

İki Şehrin Hikayesi: Metro Maceraları



[Akın Atauz](#)



Ankara Metrosu

18/03/2017

Bir kente ait olduğunu söyleyebileceğimiz özellikler, kentlere ait bir kimlik olabilir mi? Ya da bir kenti, onu diğer kentten ayıran özelliklere göre niteleyebilir, adlandırabilir miyiz? Milyonlarca farklı özelliğin, birçok küçük ayrıntının toplamı olarak düşündüğümüzde, bu kadar karmaşık ve çoklu bir beraberlik/ bir yoğunlaşma olan kenti, sadece birkaç niteliğinden ötürü, ya da daha baskın olan özelliklerinden dolayı, belirli bir karaktere sahipmiş gibi gösterebilir miyiz? Kısacası, kentlerin kimlikleri olduğunu söyleyebilir miyiz? Söylersek, bu ne kadar doğru olur?

Kimlik politikaları, politikanın kimlik üzerinden kurulmasının epeyce sık tartışıldığı son on yıllar içinde, kentlerle ilgili olarak da benzer konular konuşuluyor. Örneğin **“İstanbul nasıl bir kent?”** dediğimizde, aklımıza neler geliyor? **Pierre Loti** gibi mi düşünüyoruz, **16-17 Haziran’ın sendikacısı** gibi mi, yoksa **Giovanni Scognamillo** gibi mi? Ya da **Ankara** dediğimizde, **Tanpınar** gibi bir Ankara mı var aklımızda, yoksa **Karaosmanoğlu** gibi mi, ya da **Alberto Manguel**’in baktığı gibi mi bakıyoruz bu kente?

Kentlerin nasıl bir yer olduğu, bir kimliğe sahip olup-olamayacakları konusunda sonlandırıcı bir arayışı bir yana bırakıp, kentlerin kendilerine özgü hallerini nasıl

sergilediklerine dair örnekler üzerinde durursak, belki de, tartışmaya somut veriler üzerinden küçük yeni açılımlar kazandırabiliriz?



Ankara Metrosu

Her iki kentte de, oldukça uzun bir zamandan beri metro var. Gerçi Ankara metrosu biraz daha önce açıldı, ama bu bir-kaç yılı ihmal edebiliriz. **Bu iki kentin halkı, bu araçla ilişkisini nasıl kuruyor, nasıl kullanıyor metroyu? Ve “metro / kent yönetimleri de, metronun nitelikleri ve yönetimi bakımından nasıl farklı bir tutuma sahipler, kent halkları da bu yönetsel tutumlar karşısında ne yapıyorlar?”** gibi sorulara biraz göz gezdirebiliriz belki?

Yukarıdaki sorular özetle, Ankaralıları ve İstanbulluların, bir topluluğun sistemi olan metroda, nasıl bir tutum izledikleri ya da genellikle sosyolojik veya antropolojik yaklaşımla gözlemlediğimizde, nasıl davrandıkları hakkında. Bu kentlerdeki bireylerin/ toplulukların tutumları arasında da fark mı? Metro, büyük kalabalıkların, belirli güzergahlar üzerinde aynı anda ortaya çıkan ulaşım talebi ile ilgili olduğundan, soru çok geniş ve inandırıcı bir tek yanıt bulabilmek zor.

Bu nedenle bu yazıda, bu konulara dair birkaç kişisel ve güncel gözlem notu ile yetinilecek. Ancak gözlemleri yapabilmek de kolay değil. Hangi metro güzergahları ile ilgili gözlem yapılacak (güzergahların yönlenişinde ve varış noktalarındaki semtlerin sınıfsal özellikleri farklı olabileceğine göre) ve hangi saatler için gözlem yapılacak? Ancak bu yazı, bilimsel bir araştırma değil, sadece konu üzerinde bir düşünme denemesi olduğu için, bir-kaç gözlem ve karşılaştırma yapılabilir ve ilk soruya dönerek, kentlerin kendine özgüllüklerine dair bazı düşünceler geliştirilebilir. Hepsi hipotez düzeyinde elbette. Tartışılacak çok şey var yani...



İstanbul Metrosu

Öncelikle, iki metro arasında çok temel bir fark var: **İstanbul metrosu** daha hızlı. Ancak bu teknik bir hız farkı olmanın yanı sıra, toplumsal bir hız farkı, aynı zamanda. İstanbullular metro girişlerinde ve metro koridorlarında, araç iniş-binişlerinde daha hızlı davranıyorlar. Çok önemli bir fark daha var: İstanbul'da, daha da hızlı davranmak, koşmak isteyen insanlara da saygı gösteriyorlar ve kural olarak, ona bu fırsatı mutlaka veriyorlar. Bunun en net göstergesi, İstanbul metrolarının yürüyen merdivenlerinde herkes mutlaka sağa yanaşıyor ve solunda hızlı geçmek isteyenler için tek kişilik bir koridoru, mutlaka boş bırakıyor olması.

Ankara metrolarında ise, yürüyen merdivende sol tarafının boş bırakılması, (öğrenci yoğun birkaç istasyon dışında) nerdeyse hiç görülmez ya da belli-belirsiz oluşur ve kaybolur. Bu, iki kentin hem hız/ hızlı davranmayı önemseyenlere gösterilen saygı, hem de bencil davranmayıp, başkalarını düşünebilme tutumu açısından, farklı olduklarını düşündüren bir gösterge.

İstanbul yürüyen merdivenlerinde sol tarafın, nerdeyse kesin bir kural olarak, bütün metro istasyonlarındaki bütün merdivenlerde, her zaman boş bırakılması, (gerçi bunun için bazı yazılı uyarılar da var ama) toplumun kendisi için, deneyimine dayanarak bulduğu, büyük bir genellikle içselleştirdiği ve her zaman uygulamalı olarak buna göre davranma alışkanlığı edindiği, kendiliğinden gelişmiş bir toplumsal kural gibi. Yani bir kural koyucusu/ denetleyicisi yok, ama bunun için İstanbullular sanki toplumsal bir sözleşme imzalamış gibi davranıyorlar. Ya da İstanbullular, birkaç yerde yazıyor diye öyle

davranmıyorlar. Kendiliğinden gelişmiş bir “metro adabı” var. Daha da önemlisi, anonim bir durumu, böyle bir adabı geliştirmeye elverişli biçimde kavıyor, kenti/ toplutaşın sistemini/ metroyu nasıl kullanmaları gerektiği hakkında, anonim bir sözleşmeye/ adaba göre düşünmeyi ve davranmayı, kendiliklerinden becerebiliyorlar.

Ankara’da ise yürüyen merdivenlerde, birbiriyle konuşmakta olan arkadaşlar, yan yana yürüyenler, sevgililer vb, birbirlerinden ayrılmazlar, arkalarından gelenleri hiç önemsemeden ve merdiveni bütünüyle bloklamış olduklarına aldırmadan, konuşmalarını sürdürürler.

Bu iki farklı tutumun, kentle ilişkiler ya da kentlilik durumu bakımından, ciddi bir fark olduğu söylenebilir. İstanbullular da bencildir elbette, belki daha da yarışmacıdır, ancak farklı davranmak/ farklı hızda davranmak isteyenin önünün kesilmesinin, önemli bir hak kaybı olacağı algısı, İstanbullular tarafından büyük ve genel bir kabul görmüş gibi. Ankaralıları ise, sanki bunu düşünmeye üşeniyorlar, ya da henüz başlamamışlar. Bir başkasının, arkasından gelenin, isteklerinin ne olabileceği, umurunda bile değil. Yani diğer hemşerileri, kentte yaşayan diğerleri için de düşünmeyi, pek önemsemiyor Ankaralıları. Onların farklı isteklerinin saygı gerektirdiği üzerine, kendiliğinden toplumsal bir düşünce ve davranış biçimi geliştirememiş henüz.

Başka nedenler de söz konusu olabilir elbette: İstanbul’da hızın/ hız algısının Ankara’ya göre daha yüksek olması, iki kentin gündelik yaşamının akış hızının farkından kaynaklanıyor olabilir. Ya da daha mekanik bir neden: İstanbul’da metro duraklarının daha derinde olması ve dolayısıyla yürüyen merdivenlerde geçirilen zamanın biraz daha fazla olması da, bloklamanın kabul edilmeyecek bir davranış olarak kodlanmasında etkili olabilir.

Bu göstergeye bakarak, İstanbulluların daha “**kentli**” olduğu söylenebilir mi? İstanbul’da, kentsel yaşamın gerektirdiği kendine özgü normları, anonim bir kolektif olarak kendiliğinden oluşturabilen ve norm oluştuğunda da, bunlara uymak konusunda dikkatli davranan bir kentli grubu var gibi. Ankaralıları ise, sanki daha vurdum-duymaz, bencil, ağır ve hantal; adeta metro, bir kasabanın yaşamına tesadüfen eklenmiş gibi, onun gerektirdiği kolektif işleyiş hakkında düşünmeye hiç gerek görmeyen bir toplum gibi davranıyor.

Oysa Ankara’nın daha çok bir memur ve öğrenci kenti olduğu düşünülür. Yani eğitimsiz bir nüfus değil. Ama aynı zamanda kentli de değil. Hala kasabalı. Bir kasabalı gibi, bencilliklere hakkı olduğunu düşünüyor ve bu hakkı, diğer kentlilerin hakları üzerinden, henüz sorgulamıyor.

Metro kullanımı konusunda başka farklar da var. Çoğunluk, her iki kentin metrosunun vagonlarında, ya hiçbir şey yapmıyor, ya da telefonu ile ilgileniyor. Buraya kadar aynı olmakla birlikte, İstanbul’da kitap okuyan, metroda okumak için cebinde bir kitap taşıyan çok daha fazla insan var. Oturanlar içinde kitap okuyan oranı İstanbul’da daha

yüksek olduğu gibi, ayakta giderken kitap okuyanlar da var. Ankara’da ise, güzergahında üniversiteler olan Çayyolu metrosu dışında, kitap okuyanlara rastlamak oldukça seyrek bir durum. İstanbul’da ise epeyce sık rastlanan bir davranış.



Kitap okuma alışkanlığının da, daha kentli bir davranış olduğu

düşünülebilir. Öncelikle, ulaşım sırasında geçen zamanı ziyan etmek yerine, entelektüel bir faaliyete dönüştürme ihtiyacı duyan insanların sayısı hakkında, bir gösterge gibi duruyor. Ayrıca, insanların kitabın sağladıklarına (boş durmaya, telefonla ilgilenmeye vb göre), daha fazla önem verdiklerini de gösteriyor. Kitapla ilişki kurmak/ okumak/ okuma alışkanlığı nedeniyle boş duramamak vb gibi davranışlar, kentlilikle/ kentin gerektirdiği entelektüel-sanatsal birikimi önemsemekle, zihinsel gelişmelere duyulan ihtiyaçla ilgilidir diyebiliriz sanırım.

Ankara’daki metro yolcularının, kitap okumaya ihtiyaç göstermiyor olmasının başka nedenleri de vardır kuşkusuz. Belki Ankara’da, ulaşım için ayrılması gereken zaman, genel olarak daha kısadır ve metroda yapılan seyahat süreleri, İstanbul’a göre daha az olduğu için Ankaralıları, ulaşımaya ayırdıkları zamanın, okumak için kullanılmaya değmeyecek kadar kıt olacağını düşünmekteler. Bununla birlikte, bu gösterge de, her iki kentin hemşerilerinin zamana verilen değer, zamanı iyi kullanabilmek için fırsat aramayı önemsemek, entelektüel birikim için arayış içinde olmak vb bakımından, farklı olduklarını düşündürmekte.

Metrolar arasında bir diğer fark, vagonlara ulaşmak için geçilen tünellerde veya yer altı mekanlarında, sanatla/ sanatsal beğeni, ürün ve etkinliklerle kurulan ilişkinin sıklığı ve

niteliği bakımından ortaya çıkıyor. Öncelikle Ankara metrosu, bütün yüzeylerinde sıcak tonları içermeyen, kişisiz, beğenisiz, ölgün renkli bir standart saptamış kendine (buna belki “ağırbaşı” da denilebilir) ve bundan uzaklaşmak için bir çaba harcamayı, gereksiz görüyor gibi. Oysa İstanbul metroları çok daha fazla renkli ve nerdeyse bütün önemli istasyonlarında, çok büyük seramikler, duvar panoları var. Evet bu sanat eserleri, belki seramik sanatının en parlak örnekleri değil ve çoğu olukça popülist bir anlayışla yapılmış ve biraz da propaganda kokan niteliklere sahip. Bununla birlikte, İstanbul metrosu, sanatlarla kurulan ilişkiyi önemsemiş olduğunu gösteriyor. Bütün yer altı geçişlerinde ve salonlarında, renkli seramikler ve çok büyük boyutlu seramik panolar var.



İstanbul Metrosu

Metronun yer altındaki mekanları, İstanbul’da renkli ve canlı. Mimarlık, aydınlatma, kentsel mobilyaların tasarımı ve seramik sanatları bakımından, açık bir “sanat öncelikli” tutum var. Ankara metrosu ise, genellikle hastane veya bürokrasi renkli bir metro. Bütün istasyonların aydınlatması ile morg aydınlatması arasında bir fark yok gibi. Hiçbir sanatsal özen yok gibi. Gerçi yeni açılan metro hatlarının bazı duraklarında azıcık bir çaba özentisi var gibi. Ama bu da çok yetersiz ve cılız. Üstelik de, daha fazla propaganda içerikli bir “sanat” gibi. Doğrudan ideolojik propaganda amaçlı sergiler, çok sık açılıyor Ankara metrosu geçişlerinde.

Sanatsal yaklaşımlarla ilgili farkları, ayrıca, metro istasyonlarını kullanmak isteyen sanatçılara baktığımızda da, görebiliyoruz. Ankara metrolarında sanatsal etkinlik, hiç yapılmaz. İstanbul'da, yer altı koridorlarında ve açık alanlarda, sanatçılar için ayrılmış yerler var. Metro işletmesi, (etkinlik yapmayı Ankara'daki gibi bir "suç" olarak görmek bir yana) bunu önceden düşünmüş ve performans yapmak isteyenler için birçok yer sağlamış.

<https://www.youtube.com/watch?v=P-EpqUSA6t0>

Buralarda, para toplamak için önüne müzik aletinin kılıfını koymuş bir müzik enstrümanı çalanlara ve şarkı söyleyenlere çok sık rastlanıyor. Bu da çok hoş bir şey. Koridorlarda yürürken hem yalnız kalmıyorsunuz, bir insan sesi ya da müzik aleti size eşlik ediyor, hem de, sanatçının yüzünü görüyorsunuz. İstedığınız türdeki müzik burada yoksa, biraz ileride karşınıza çıkacaktır mutlaka. Bunu da biliyorsunuz. Hatta onların yaptığı müziklerin bu kadar geniş bir çeşitlenme yansıtmamasından da, çok hoşlanıyorsunuz. Canlı müzikler, popüler ve sığ olsalar bile, metroyu, saatine göre farklı biçimlerde canlı tutuyorlar adeta.

Ankara metrosu ise bu tür davranışları baştan kriminalize etmiş durumda. Sanatçıların buralarda olmasını yasaklamış. Şarkı söylemek isteyenleri, zabıtalara yakalattırıp, yakapaça, tartaklayarak atıyorlar dışarı. Metro-belediye yöneticileri, şarkı söylemeye/ müzik yapmaya vb, bir tür dilencilik gibi davranıyor. İstasyonlardaki insanların ciddiyetinin bozulmasını, onların asık çehrelerine başka bir ifade/ renk gelmesini istemiyorlar sanki. Belki daha da kötüsü, burada sanatsal bir etkinlik yapmanın siyasi bir suç olacağını düşünüyorlar.

Kısaca **Ankara metrosunun sanatlarla ilişkisinin çok kötü olduğunu söyleyebiliriz.** Yöneticilerin, adeta sanat ve sanatın sağlayacağı insani yumuşaklıkları, rahatlatıcı dokunuşları gereksiz, hatta tehlikeli gibi gördükleri, sanata karşı kaba ve acımasız bir tutum içinde oldukları, çok açık.

Dikkatli bir tasarım kaygısıyla üretilmeleri ve mekanların aydınlatılmasıyla ilişkisi nedeniyle, yer altı mekanlarındaki reklam panoları üzerinde de durulabilir. Reklamlar, sonuç olarak tüketim toplumun, tüketimini teşvik etmenin bir aracıdır elbette. Bu nedenle, reklamların varlığını olumlu bir öge olarak düşünemeyiz. Bununla birlikte reklamlar bir anlamda, güncel olanı izleyerek, bazen şaşırtarak toplumla iletişim kurmak, hedeflerine ulaşmak ve toplumu memnun etmek isteyen araçlar olduklarından, iyimser bir yaklaşım sergilerler. Sürekli değişerek, bir anlamda bir ritim yaratırlar.



Ankara Metrosu

Ankara metrolarında, reklam için ayrılmış yerler olmakla birlikte, (başlangıçta bir-kaç yıl kullanıldıktan sonra) son on yıllar boyunca, bir daha kullanılmadı. Bu panolar, çürük bir diş gibi kaldı metro duvarlarında. Reklam almak ve onların sürekli değişimini yönetmek vb, ciddi ve canlı bir çaba gerektirir. Oysa Ankara metrosu, bunu yapamayacak kadar yorgun ve üşengeç gibi duruyor. İstanbul metrosu ise, reklamlardan ötürü çok renkli, değişiklikler ve ilginçlikler içeren bir çevre gibi duruyor. Kaldı ki bu reklamların bazıları, yakın bir gelecekte kentte gerçekleşecek sanat olaylarını haber veriyor veya yeni yayınlanan bir kitabı duyuruyor.

Vagonların içindeki ekranlar bakımından İstanbul metro işletmesi, seyahat süresinin ritmine uygun, çok hızlı bazı pratik bilgi filmleri, grafikler, ya da garip ama komik hayvan davranışları gibi eğlenceli bir materyal geliştirmiş, bunları gösteriyor. Bazıları gerçekten de, eğlenceli-esprili şeyler. Ankara’da ise vagonlarda ekran yok sayılır. On yıllar önce vardı, küçük ve kısıtlı bir tür ekran bulunuyordu ve bu ekranlar, ya resmi emirleri bildirmek, ya da ticari reklam göstermek için, kısa bir süre kullanıldı. Sonra hepten yok oldu. (Ankara yöneticilerinin tutumlarına bakarak, buna şükretmeliyiz elbette, çünkü kısa bir süre önce belediye, otobüslerde sesli reklamlar yapmayı bile denedi.)

Ankara da, İstanbul da, aynı ekonomik ortamda, aynı ekonomik koşullara/ resmi politikalara göre yaşıyor. Ancak Ankara’nın nabızı ile İstanbul’un nabızı arasında, yaşamın canlılığı-renkleri arasında, reklamların metroda nasıl kullanıldığına bakarak, bir fark daha bulmak mümkün.

Metroların girişlerindeki ve yer altı mekanlarında, tren vagonlarındaki insanların duruşları ve birbirleriyle ilişkilennemeleri bakımından da, bazı gözlemler yapılabilir. Metroda, özellikle gençler bakımından, Ankara ve İstanbul farklı tutumlar içinde. Ankara metrosunda genç kadın ve erkeklerin birbirine biraz yakın durması bile, belediye

zabıtasının “ahlaksızlık” gerekçesiyle sert uyarısı ile karşılaşırken, İstanbul bu açıdan çok daha serbest. Davranışlar daha doğal gibi duruyor. Ankara metrosunda bir-kaç yıl önce, zabıta müdahalesini protesto etmek için “öpüşme eylemi” bile yapılmıştı. Ancak yine de İstanbul, gençlerin el ele tutuşması, hatta bazen öpüşmeleri gibi görüntüleri olağan karşılarırken, Ankara’da insanlar oldukça ayırık, tutuk ve ürkek, dikkatli ve muhafazakar. Göreli geç sayılabilecek saatlerde, İstanbul vagonlarındaki kadın/ yalnız kadın sayısı da, biraz daha fazla.



Metro insanları her yerde, oldukça yorgun orta sınıflardan oluşur. Metro insanlarının, bu iki kentte de genel nitelikleri bakımından aynı olduğu söylenebilir. Geleneksel tutumlar bakımından, kapılarda vagonların boşalmasını beklerken sabırsız davranmak ve çıkışları daraltmak pahasına bir an önce içeride oturacak yer bulmaya koşmak, vagonlarda kapı önünde birikmek ve çıkışı zorlaştırmak gibi olumsuz, çocuklu ve hamile kadınlara, yaşlılara yer vermek gibi olumlu davranışlar bakımından, oldukça benzer olduğu söylenebilir.



Bununla birlikte **Ankara metro istasyonlarının renksizliği ve esprisizliği**, insana/ çevresine sevgi ve önem vermeyen ama onu kontrol ediyormuşçasına sert duran mekansal kalitesi, biraz Ankara insanlarıyla özdeşleşiyor gibi. Zaten metro yolcuları da, kent/ metro yönetimi seçmenlerinin küçük bir örneği sayılabilir. Canlı ve kıpır kıpır, enerjili bir yolcu kitlesi taşımaz sanki bu vagonlar. Bir rutinin parçası gibi gidip-gelen, heyecansız/ bezgin insanları taşır.

İstanbul'un metro kalabalığı ise, telaşlı bir koşuşturmaca içindedir. Her şey, ışıklar, vagonlar ve insanlar, hızla akıp gidiyor gibidir. Aceleyle, ama diğer insanları düşünerek koşturan bir temposu vardır. Umutsuz ve kaybetmiş gibi değildir. Yaşamla canlı bir bağın kurulmakta olduğunu gösteren reflekslere rastlayabilirsiniz İstanbul metrosunda.

Ele ele tutuşmuş gençlerin zabıtaıyla baskılanmasına, gitarcıların-şarkıcıların metrodan dışarı kovulmasına, reklam panolarının kör gözler gibi kararmasına, iyi aydınlatılmamış mekanlara, kimsenin kimseye aldırmadan bencil bir rehabet içinde doldurup boşaldığı Ankara metrosuna ve insanlarına bakarak, kentin, modern/ dinamik kentlileri değil, oldukça yılgın ve umursamaz bir kalabalığı barındırdığı, söylenebilir belki. Buna, Ankaralıların oylarıyla çeyrek yüzyıldır seçilen kent yönetiminin de, aldığı oyları hak edecek bir biçimde, bu ürkek ve güvensiz topluluğu iyice bastırmak ve renksizleştirmek için, sağlam adımlarla epey mesafe kat ettiğini de, eklemek gerekir.

Henüz, bir metropolün gerektirdiği nitelikleri ve hızı kazanmak için, anonim-kolektif olarak düşünün ve çözüm bulup ona göre davranan bir kent değil Ankara. Yavaş ve

rehavet içinde, bir metropolün temposunda koşmuyor henüz. Koşmalı mı? Bunu da bilmiyorum doğrusu.

Bu kişisel metro gözlemleri, iki kentin ne olduğu ve nasıl yerler olduğu hakkında bir fikir vermeli mi, bunu da bilmiyorum. Başlangıçtaki, soruyu yeniden soracak olursak, **kentlerin kendilerine ait karakterleri, kimlikleri olabilir mi?** Bu soruyu yanıtlayabilmek için belki yeterli veri hala yok elimizde, ama sanırım, kentin/ kentlerin yaşamına dair gözlemler yapmaya devam etmek iyi olacak.



Akın Atauz