaçınma gibi yollara başvurduklarını söylediler. Buna karşın çok yorgun olmadıkları hallerde mümkün merteye yaşlılara yer verdiklerini dile getirdiler.

Bu konu özelinde olduğu gibi, toplu ulaşım gibi kamusal alanlarda sözlü iletişim kurulmayan durumlarda, sembolik ve sözsüz bir iletişim aralıksız devam eder. Mead'in kurum kavramsallaştırmasına benzer bir şekilde, bu iletişim edimlerindeki ortak tutumlara Goffman (2014b) toplumsallaştırılmış performans der. Çatışma halindeki taraflar ortak bazı strateji ve performanslar da sergilemekte ve bazen buna çatışmanın doğrudan tarafı olmayan kişiler de katılabilmektedir. E-(30-60)-20 ve E-(30-60)-18 yer verme-yer alma mücadelesinde yaşlılarla girdikleri münakaşalardan daha fazla, dışarıdan kişilerin taraf olmalarından rahatsız olduklarını dile getirdiler. K-(30-60)-14 ise bazen otobüsteki yaşlıların yekvücut olup, oturmasını uygun bulmadıkları kişileri sözleriyle linç etme noktasına gelebildiklerini, hâlbuki bu nefretin öznesi haline gelen kişilerin yorgunluğunun her hallerinden

belli olabildiğini dile getirdi. Bu örneklerde olduğu gibi, hâkim kültürel söylemden yana olan kişiler, bu söylemin dışında yer alan kişilere karşı baskıcı bir tavır sergileyebilmektedirler. Bunun bir başka örneği, siyasi konuşmalar bölümünde olduğu gibi, belirli semtlerde belirli siyasi yönelimlere sahip kişilerin daha çok konuşmasıydı. Ancak bu durumun her zaman geçerli olduğu söylenemez. Keza sembolik etkileşimcilerin de söylediği gibi, toplum sürekli bir dönüşüm içerisindedir ve bir zamanlar hâkim olan söylem, zamanla yerini bir başkasına bırakabilmektedir. Bu konu özelinde, yer verme tartışmalarında, yaşlılardan ziyade gençlerin oturmaları gerektiğini söyleyen azımsanmayacak bir oranda orta yaş üstü kesimin varlığı, görüşülenlerin sözlerinden anlaşılmıştır.

E-(60+)-9, Dikmen-Sokullu otobüsünde engellilere ayrılan bir koltukta oturduğunu gördüğü 18-19 yaşlarında bir genci azarladığını, bunun üzerine gencin kendisine yer verdiğini, ancak kendisine tepki gösteren bir kadının "gençlerin yorulduğunu, yaşlıların bir maydanoz almak için otobüse bindiklerini" söylediğini, diğer yaşlı kesimin de %80 oranında gençlerin hakkını savunan kadına destek olduklarını belirtti. E-(60+)-28, otobüste kendi oturmasındansa gençlerin ya da çalışanların oturması gerektiğini düşündüğünü, onların gün içerisinde yorulduğunu, bazen morallerinin bozuk olduğunu, bu nedenle yaşlıların gençlere yer vermeleri için baskı yapmalarını yanlış bulduğunu ve nazı geçtiği kadarıyla akranlarını gençlere kötü davranmamaları gerektiği konusunda uyardığını söyledi. Yaşlıların gençlere yer vermeleri konusunda çok sert davrandıklarını düşünen K-(60+)17 ise, "Onlar da yoruluyor. Çocuklarsabahtan akşama kadar okul-ev arası haşatları çıkıyor ve üstelik de siz tam o sıkı dönemde çıkıyorsunuz sokağa" diyerek kendisinin de yaşlıları ikaz ettiğini dile getirdi. Bu örneklerden anlaşılabilir gibi, kentteki yaşayış biçimi yeni değerlerin oluşmasına neden olabilmekte, toplumsal etkileşim sürecinde eski ve yeni değerler müzakere edilmekte ve bu durum yeni bir takım hâkim değerlerin oluşmasına neden olabildiği gibi, mevcut konuların ihtilafı olarak sürmesine, yani sorgulanmaya devam edilmesine de neden olabilmektedir.

Bu çalışmada görüşülenlere “Sizce kimlere yer verilmeli?” diye sorulduğunda, genel olarak otobüslerdeki uyarılar ile benzerlik taşıyan -engelli, yaşlı, hamile, çocuklu kişiler- yanıtlar verdiler. Ancak bir takım alternatif görüşler de öne sürüldü. Örneğin o anki fiziksel durumu elverişsiz olanlara, yani yorgun veya hasta gözükenele (K-(30-60)-7, E-(18-30)-26); fiziksel bir rahatsızlığı olup yer isteyenlere (K-(30-60)-5, K-(30-60)-30); kadınlara (E-(30-60)-18, E-(30-60)-22, E-(60+)-1, E-(60+)-19) ve çocuklara (E-(30-60)-18, E-(60+)-28) yer verilmesi gerektiği öne çıkan görüşler oldu.

Özetle hem yaşlıların hem de gençlerin yer alıp verme konusunda geleneğe bağlı ya da o gün ve andaki koşullara göre değişebilen çeşitli görüşleri mevcuttur. Fenomenolojik bakış açısında gelenek ve adet gibi geleneksel değer sistemlerinin toplumdaki bireylerin bir arada yaşamalarını kolaylaştırdığı belirtilir. Ancak bu değerler, bireylerin tecrübeleri sonucu daima yeniden değerlendirildiği gibi toplumsal anlamda da yeniden inşa edilir (Slattery, 2017).

Bu perspektifle, bu olay bağlamında tarafların görüşleri değerlendirildiğinde bazı orta yaş üstü kişilerin eski geleneklere bağlılıklarını sürdürürken, kendilerini yeniliklere kapattıkları ve dolayısıyla genç kesimin gündelik yaşam mücadelesi ile ilgili bir anlayış geliştiremedikleri görülmektedir. Gençlerin ise yaşlarından kaynaklı olarak, yaşam deneyimlerinin kısıtlı olması nedeniyle yaşlıların bedensel kapasitelerinin sınırlılığını, sağlıklarının elverişsizliğini ve zihnen yorgunluklarını tam olarak idrak edemedikleri söylenebilir. Toplumsal hayatta özdeşlik ve empati kurma gibi edimler başkasını anlama ve nezaket açısından oldukça önemli olsa da, ulaşım sistemlerinin verimli bir şekilde işlememesi tüm bu sorunların esas kaynağıdır. Yeterince araç ve seferin olduğu bir ulaşım sisteminde böylesi sorunların ortaya çıkma ihtimalinin oldukça düşük olacağı açıktır.

Diğer taraftan bu olumsuz koşulların toplumsal iletişim, münazara ve dolayısıyla değişim ve dönüşüme yol açtığı ve buradaki temel aktörün büyükşehir yaşamı olduğu da gözden

kaçırılmamalıdır. Keza daha küçük şehirlerde, şehrin fiziki yayılımının kısıtlı olmasından ötürü yurttaşlar toplu ulaşım araçlarına daha az ihtiyaç duymakta ve kat edilen mesafeler de daha kısa olmaktadır. Bu durum herhangi birine yer verme konusunda kişilerin isteksizliğini azaltabilecek bir faktördür. Öte yandan yerleşim yerlerinin barındırdığı nüfusun miktarı da o toplumdaki kitlelerin homojenliğine etki eder. Daha yeknesak bir kitlenin olduğu yerlerde farklı fikirlerin mevcudiyet oranı kadar, bu fikirlerin toplum içerisinde dile getirilme serbestisinin olanakları da kısıtlıdır. Suskunluk sarmalı kuramında da olduğu gibi, kişiler kendi fikirlerinin azınlıkta olduğunu ve/ya dışlanma riskiyle karşılaşabileceklerini düşündükleri zaman görüşlerini açıklamaktan çekinirler (Noelle-Neumann, 2002). Büyükşehirlerde kişiler geçici birlikteliklerin olduğu toplu ulaşım gibi mekânlarda dışlanma korkusundan kısmen azade olabilirken; küçük yerleşim yerlerinde bu kişilerle yeniden karşılaşma ihtimali daha yüksektir. Dolayısıyla büyükşehirler farklı fikirlerin mevcudiyet ve dile getirilme olanağı açısından daha elverişlidir.

Büyükşehirlerin yurttaşlara sağladığı bir diğer imkân da, farklı kesimlerden kişilerle iletişim kurabilmektir. Ancak bu çalışma bağlamında, yaş oranı düştükçe kişilerin iletişime daha az açık oldukları ve yine orta yaş üstü kesimin bu konuda daha girişken ve istekli oldukları ortaya çıkmıştır. Bunun nedenleri bu kişilerin geleneksel ilişki biçimlerini sürdürmekte olmaları, benlik sunumu açısından daha çekincesiz olmaları ve sosyal ilişki ağlarının emeklilik ve yakınlarının kaybıyla zayıflamasıdır.

Gençler genel olarak yaşlı kesimden kişilerin herhangi küçük bir soru ya da rica ile kendileriyle iletişime geçtiklerini ve bunun aslında daha uzun bir sohbet için girizgâh olduğunu dile getirdiler. Örneğin K-(30-60)-30 “Camı açar mısın kızım?” gibi bir isteğe güler yüzle karşılık vermesi sonucu, kendisini hastanelerde yaşanan sorunlar ve geçmiş anılar hakkında bir muhabbetin içinde bulabildiğini anlattı. K-(18-30)-13 onunla konuşmaya çalışan teyzelerin “Üstündeki ne güzelmiş, dur modeline bakayım”, “Saçlarını sen mi yapıyorsun? Nasıl

yapıyorsun?”, “Kızım şu telefona baksana, şunu yapamıyorum” gibi soru ve isteklerle kendisiyle iletişime geçtiklerini belirtti. Konuşma konuları hastanelerdeki sorunlar gibi kamusal mevzular hakkında olabildiği gibi, gündelik hayatın içinden deneyim aktarımları da olabilmektedir. Burada bir değer ve önem hiyerarşisi kurmadan, tüm sohbetlerin önemini teslim etmek yerinde görünmektedir. Çünkü kamusal alanlarda yapılan bu sohbetlerde esas değerli olan kişilerin gündelik yaşamları içindeki kısıtlayıcı çevrelerinin dışında kişilerle deneyim ve bilgi aktarımında bulunabilmeleridir. Örneğin E-(18-30)-29 otobüslerde kendi yaşitlarından kişilerdense yaşlılarla sohbet etmeyi daha çok sevdiğini, çünkü onların yaşam tecrübelerinden faydalanabildiğini söyledi. E-(18-30)-27 ise bu muhabbetleri ülke gündemini tutmanın bir yolu olarak gördüğünü, haber bültenlerine yansıyan sorunlarla, kişilerin sorunlarının genel olarak örtüştüğünü gözlediğini belirtti. Bunun yanında her iki görüşülen de kendi yaşitlarından kişilerle sohbet etme isteklerinin – flört isteği gibi- yanlış anlaşılmalara yol açabileceği kaygısından ötürü yaşı büyük kişilerle daha çok konuştuklarını ve onların da bu konuda oldukça istekli ve rahat olduklarını ifade ettiler.

Bu sohbetler ortak bir deneyim paylaşımı için gerçekleşebildiği gibi, bazen kişilerin sadece konuşmak, kafalarındaki sesleri biriyle paylaşmak için başvurduğu bir yalnızlığı aşma çabasından da vuku bulabilmektedir. Nitekim E-(30-60)-20, kendisiyle konuşan kişilerin özel meselelerden konuya giriş yapsalar da bu mevzuların bir yerde kamusala bağlandığını, karşısındaki kişilerin bir diyalog kurmaktansa da kafalarındaki bir sorunu paylaşmak için bu yola başvurduklarını söyledi. Benzer bir şekilde K-(30-60)-14 de 60 yaş üstü kişilerin Kızılay ve Ulus gibi yerlere seyahat etmelerinin alışveriş yapmak için değil, otobüslerde ya da gittikleri yerlerde birileriyle sosyalleşmek ihtiyacından kaynaklandığını düşündüğünü söyledi. Bu durum 60 yaş üstü görüşülenlerin gündelik hayatlarını nasıl idame ettirdikleri sorusuna verdikleri yanıtlarla da uyduğu gibi, yaşlı kesimden kişilerin birbirleriyle çok çekincesiz, teklifsiz ve kolay bir şekilde iletişime

geçmelerinden de gözlemlenebilmektedir. Daha önce de belirtildiği gibi, bu kişiler ortak bir kültürel mirası paylaştıkları gibi, ortak bir yaşam deneyimini de idame ettirmektedirler. Dolayısıyla azalan sosyal çevre, kısıtlı maddi gelir ve gündelik yaşam aktivitelerinin sınırlılığı vakit geçirilecek yer ve kişi sayısında da düşüşe neden olmakta ve bu kişiler ellerinde olan imkanları kullanma yoluna gitmektedirler. E-(30-60)-2, otobüste sohbet ettiği bir 60 yaş üstü kişinin kendisine bu durumu şu şekilde açıkladığını dile getirdi:

...Ben biraz erken saatte döndüğüm için hani üç buçukta üçte falan arabaya biniyorum. O zaman işte farklı insanlar oluyor. O zaman da adam eline bir tane ekme almış sırf Ulus'a ekme almaya gidiyor bedava diye. Her Allah'ın günü aynı adama, aynı otobüste rastlıyorum. Ya bir ekme almış adam Ulus'a gidiyor. İş olsa da gitse. Ben adama diyorum, hatta bazısı ile oturduk samimi olduk. “Ya hemşerim” dedim. “Ya buradan ta Ulus'a gidene kadar bir parkta otur.” “Vakit geçmiyor” diyor. “Otobüste 1 saat gidiyorum 1 saat geliyorum” diyor. “İki saat” diyor. “1 saat de burada geziyorum” diyor, “3 saat akşam oluyor bana” diyor. Çünkü burası uzun mesafe ya “vakit geçiyor” diyor. “Evde duramıyorum” diyor. “Evde dursam dışarı çık diyorlar rahat hareket edemiyorum” diyor.

Buraya kadar aktarılanlara zıt bir şekilde ve daha yoğunluklu olarak bir de yaşlılarla konuşmaktan oldukça bunalan gençler bulunmaktadır. K-(30-60)-14 bu sohbetlerden oldukça sıkıldığını, evet/hayır gibi kısa cevaplarla karşısındaki kişiyi kırmadan sohbeti sonlandırmaya çalıştığını, K-(18-30)-4 bu sohbetlerin bir sonu olmadığı için kulaklığını takarak konuşmak istemediğini belirtmek istediğini ancak karşısındaki kişilerin bu mesajları ya anlamazdan geldiğini ya da umursamadığını belirtti. E-(18-30)-23 de yaşitları arasında “dayı sohbeti” olarak adlandırdıkları bu muhabbetlerden kaçınmak için kulaklık takma, telefonla konuşuyor gibi yapma ve otobüsten incekmiş gibi yapıp koltuktan kalkıp, otobüsün arka taraflarına kaçarak kalabalık içinde kaybolma gibi stratejiler uyguladıklarını belirtti. Görüldüğü gibi burada da gençler bir takım sembolik iletişim, etkileşim yollarıyla karşısındaki kişilere mesaj vermekte, ancak bu mesajlar bazen ya anlaşılmamakta ya da umursanmamaktadır.

Bu sohbetlerde gençlere antipatik gelen esas unsur ise genel olarak bu umursamazlık ve nezaketsizlik durumudur. Nitekim orta yaş üstü kesimden bu

kişilerin hem ısrarlı sohbet isteği hem de kendi değer yargılarıyla yüklü bir takım -bazen soru gibi gözükten- yorumlarda bulunmaları en hafif tabiriyle umursamazlık ya da başkalarının psikolojik, özel alanlarının ihlali olarak adlandırılabilir. Bu soru-yorumlar bir saç rengi (K-(18-30)-13), erkekler için saç uzunluğu (E-(18-30)-23) ya da işsizlik ve bekarlık (K-(30-60)-30) gibi kişisel konular hakkında olabilmektedir. Bu tip konulara dair sorular kişilerin “bilgi özel alanı”na girmekte ve fazla meraklı veya nezaketsiz sorularla, kişiler zihinlerinin içindekileri tehdit altında hissedebilmektedirler (Goffman, 2016). Üstelik bu soru-yorumlar genellikle toplumsal normlarla uyum içerisinde olan kişiler tarafından, bu normlarla uyumsuz olduğu düşünülen kişiler yöneltilmekte ve dolayısıyla kültürel bir hegemonya” taşımaktadır. Örneğin pembe saçlı olan K-(18-30)-13’e sorulan “Annen baban bir şey demiyor mu saçına?” sorusu, olağan olanın ebeveynlerin bu saçta bir şey demeleri, karşı çıkmaları gerektiği yargısını içinde barındırırken; 34 yaşında olan K-(30-60)-30’a sorulan “Niye evlenmedin bu yaşa kadar” sorusundaki “bu yaşa kadar” ifadesi de görüşülenin çoktan evlenmiş olması gerektiği ön kabulünü içermektedir. Ayrıca bu örnekler, özel olanın aslında her zaman politik bir yönü olduğunu göstermektedir.

Goffman (2016) öznelerarası ilişkilerin hem kısıtlayıcı hem de fırsat verici özelliklere sahip temel kurallarla düzenlendiğini söyler. Uyum gösterme, gizli sapma, geçiştirme, mazur görülebilir ihlal ve açıkça riayet etme gibi ilkelerden oluşan bu kurallar toplumsal rutinleri de oluşturur. Yukarıdaki örnekler tüm bu kuralların gündelik yaşamda nasıl uygulandığını göstermektedir. Örneğin kişiler sohbet etmek istemeseler de karşısındaki kişiyi kırmamak için “uyum göstererek” onların sorularına yanıt vermekte; bazen bu soruları “geçiştirmekte”, kişisel sınırlarının çiğnenme oranına ya da tahammül düzeylerine göre kendilerine yönelik ihlalleri “mazur görülebilir ihlal” kategorisinde değerlendirebilmektedirler. Gündelik yaşam içerisinde oldukça sıradan gözükten tüm bu etkileşim biçimleri ise toplumsal rutinleri oluşturmakta, o toplumda hâkim olan değer yargılarını göstermekte, uyum sağlanmayan

durumlarda çatışmalara zemin hazırlamakta ve eğer geçiştirmekten ziyade egemen değer yargılarına karşı duran kişi sayısı artarsa toplumsal değişime giden kapı aralanmaktadır.

Sonuç

Gündelik yaşam, özellikle büyükşehirlerde, genel olarak bir koşuşturma içinde geçmekte, gün içerisinde pek çok kişiyle sözlü ya da sözsüz iletişim kurulmakta, kişiler tüm bu ileti akışını genellikle otomatik olarak gerçekleştirmektedirler. Ancak gündelik ve sıradan gözükten tüm edimlerin içerisinde o topluma ait gelenekler, bakış açıları, düşünce biçimleri ve politik tutumlar yer almaktadır. Bu da bize özel ve politik olanın iç içe geçmişliğini ve en olağan gözükten eylemlerimizle dahi birtakım ideolojileri yeniden ürettiğimizi gösterir. Ancak bu konumlanışlar her zaman sabit değildir. Farklı olanla kurulan temaslar ve bu temasların miktarı zihnimizde yeni soruların oluşmasına neden olabilir. Değişime ve farklı fikirlere kapı aralamak öncelikle bireylerin kişilikleriyle ilişkili olduğu gibi, bu fikirlere ulaşabilir olmakla da alakalıdır. Bu noktada büyükşehirlerin önemi ortaya çıkar. Metropol özelliği gösteren kentler, içerdiği iş ve eğitim olanakları nedeniyle çok sayıda bölgeden göç alır. Böylece kentte farklı kültürel, eğitsel, sınıfsal kesimlerden kişiler bir araya gelir. Fakat bu noktada önemli olan kentin barındırdığı nüfusun çeşitliliğinin birbiriyle temas edebilmesidir. Nitekim günümüzde artan güvenlik ihtiyacı algısı, tüketim toplumunun kimlik inşasını ayrıntılandırması, yani bireylerin ikamet ettikleri kentin, ilçenin, semtin, bölgenin, sitenin de bir kimlik unsuru haline dönüşmesi ile kentsel ayrışma ivme kazanmıştır. Geçmişte kent merkezinde oturan orta üstü ekonomik gelire sahip kesimlerin uydu kentlere, güvenli sitelere göçleriyle kent merkezleri suçla ilişkilendirilmiş ve itibarsızlaştırılmıştır. Kentsel ayrışmada ayrıca belli semtler belli siyasi görüşten kişilerin yoğunlaştığı yerler haline gelmiştir. Kentteki tüm bu bölünmelere karşın, araç kullanmayan/kullanamayan, öğrenci olan, çalışmak için semtler arasında geçiş yapan ya da çevresel duyarlılıkları nedeniyle araç kullanmayı tercih etmeyen kişiler, ekonomik ayrışma ve kentsel ayrışma sınırlarını

aşarak toplu ulaşım gibi mekânlarda karşılaşmaya devam etmektedirler. Bu çalışma kapsamında üst ekonomik gelir grubu haricinde, orta üst gelir grubu ve bu gelir grubunun altında kalan kesimlerin, öğrencilerin, farklı meslek ve eğitim gruplarından, heryaştan kentlinin otobüslere bindiği anlaşılmıştır. Böylesi farklar taşıyan ve kendi sosyo-ekonomik ve kültürel gruplarının yer almadığı semtlere yolculuk eden görüşülenlerin kendisinden olmayanlarla temasları noktasında toplu ulaşımın oldukça önemli bir yer ettiği görülmüştür. Çünkü bu kişiler kimse ile sözlü iletişim kurmasa dahi, gözlem yetenekleri sayesinde toplumdaki kültürel çeşitliliğin fikir, tutum ve davranışlara etkilerini idrak edebilmektedirler. Öte yandan toplumsal etkileşimlerini bir ileri noktaya taşıyıp, diğer yolcularla sohbet ettiklerinde, gözlemlerini, o güne kadarki genel geçer doğrularını aşan gerçeklerle karşılaşmakta ve bazen bu temaslar onların yaşamlarında değişimlere yol açmaktadır. Kişiler edindikleri gözlemlerle kendi benliklerini inşa etmekte, toplumsallaşmanın, sosyalleşmenin farklı biçimlerini keşfetmekte ve bazen yapılaşmış bulunan toplumsal kabulleri dönüştürmekte ya da değiştirmektedirler. Özetle toplu ulaşım araçları gibi kamusal alanlar hem toplumun bir yansımalarını sunmakta hem de o toplumda yaşanan gelişmelere mekân olmaktadır.

Kaynaklar

- Bauman, Z. (2010). *Sosyolojik düşünmek*. (A. Yılmaz, Çev.). Ayrıntı Yayınları. (Eserin orijinal basım tarihi 1996).
- Bennett, A. (2013). *Kültür ve gündelik hayat*. (N. Tokdoğan, B. Şenel ve U. Y. Kara Çev.). Phoenix Yayınları. (Eserin orijinal basım tarihi 2005).
- Cooley, C. H. (1918). *Social process*. Charles Scribner's Son.
- Coser, L. A. (1997). Amerikan eğilimleri. İçinde T. Bottomore ve R. Nisbet (Editörler) ve (A. Şener, Çev.). *Sosyolojik çözümlemenin tarihi* (ss. 459-496). Ayraç Yayınevi.
- Fraser, N. (2014). Kamusal alanı yeniden düşünmek: Gerçekte varolan demokrasinin eleştirisine bir katkı. İçinde Editör M.Özbek. (Editör), *Kamusal alan*. (ss. 103-132). Hil Yayınları. (Orijinal eserin yayın tarihi 1991).
- Giddens, A. (2000). *Sosyoloji*. (H. Özel ve C. Güzel, Çev.). Ayraç Yayınevi.
- Goffman, E. (2014a). *Damga: Örselenmiş kimliğin idare edilişi üzerine notlar*. (Ş. Geniş-L. Ünsaldı ve S. N. Ağırnaslı, Çev.). Herektik Yayınları. (Bu kitabın orijinali 1963 yılında yayınlanmıştır).
- Goffman, E. (2014b). *Gündelik yaşamda benliğin sunumu*. (B. Cezar, Çev.). Metis Yayınları. (Bu eserin orijinali 1959 yılında yayınlanmıştır).
- Goffman, E. (2016). *Kamusal alanda ilişkiler: Toplum yaşamının mikro ilişkileri*. (M. F. Karakaya, Çev.). Herektik Basın Yayın. (Eserin orijinali 1971'de yayınlandı).
- Habermas, J. (2004). Kamusal alan. M. Özbek (Editör). İçinde *Kamusal alan* (s. 95-102). Hil Yayınları. (Bu eserin orijinali 1964 yılında yayınlanmıştır).
- Kivisto, P. (2020). *Sosyolojinin temel kavramları*. (İ. Çapcıoğlu ve S. Yavuz, Çev.). Atif Yayınları. (Bu eserin orijinali 2003 yılında yayınlanmıştır).
- Layder, D. (2006). *Sosyal teoriye giriş*. (Ü. Tatlıcan Çev.). Küre Yayınları. (Bu eserin orijinali 2005 yılında yayınlanmıştır).
- Manning, P. (2007). *Erving Goffman and modern sociology*. Polity Press. (Bu eserin orijinali 1992 yılında yayınlanmıştır).
- Mead, G. H. (1972). Mind, self, and society: From the standpoint of a social behaviorist. In Morris, C. (Ed.), *The University of Chicago Press*. (Bu eserin orijinali 1934 yılında yayınlanmıştır).

- Mirza Girgin, A. (2022). Gündelik yaşamda kamusal kent mekânlarındaki sosyal karşılaşmalarda etkileşimpratikleri:Ankaraşehiriçiotobüslerinde alan araştırması [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi.
- Mirza Girgin, A. & Hülür, H. (2021). Toplu ulaşım sosyolojisinin temel boyutları: literatür incelemesi ve alan gözlemleri. *Opus Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 18(44), 8391-8419.
- Noelle-Neumann, E. (2002), Suskunluk sarmalı kuramının medyayı anlamaya katkısı. İçinde S. İrvan (Editör), *Medya kültür siyaset* (ss. 379-392). Ark Yayınları.
- Paloma, M. (2010). *Çağdaş sosyoloji kuramları*. (H. Erbaş, Çev.). Gündoğan Yayınlar.
- Simmel, G. (2005). "Metropol ve zihinsel yaşam". İçinde A. Aydoğan (Editör), *Şehir ve cemiyet*. (ss. 167-184). İz Yayıncılık.
- Singer. J.E.. U. Lundberg ve M. Frankenhaeuser. (1978) Stress on the Train: A Study of Urban Commuting. In Baum, A., Singer, J.E., Valins, S. (Editörler), *Advances in Environmental Psychology*. 1, 345-361.
- Slattey, M. (2017). *Sosyolojide temel fikirler*. Sentez Yayıncılık. (Bu eserin orijinali 1991 yılında yayınlanmıştır.)
- Sustain, C. R. (2002). Günlük gazetemiz: İnternet demokrasi için gerçekten bir nimet mi?. *Cogito*, 30, 176-190.
- Wallace R. A. ve Wolf, A. (2020). *Çağdaş sosyoloji kuramları*. (L. Elburuz ve M. R. Ayas, Çev.). Doğu Batı Yayınları. (Bu eserin orijinali 1995 yılında yayınlanmıştır.)
- Görüşmeler**
- E-(65+)-1: Görüşme tarihi: 25.03.2021
- E-(30-64)-2: Görüşme tarihi: 25.03.2021
- K-(30-64)-3: Görüşme tarihi: 26.03.2021
- K-(18-30)-4: Görüşme tarihi: 26.03.2021
- K(30-64)-5: Görüşme tarihi: 27.03.2021
- K-(18-30)-6: Görüşme tarihi: 27.03.2021
- K-(30-64)-7: Görüşme tarihi: 02.04.2021
- K-(30-64)-8: Görüşme tarihi: 03.04.2021
- E-(65+)-9: Görüşme tarihi: 03.04.2021
- K-(18-30)-10: Görüşme tarihi: 04.04.2021
- E-(30-64)-11: Görüşme tarihi: 04.04.2021
- E-(18-30)-12: Görüşme tarihi: 04.01.2021
- K-(18-30)-13: Görüşme tarihi: 05.04.2021
- K-(30-64)-14: Görüşme tarihi: 07.04.2021
- K-(18-30)-15: Görüşme tarihi: 07.04.2021
- K-(60+)-17: Görüşme tarihi: 08.04.2021
- E-(30-60)-18: Görüşme tarihi: 08.04.2021
- E-(60+)-19: Görüşme tarihi: 10.04.2021
- E-(30-60)-20: Görüşme tarihi: 11.04.2021
- K-(30-60)-21: Görüşme tarihi: 14.04.2021
- E-(30-60)-22: Görüşme tarihi: 16.05.2021
- E-(18-30)-23: Görüşme tarihi: 17.05.2021
- K-(60+)-24: Görüşme tarihi: 19.05.2021
- E-(30-60)-25: Görüşme tarihi: 20.05.2021
- E-(18-30)-26: Görüşme tarihi: 22.05.2021
- E-(18-30)-27: Görüşme tarihi: 24.05.2021

E-(60+)-28: Görüşme tarihi: 25.05.2021

E-(18-30)-29: Görüşme tarihi:25.05.2021

E-(30-60)-30: Görüşme tarihi: 26.05.2021

Extended Abstract

Although studies on interpersonal communication and interaction have generally focused on social media in recent years, face-to-face communication maintains its importance in terms of its nuanced rules and its potential to influence people's lives. As a matter of fact, as Sunstein (2002) stated, today's new media carries the risk of causing people to filter the content they will be exposed to with their own desires and liking, and therefore to close their ears to those who are different from themselves. Here, too, the importance of urban public spaces emerges. Public spaces such as public transportation, where people of all genders, ages, cultures, political views and a wide economic spectrum come together to overhear undesirable, unconsidered and neglected issues, observe people from different segments of society, and get together before(e) It offers a unique spatial space in order to come into contact with those who are different from oneself, such as engaging in conversations with individuals from non-diverse segments.

Thus, symbolic interaction theorists emphasize that it is necessary to examine the processes of social interaction in order to look at the foundations of social meanings and to observe how these meanings are formed, undergo changes or resist change. However, at this point, it should not be forgotten that symbolic interactionist views emerged as a result of urbanization. Symbolic interactionists, mainly from the Chicago School, directed their work in order to understand the changes that urbanization created in society. Therefore, in the first part of this study, the role of metropolitan cities in interpersonal interaction will be examined in Ankara. Secondly, public transportation vehicles, which are one of the basic requirements for the flow of daily life in metropolitan cities, will be examined in the context

of social interaction. As a result of the breadth of urban sprawl, high population density and fast-flowing rhythm of daily life in metropolises, public transportation vehicles are needed more than in rural settlements. Therefore, in these vehicles, citizens living in different parts of the city and embodying cultural, class and educational diversity come together and interact socially and discover the differences between themselves and the meaning worlds of others, debate and sometimes transition to new worlds of meaning.

These views were discovered through participatory observation carried out on buses over for more than 3 years within the scope of the study. However, since the participatory observation method may have a dead-end such as being limited only to the views of the researcher, in-depth interviews were conducted with 30 people. The main criterion was the active use of buses by these people, besides, it was aimed to reveal the differences in the meaning formation and debate of age and travel experience by creating 3 different age categories as 18-30, 30-60 and over 60 years old. Another criterion was the gender variable and an equal number of female and male interviewees were interviewed. Interviews were held in Ankara between 25.03.2021 and 15.06.2021 and semi-structured questions were asked to the interviewees. All of the interviewees were reached by snowball sampling method and they were mentioned by their code names in the scope of the research. Code names were created according to the gender, age range and order of the interview.

As a result of the research, it was found that people who do not/cannot drive, who are students, who move between districts to work or who do not prefer to drive due to environmental sensitivities, continue to meet in places such as public transportation in today's highly visible and dominant urban segregation. Within the scope of this study, it has been observed that people from middle-upper income group and below, students, many different professions and education groups and people of all ages, except for the upper economic income group, get on the buses. It

has been understood that public transportation has a very important place in the contact of the interviewees who travel to districts with such differences and where their socio-economic and cultural groups do not exist. Because even if these people do not communicate verbally with anyone, they can realize what kind of reflections the cultural diversity in the society has on ideas, attitudes and behaviors thanks to their observation skills. On the other hand, when they take their social interactions to a higher point and chat with other passengers, they encounter facts that go beyond their observations and the common truths up to that point, and sometimes these contacts lead to changes in their lives. People build their selves with the observations they have acquired, discover different forms of socialization and socialization, and sometimes transform or change the social acceptances that have been built. In summary, public spaces such as public transportation vehicles both present a reflection of the society and become a venue for the developments in that society.

Yazar Bilgileri

Author details

(Sorumlu Yazar **Corresponding Author) Arş. Gör. Dr.,
Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İletişim Fakültesi,
ayse.mirza@hbv.edu.tr, Orcid: 0000-0003-0668-993X

Destekleyen Kurum/Kuruluşlar

Supporting-Sponsor Institutions or Organizations:

Herhangi bir kurum/kuruluştan destek alınmamıştır. None

Çıkar Çatışması

Conflict of Interest

Herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır. None

Kaynak Göstermek İçin

To Cite This Article

Mirza Girgin A. (2023). Büyükşehirlerde toplumsal etkileşimin vuku bulduğu bir alan olarak otobüsler: Ankara örneği. *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, (62), 148-167. <https://doi.org/10.47998/ikad.1271291>