



COVID-19 Günlerinde İstanbul'da Yürümek: Üniversite Eğitimli Çalışanlar Örneği

*

Gözde Orhan¹

ORCID: 0000-0002-1381-4025

Sercan Karlıdağ²

ORCID: 0000-0001-7160-1602

Öz

Bu çalışma, COVID-19 salgını süresince sıklıkla başvurulan sokağa çıkma yasakları dönemlerinde araç kullanımının kısıtlanması nedeniyle yahut kent kullanıcılarının bulaş riskini azaltmak için kendi iradeleriyle toplu taşıma araçlarından kaçınmaları dolayısıyla kentle yeniden ilişkilenebilmelerini sağlayan yürüme pratiğini, İstanbul gibi yayaların ulaşım hakkının oldukça sınırlı olduğu bir ölçekten ele almayı amaçlamaktadır. Çalışma, yaya olmanın kentsel bir deneyim olarak tarihsel ve felsefi veçhelerini tartışmaya açtıktan sonra, hızlı ve kesintisiz bir hareketlilik (mobilité) üzerine kurulu neoliberal kentte yürümenin nasıl unutulduğuna ve COVID-19 salgını "sayesinde" nasıl yeniden hatırlandığına yoğunlaşmaktadır. Araştırmada amaçlı ve kartopu örnekleme yoluyla "üniversite eğitimli çalışanlara" ulaşılmıştır. Araştırmaya katılmaya gönüllü olmuş 46 katılımcı, İstanbul'un merkez ve periferisi denebilecek 23 farklı ilçesinde ikamet etmektedir. Çalışmada, toplu taşıma kullanımındaki değişime dair sosyo-demografik bulguların ötesinde, niteliksel analiz bulgularına göre katılımcıların algı, değerlendirme ve deneyimlerinde çeşitli temalara ulaşılmıştır: Arzulanan bir edim olarak yürümek, olumlu duygulanım pahasıyla ulaşılan bir edim olarak yürümek, salgın günleriyle başa çıkma yolu ve kenti evcilleştirme pratiği olarak yürümek, sosyalleşme biçimi olarak yürümek, politik bir edim olarak yürümek temaları kent tarihi, kent sosyolojisi, sosyal psikoloji ve çevre psikolojisi literatürleri ekseninde tartışılmıştır. Araştırma, COVID-19 salgın günlerinde İstanbul'da yaşayan üniversite eğitimli çalışanlara odaklanmasıyla, giderek artan İstanbul Çalışmaları yazınına katkı sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Yürümek, gündelik hayat, COVID-19, İstanbul çalışmaları.

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Altınbaş Üniversitesi, E-posta: gozde.orhan@altinbas.edu.tr

² Araş. Gör., Altınbaş Üniversitesi, E-posta: sercan.karlidag@altinbas.edu.tr



Walking in Istanbul in the Days of COVID-19: The Case of University Graduate Employees

*

Gözde Orhan³

ORCID: 0000-0002-1381-4025

Sercan Karlıdağ⁴

ORCID: 0000-0001-7160-1602

Abstract

This study examines the walking practice, which provides re-engagement with the city during the curfews in the COVID-19 pandemic. Restricting the use of vehicles or city users' voluntarily avoidance of public transportation to reduce the transmission risk refers to Istanbul's quite limited transportation opportunities during the pandemic. After discussing the historical/philosophical dimensions of being on foot as an urban experience, the study focuses on how walking in the neoliberal city built on fast/uninterrupted mobility is remembered "thanks to" the pandemic. In the research, "university graduate employees" were reached through purposeful/snowball sampling. Forty-six individuals who participated voluntarily reside in Istanbul's twenty-three districts from centre and periphery. In the study, beyond the socio-demographic findings on the change in public transport usage, various themes were reached in the participants' perceptions, evaluations, and experiences according to the qualitative analysis findings. The themes discussed regarding "walking" within the scope of urban history/sociology and social/environmental psychology are as follows: the desired performance, the performance achieved as positive affect, a way of coping with pandemic days and taming the city, as a socialization method, and a political act. The research contributes to the "Istanbul Studies", focusing on university graduate employees living in Istanbul during the pandemic days.

Keywords: *walking, daily life, COVID-19, Istanbul studies*

³ Asst. Prof., Altınbas University, E-mail: gozde.orhan@altinbas.edu.tr

⁴ Res. Asst., Altınbas University, E-mail: sercan.karlidag@altinbas.edu.tr

Giriş

İktisadi hacmi, tarihsel ve kültürel değeri, barındırdığı kalabalık ve karmaşık nüfusu düşünüldüğünde Bizans'tan Osmanlı'ya bir "dünya kenti" (Akalın, 2015; Kafescioğlu, 2009) olagelmış İstanbul, günümüzde sayılı küresel kentten biridir. 19. yüzyıl Osmanlı modernleşmesi, kentin altyapısının ve şebekeleşiminin gelişimi dikkate alındığında bir dönüm noktası olarak düşünülebilir. Bu yüzyılda Osmanlı Devleti, dünya ekonomik sistemi ile gittikçe artan bir hızla bütünleşiyor, diğer pek çok coğrafyada olduğu gibi imparatorluk topraklarında da merkez ile taşra arasındaki iletişim ve temas kanalları güçleniyordu. Büyük ölçüde yabancı sermaye yatırımları aracılığıyla kurulan demiryolları, üretim alanlarını liman ve pazarlara bağlayarak daha önce kapitalist birikim süreçlerine dâhil olmayan ya da fiziksel sınırlılıklar nedeniyle erişilemeyen mekânları da piyasa için üretime açıyordu.

David Harvey'in işaret ettiği gibi kapitalist toplumlar zaman ve mekânı fethetme konusunda sonsuz bir istek ve çaba içerisindedir; bu istek ve doğayı hâkimiyet altına alma yönünde artan hırs, hem şirketler hem de devletler için geçerlidir (Harvey, 2012, s. 165). Devletlerin klasik tahakküm biçimlerinin yanında belli mekân ve zamanda üretim, ticaret, yatırım, istihdam gibi ekonomik ilişkiler üzerinden kurduğu bir tür yayılmacılık da söz konusudur (Harvey, 2004). Zira Osmanlı 19. yüzyılında ulaşım ağlarının gelişimi incelendiğinde, bunların bugün olduğu gibi merkezi ya da yerel yönetimler tarafından kamusal bir hizmet sunma motivasyonu ile tesis edilmediği; çeşitli yabancı sermaye kesimlerinin kısa vadeli yatırım kararları doğrultusunda Anadolu'daki verimli tarımsal bölgelerdeki hammaddenin limanlara taşınması amacıyla inşa edildiği ve işletildiği, dolayısıyla bir bütünlük içerisinde tasarlanmadığı, birbirinden kopuk ve bağımsız hatlardan ibaret olduğu anlaşılır (Pamuk, 2014, s. 179). Diğer bir deyişle, ulaşım ağlarının örülmesi ve yaygınlaşması, küresel kapitalizmin sermaye birikimi modelinin sürekli olarak yeni mekânlara ihtiyaç duyması ile yakından ilişkilidir. Yeni mekânlara mümkün olduğunca en hızlı ve en düşük maliyetle ulaşma isteği, kâr maksimizasyonu arayışının bir tezahürü olarak görülebilir.

Birikim krizlerini aşmak amacıyla sermayenin mobilizasyonu sonraki yüzyıllar için de geçerli olsa da 20. yüzyılda (önceki süreçten farklı olarak) tüm yurttaşların altyapı hizmetlerine evrensel erişebilirliğinin bir hak olarak geliştiği aşikârdır. Böylelikle, ulaşım ağı dâhil olmak üzere kentsel altyapıdan yalnızca şanslı bir azınlık değil, tüm yurttaşlar faydalanmaya başlamıştır (Üçer, 2018). Bu, hizmeti sağlayanın özel girişimciler olmaktan çıkıp devletin

bizzat kendisi olmasıyla mümkün olmuştur. Ulaşım yatırımlarının ve hizmetinin kamusal ve görece eşit olarak sunulması üretim, tüketim ve ticaret ağlarının ihtiyaçlarıyla bir kez daha ilişkilendirilebilse de, söz konusu dönüşüm devletin yeni yüzyıla özgü karakteri ve çeşitlenen sorumlulukları ile uyumludur.

Ulaşım ağlarının gelişimi bağlamında yukarıda ortaya konan her iki dinamik mekân-zaman ilişkisi üzerine düşünmeyi gerektirir. Anthony Giddens, "Modernliğin Sonuçları" kitabında premodern kültürlerde zaman ve mekânın iç içe olduğunu, ancak gündelik yaşamda zamanı ölçmeye dönük araçların ve pratiklerin yaygınlaşmasıyla günün dilimlere (*zones*) ayrıldığını söyler. Modernizmin dinamizmi, zaman ve mekânın ayrışmasından ve ardından toplumsal yaşamın son derece net biçimde zaman-mekânsal olarak dilimlenmesine imkân veren biçimlerle yeniden birleştirilmesinden kaynaklanır (Giddens, 1996, ss. 16-17). Yazar, bunu açıklamak için tren tarifelerinden örnek verir: Tren tarifesi ilk bakışta sadece bir zaman çizelgesi gibi görünebilir; ama bu çizelge aslında trenlerin hem ne zaman hem de nereye varacağını gösteren bir zaman-mekânsal düzenleme aygıtıdır. Böylelikle karmaşık ağlardan oluşan tren ve yolcu trafiğinin koordinasyonu sağlanır (ss. 19-20).

Zamanın ve mekânın rasyonel olarak örgütlendiği modern toplumlarda bir ölçek olarak kentin; standardizasyon, zamanın parçalanması ve dilimlere ayrılması, tek tip ölçme sistemlerinin icadı ve tüm bu süreçlere eşlik eden "hız" mevhumunun tartışmasız bir norm hâline gelmesi açısından öne çıktığı söylenebilir. Modern kentte ulaşım sistemleri üretimin ve yeniden üretimin mekânları arasında hareketliliği, küresel kapitalizmin ihtiyaç duyduğu dinamizm ve hız eşliğinde sağlarken, aynı zamanda insan gücünü disipline edici ve denetleyici bir işlev de üstlenir. Norbert Elias "Zaman Üzerine" de zaman-mekânsal tasarımların gündelik hayatta yarattığı basıncın insanlar tarafından nasıl kolaylıkla içselleştirildiğini ve bunların nasıl birer oto-denetim sistemi hâline geldiğini şöyle anlatır:

Saatlerin, takvimlerin, hatta taşıt hareket saatlerini gösteren planların temsil ettiği o sosyal dış zorlama ya da baskı belli bir süreç içinde içselleştirilerek, [...] bireylerin kendilerini bizzat denetlemeleri ve baskı altına almaları ve faaliyet ve davranışların belli bir zaman matrisine göre ayarlanarak kendilerini kısıtlamaları sonucunu doğurmuştur. Zamanla içselleşen dış zorlamaların basıncı, nispeten dayatma duygusu yaratmayan, sıkıntı vermeyen, ılımlı, ölçülü, hatta zaman içine yayılmış, şiddete gerek duymayan bir zorlamadır; aynı zamanda her yerde karşımıza çıkan ve kaçınılmaz bir basınçtır (Elias, 2020, s. 32).

Toplu ulaşım sistemleri, çalışma ve konut alanları arasında adeta bir “bant rejimi” görevi üstlenirken, *yürüme* eylemini kısmen de olsa bu döngüyü kıran, kendi içinde özgünlükler taşıyan, kişiselleştirilebilir bir kaçış olarak tanımlamak mümkün müdür? Bu soruyu yanıtlamak için, amaçlı ya da amaçsız yürümenin anlamları üzerine daha derinlikli bir bakışa ihtiyaç vardır. “Pasajlar” eserinde Walter Benjamin, ünlü Fransız şair Charles Baudelaire’den ödünç aldığı *flâneur* kavramını kullanır ve Paris’e geniş kaldırımlar inşa eden Georges-Eugène Haussmann’dan önce *flâneur* gibi dolaşmanın zorluğundan söz eder. Haussmann’ın esasen halk ayaklanmalarını önleme amacıyla giriştiği kentsel dönüşümünden sonra artık caddeler, sokaklar, duvarlar, tabelalar keşfedilmeyi beklemektedir: “Yaşam bütün çok yönlülüğüyle, değişikliklerden yana bütün zenginliğiyle ancak kurşunî parke taşlarının arasında ve despotizmin oluşturduğu bir arkadüzlemin önünde gövrebilir” (Benjamin, 2002, s. 131).

Benjamin’in *flâneur*’ü yalnızca yaşadığı çağı yansıtan bir tip değil, aynı zamanda Benjamin’in yöntemidir: Çoğunlukla metaforik olarak kullandığı, deaktifçe, aktif bir arayışa ve keşfe uzanan metodudur. Dinlemeyi, kent yaşamını okumayı; insanları, toplumsal tipleri, toplumsal bağlamları ve gruplaşmaları gözlemlemeyi; kentin mekânsal imajlarını, mimarisini ve insan profiline çıkarmayı içerir (Frisby, 2015, ss. 81-82). *Flânerie* yani *flâneur*’ün eyleyişi; esasen özgürlük, kent gündeliğinde diğerleriyle bir aradalık ve varlığın anlamına ilişkin arayışla tanımlanır. Ancak Benjamin’e göre, kapitalizmin rasyonalitesi ve özellikle ürünlerin metalaşması ve dolaşımı başlı başına varlığın anlamını belirlediği için, artık *flâneur*’ün gözlemleyebileceği gizemli mekânlardan söz edilemez (Tester, 2015, s. 13). Sermaye, kentin düzenine kendisini doğal bir güç gibi dayatır. En çok da sermayenin zaman-mekânsal belirleyiciliği *flâneur*’ü sınırlar. Benjamin, *flânerie* ile zaman disiplini ilişkisini kaplumbağalarla yürüme modası ile anlatır: Saat kullanımına ve zaman dilimlerine göre günün planlanmasına tepki olarak pasajlarda kaplumbağa gezdirme ve kaplumbağanın hızına uygun biçimde adımlama alışkanlığı hâsıl olur (Tester, 2015, s. 15). Bunu, kentin önlenemez hızına karşı bir meydan okuma şeklinde yorumlamak yanlış olmayacaktır.

Modern kenti hız bağlamında ele alan bir başka isim olan Paul Virilio’ya göre hız, Batı’nın umududur. Orduların savaşma motivasyonunu sağlayan ve “savaşı elverişli kılan” hızdır; çünkü artık her türlü arazide ilerleyebilen, engelleri aşabilen askeri zırhlı araçlar dünyanın her köşesini ulaşılabilir hâle getirmiştir (Virilio, 2006, s. 78). Feodalizmde kitleler ve nesnelere “hareketsiz” biçimde var olurken savaş teknolojilerinin ivmelendiği küresel kapitalist

dünyada mekân anlamsızlaşmıştır. Belli bir mekâna sabitlenmemiş, ortak ve mekânsız bir zaman mantığı ve bu zamana göre şekillenmiş yeni bir toplum (*dromokratik* toplum) ortaya çıkmıştır (Virilio, 2006, s. 81-147).

Para ekonomisinin egemen olduğu metropol dünyasında –taşradan bütünüyle farklı olarak– dakiklik, hesaplanabilirlik ve tamlık gündelik hayatın en görünür parametreleridir artık. Bunlar yalnızca akışın ritmini belirlemekle kalmaz, aynı zamanda kent insanını daha farklı bir bilinçlilik düzeyi geliştirmeye mecbur bırakır (Simmel, 2005, s. 168). 19. yüzyılda metaların, insanların ve paranın önceki yüzyıllarda tanık olunmadığı kadar hızlı biçimde dolaşıma girmesi, daha yavaş ve hudutları belli eski dünyaya büyük oranda nostaljik bir pencereden bakan *flâneur*'ün yaşam alanını daraltan bir etkiye sahipti. Örneğin Benjamin'e göre, taşıtlar *flâneur*'e rakiptir, ona hayat hakkı tanımaz. *Flâneur* hareket alanına ihtiyaç duyar, kenti arşınlarken bir koşturma içinde değildir ve sığınmak için pasajlara gereksinimi vardır (Benjamin, 2002, s. 148). Ancak modern kentte ne bu sığınaklar kalmıştır ne de yavaşlık kabul edilebilirdir. "*Flâneur* modern kentte ölür" (2015, s. 16).

Peki, tren yollarının, metroların, otomobillerin hızla katettiği modern kent ile yürüyerek deneyimlenen kent aynı kent midir? Jean Baudrillard'a göre hız, sonucun nedene karşı zaferidir. Anlık olanın derinlikli olanı; yüzeysel nesnellüğün arzunun hikmetini alt etmesidir. Hatırlamanın değil unutmanın peşindedir. Bir otobanda hızla araba kullandığınızda şeylerin içi boşalır, adeta transpanlaşır ya da görünmezleşir. Hız, boşluğun ta kendisidir (Baudrillard, 1986, s. 20). Hızın beraberinde getirdiği boşluk, mekâna ilişkin referansları anlamsız kıldığına göre, kenti insan hızının üstünde bir vasıta ile katetmek mekân algısını parçalayıp bozuntuya uğratar. O hâlde "hız"la gözlemlenen modern kent, yanılısamarlarla dolu fragmanların arka arkaya eklenmesinden öte değildir.

Benjamin'in 20. yüzyılın ilk yarısında Paris gibi katı bir planlama sürecine konu olmuş bir kent için dikkat çektiği bu durum, İstanbul için ne ifade eder? Taşıtlara göre dizayn edilmiş bir kent mekânında etraftaki nesnelere ve olayları fark ederek, zaman zaman durup bunlar üstüne düşünerek, gerçek anlamda görerek hareket etmek ne kadar mümkündür? Hareket etmenin salt çalışmakla nedensellik bağı içinde olduğu ve çalışma amacı taşımayan bir mobilizasyonun hoş karşılanmadığı modern öncesi dönemdeki *flâneur* tipi ile günümüz kent insanı arasında nasıl bir bağ kurulabilir? Bu araştırmaya ilham veren yukarıdaki sorular, tüm dünyayı etkisi altına alan COVID-19 salgını ile birlikte kentlerin ritminin değişmesiyle hatırladığımız eski gündelik

hayat deneyimlerini mercek altına almayı amaçlıyor. COVID-19'a bağlı so-kağa çıkma yasakları ve diğer kısıtlamaların bir sonucu olarak kentlerin tanık olduğu yavaşlama, gündelik hayatlarının önemli bir bölümünü özel ya da toplu taşıma araçlarında geçiren pek çok kişi için kentin adımlayarak erişile-bilecekleri kısımlarını başka bir gözle görme ve duyumsama olanağı sundu. Bu çalışma, bu bağlamda kent kullanıcılarının kente ilişkin izlenimlerini, kentte gördükleri ve yürüyerek daha fazla farkına vardıkları sorunları ve bu çerçevede kentle dönüşen ilişkilerini ortaya koymaya çalışıyor.

Mevcut çalışma: İstanbul'un eğitimli çalışanları

Salgın nedeniyle uzun bir süre boyunca gerek tedarik zincirleri gerek in-san hareketliliği kendi rutininden çıkmış, buna bağlı olarak çalışma yaşamı kesintiye uğramıştır. Şüphesiz emek ve istihdam piyasası dikkate alındığında salgın en belirgin biçimde kentlerde etkili olmuştur. Sağlık çalışanları, temel gıda üretiminde ve tedarik zincirinde çalışanlar başta olmak üzere sahadaki-ler için salgın günleri kentte hareketliliğin arttığı bir döneme tekabül etse de bu araştırmaya konu olan "üniversite eğitimli çalışanlar" açısından salgın kentin ritmini yavaşlatmış, kent kullanıcılarının zaman-mekân algısını etki-lemiştir.

Çalışma boyunca "beyaz yakalılar" ya da "orta sınıf" gibi kategoriler yerine "üniversite eğitimli çalışanlar" ifadesinin kullanılması bilinçli bir tercihtir. Orta sınıf kavramının tarihsel anlamının aşınmasıyla ortaya çıkan so-rular ve tartışmalar kavramın "yeni orta sınıf" olarak yeniden tanımlanma-sına yol açmıştır. Çağlar Keyder'e göre yeni orta sınıf; eğitim, beceri, bilgi ge-rektiren işleri yapan, işveren olmayıp vasıfları itibarıyla vazgeçilemez ko-numdaki zihin emekçileridir. Eğitimli ve işverene karşı görece özerk bu ke-sim, piyasa mekanizmasının her alanda egemen olduğu ve "uzman"lara ge-reksinimin arttığı 1980 sonrası dünyada hem nüfus payı olarak hem de etki alanı olarak önem kazanmıştır (Keyder, 2013).

1980 sonrası kırım çözülmesi sonrasında GSMH içinde hizmetler sektörü-nün payı artmıştır (Yıldırım, 2016, s. 92). Diğer yandan 2002'den sonra hükü-met tarafından bir kalkınma stratejisi olarak her ile üniversite açılması hedef-lenmiştir. Buna göre 1923'ten 2003'e dek hâlihazırda 77 üniversite varken 2003'ten 2018'e geçen 15 yılda 129 yeni üniversite açılmıştır (Gündoğdu, 2020). Bu süreçte mezun sayısı her yıl artmış; üniversite mezunu işsizliği de paralel biçimde yükselmiştir. Salgın öncesini yansıtan TÜİK'in 2019 verile-rine göre çalışma çağındaki nüfus için genel işsizlik oranı yüzde 14 iken, yük-

sek öğretim mezunları arasında bu oran yüzde 13,7 olmuş; üniversite mezunu olmak emek piyasasına girmek için belirgin bir avantaj yaratmamıştır (bkz. Pelek, 2022, s. 250). Bu kalabalık ve rekabetçi emek piyasasına girebilenler için düşük ücret düzeyleri bir başka önemli sorundur. Dolayısıyla “beyaz yakalılar” terimi içeriği gittikçe genişleyen ve bu nedenle bir boşgösteren hâline gelme riski taşıyan bir ifadedir. Kabaca büro emekçilerini işaret eden kavram, emek süreçlerinin parçalanarak vasıfsızlaşması ve büro işçilerinin giderek kol emekçilerine benzemesinden dolayı aşınmıştır (Koçak, 2013). Diğer yandan beyaz yakalı tanımlaması yöneticiden sıradan bir plaza işçisine kadar çok farklı sınıfsal konumdan çalışana kapsadığı için bunlar arasında ortak toplumsal, kültürel ve ekonomik özellikler yakalamak oldukça zordur.

Özetle bu çalışma örneklem olarak, üniversite eğitimi görmüş, salgın öncesinde ve salgın boyunca İstanbul’da istihdam edilmekte olan bir grubu hedeflemiştir. Uzun mesai saatlerine tabi olan ve genellikle plaza tipi işyerlerinde günün önemli bölümünü geçiren bu çalışanlar açısından salgının, kent deneyimini ne yönde değiştirdiği incelenecektir. Kent içi ulaşımında araç kullanmanın neredeyse bir zorunluluk hâline geldiği İstanbul gibi bir küresel kentte, salgınla birlikte araç kullanmaktan kaçınma hâlinin yürümeyi yeniden gündeme getirdiği söylenebilir. Bu makale, salgın döneminde kentin ritmine uyum sağlamadan, hedefe kilitlenmeden yapılan yürüyüşün özgürleştirici potansiyeli üzerinde düşünmeyi, bunun yarattığı duygulanımı anlamayı amaçlamaktadır. Bu durumda, kentin çeşitli nedenlerden dolayı artık kolay kolay adımlanarak katedilemeyen bir ölçek hâline gelmesi, bizlere kentleşme ve kentin kullanıcılarının duygulanımları hakkında neler söyler? Kentin kullanıcılarının kentle kurdukları ilişkide salgınla birlikte, bir ulaşım biçimi olarak “yürümeyi” yeniden keşfetmesi, bu çalışmanın başlıca odağını oluşturmaktadır.

Araştırma grubunu daha iyi tanımlayabilmek adına, İstanbul’un bir noktasından diğerine ne kadar erişilebilir olduğu üzerine de düşünmek gerekir. İstanbul 5 bin km²’den büyük bir yüzölçümüne yayılmış, toplu konut alanlarından lüks, güvenli sitelere, mutenalaştırılmış mahallelerden çöküntü bölgelerine dek uzanan pek çok yerleşim ve yaşam biçiminin bir arada gözlemlenebildiği düzensiz bir kenttir. Her ne kadar sanayi bölgeleri büyük oranda kent dışına taşınmış olsa da kent, önemli oranda finans ve ticaret merkezi barındırmaktadır. Dolayısıyla kentteki hareketlilik son derece karmaşık ve süreklidir. Düşük ve orta gelir düzeyine uygun barınma imkânları ancak merkezlerden uzak semtlerde mümkünken bu nüfusun dikkate değer bir kısmı kentin emek gücü ihtiyacını karşılamak için merkezlere gidip gelmektedir.

Böylelikle yolda geçirilen süre ve değiştirilen taşıt sayısı artmakta, bu durum genellikle kentin doğasına uygun kabul edilmektedir. Diğer bir deyişle İstanbul ölçeğinde yürüyerek işe gidip gelebilecek koşullara sahip olmak kısmen rastlantısal olabilse de çoğunlukla sınıfsaldır.

İstanbul: Küresel kentten yürünen kente

Türkiye'de kent alanında yapılan araştırmaların büyük bölümü İstanbul üzerinedir. 2000'li yıllardan bu yana, bu dünya kenti hakkında hatırı sayılır miktarda çalışma yayınlanmıştır. Metalaşma dinamikleri, kentsel dönüşüm, sınıf ilişkileri ve yerinden edilme pratikleri, banliyöleşme, mekânsal ayrışma, soylulaştırma, konut sorunları, sosyal dışlanma, kentsel gündelik yaşam, kentsel ekoloji ve diğer pek çok kentsel fenomen, sosyal bilimciler tarafından çeşitli yönleriyle ele alınmıştır (Aslan, 2004; Bartu Candan ve Kolluoğlu, 2008; Bartu Candan ve Özbay, 2014; Behar ve İslam, 2006; Çavdar ve Tan, 2013; Eckardt ve Wildner, 2008; Erder, 1996; Keyder, 2005; Kuyucu ve Ünsal, 2010; Pérouse ve Danış, 2005; Pérouse, 2011).

Bu araştırma, bir yönüyle İstanbul çalışmaları alanındaki hacimli külliyata farklı bir perspektiften katkı sunmayı amaçlıyor. Diğer yandan, kentin kullanıcılarının duygulanımlarına yoğunlaştığı için İstanbul'un kendisinin bir kent olarak dönüşümüne değil; İstanbul'un kentsel mekânını üretenlerin ve tüketenlerin zihinsel dönüşümüne mercek uzatıyor. Buradan yola çıkarak İstanbul'un tarihsel mirasının, kapitalist gelişmişlik düzeyinin, kozmopolit karakterinin ve "hız" mevhumu ile yoğrulmuş kimliğinin, kentin kullanıcılarına da etki ettiği ve bir nevi kentin, kentte yaşayanlarda cisimleştiği düşünülebilir.

İstanbul'un nüfusu iç ve dış göçler nedeniyle son derece hareketlidir; ayrıca istihdam olanaklarının en çeşitli ve bol olduğu kenttir. İki kıta üzerine kurulu, plansız ve tarihi bir kent olduğu için kentin çeperele doğru yayılımı da düzensizdir. Bu durum, kenttekilerin konut alanları ile istihdam alanları arasında oldukça uzun sayılabilecek mesafelere rıza gösterebildiklerini de ortaya koymaktadır. Ancak salgın ve sonrasındaki kapanma süreçleri, hem kent üzerine daha fazla fikir yürütülmesini sağlamıştır, hem de zaman ve mekân algılarımızı tersine çevirmiştir.

Yöntem

Araştırmada⁵ amaçlı ve kartopu örnekleme yoluyla üniversite eğitilmiş çalışanlara ulaşılmıştır. Araştırmaya katılmaya gönüllü olmuş 46 katılımcıya (21 kadın, 24 erkek, 1 non-binary) ulaşılmıştır. Yaşları 22 ila 62 ranjında (Ort. = 32.7, SS = 9.49) olan katılımcılar, İstanbul'un merkez ve periferisi denebilecek 23 farklı ilçesinde (örn., Güngören, Kadıköy, Beşiktaş, Şişli, Ümraniye, Bağcılar) ikamet etmektedir. (K1 ila K46 olarak kodlanarak, katılımcıların sosyo-demografik bilgileri Ek 1'de listelenmiştir.)

17 Ekim 2020 ila 8 Ocak 2021 tarihleri arasında gerçekleşen veri toplama sürecinde görüşmelerden önce katılımcılara "bilgilendirilmiş onam formu", "sosyo-demografik ve kentsel deneyim bilgi formu" sunulmuş, dijital iletişim platformu Zoom aracılığıyla (n)etnografik yönelimli (bkz., Howlett, 2021) "yarı-yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler" gerçekleştirilmiştir. Araştırmacılar olarak, özdeşünümsel bir kritik ile, Zoom özelinde video konferans görüşmelerinin salgın zamanlarında gündelik hayatımıza nüfuz etmiş olmasını bir olanak olarak gördüğümüzü ifade etmek uygun olacaktır. Yüz yüze etkileşime dayalı niteliksel görüşmelerdekine nazaran online görüşmelerde etkileşime dayalı sosyal kayıplar ve zorluklar yaşanabileceği varsayılabilir. Buna karşın, mevcut araştırmada bilgisayar-aracılı yahut genel anlamda dijital iletişimle aktif mesaisi olan bir katılımcı grubuyla ilerleyen derinlemesine görüşmelerde bir güçlük açığa çıkmamıştır. Hem görüşmeciler (makalenin iki yazarı) hem de katılımcılar bu 'yeni' deneyime angaje olmalarıyla ortak bir paydayı paylaşmıştır.

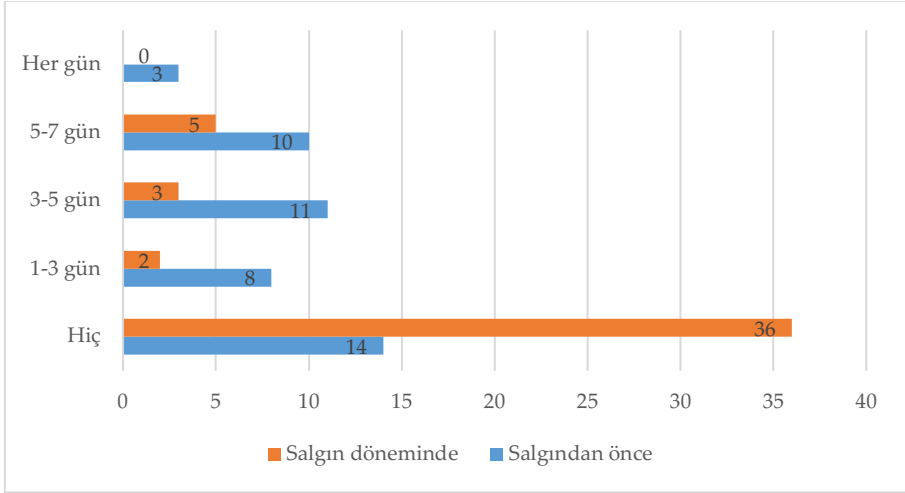
Anonimlik etik-ilkelerini korumak ve yanı sıra form ve görüşmeyi eşleştirmek üzere "rumuz" kullanımı gözetilmiştir. Katılımcıların rızasına dayalı olarak alınmış görüşme ses kayıtlarının transkripsiyonları, tematik-içerik analizi (Braun ve Clarke, 2006) ile incelenmiştir.

⁵ Bu çalışma, 2020 yılında desteklenmeye başlanan "Kentsel Korku: İstanbulluların Kentsel Duygulanımları Üzerine Sosyo-Mekânsal Bir İnceleme" (Altınbaş Üniversitesi, PB2019-İİSBF-4) başlıklı bilimsel araştırma projesi kapsamındadır. Araştırma için Altınbaş Üniversitesi Sosyal Bilimler İçin Etik Kurulu'nun etik onayı alınmıştır (Tarih ve Sayı: 26/12/2019-29704).

Bulgular ve Tartışma: Salgın Günlerinde Sosyo-Mekânsal Pratik Olarak Yürümek

Toplu ulaşım ile ilişkin sosyo-demografik bulgular

Daha önce bahsedildiği gibi, COVID-19 salgını, dünyanın pek çok yerinde olduğu gibi İstanbul'da da kent ritmini dönüştürmüştür. Araştırma çerçevesinde, görece düzenli işleri olan eğitimli çalışanların salgın öncesi ve sonrası kent içi ulaşım araçlarını kullanma alışkanlıklarındaki farklılaşmayı anlamaya çalıştık. Katılımcıların "salgın öncesi" ve "salgın döneminde" tipik bir haftadaki toplu taşıma kullanım sıklıkları Şekil 1'de sunulmuştur. *Salgından önce* bir hafta içinde 46 katılımcıdan hiç toplu taşıma kullanmadığını ifade eden 14 katılımcıdan biri şirket aracı, 13'ü ise özel aracı olduğunu ifade etmiştir. Katılımcıların ev-iş arası yolda geçirdikleri süre çeşitlilik arz etmektedir. *Salgın döneminde ise*, hiç toplu taşıma kullanmadığını belirten katılımcı sıklığı artmış ve toplam 36 katılımcı kullanmadığını belirtmiştir. Mevcut dönem içerisinde hiç toplu taşıma kullanmadığını belirten katılımcıların gerekçelendirmelerine bakıldığında 'evden çalışma', 'servis/şirket aracı imkânı', 'bisiklet kullanımı ve yürümek' ve 'izne çıkarılma' öne çıkmaktadır.



Şekil 1. Salgından önce ve salgın döneminde tipik bir haftada toplu taşıma kullanımına ilişkin frekanslar (46 katılımcı)

Hastalığın kapalı ve kalabalık ortamlarda daha hızlı yayıldığı bilgisinin, alternatif ulaşım yöntemleri geliştirebilenler tarafından toplu taşıma araçlarının riskli mekânlar olarak algılanmasına neden olduğu değerlendirilebilir.

Her ne kadar merkezi ve yerel yönetim tarafından araç kapasitelerinin seyreltilmesi, sefer sayılarının arttırılması, maske kullanımının zorunlu tutulması gibi tedbirler alınsa da, toplu taşımadan kaçınılması, yürümeyi hem bulaş ihtimalini azaltan hem de uzun süreli kapanmaların kas ve iskelet sisteminde yarattığı tahribatı hafifleten bir seçenek olarak belirgin hâle getirmiştir. Yanı sıra, evden çalışma pratiği salgın günlerinde yaygınlık kazanmıştır.

Yürümek: Tematik-içerik analizi bulguları

Salgın döneminde yürümek, yukarıda bahsedilen hijyen önlemleri gereği başlangıçta bir zorunluluk gibi görünse de dışarı çıkmaya ancak zaruri ihtiyaçların giderilmesi koşuluyla kısıtlı süreler için izin verilen karantina dönemlerinde, kıymeti mahrum kalındığında anlaşılan bir gereksinime mi dönüştü? Dışarıda olmanın cezai yaptırım doğurduğu ve bir bakıma “yasadışı” hâle geldiği kapatılma günlerinde veya saatlerinde, bir yerden bir yere gidiyor görünmek için yürümek bir tür sivil itaatsizlik sayılabilir mi? Peki, belli bir hedefe yönelmeden yürümeyi bir tür *flânerie* olarak yorumlayabilir miyiz? Araştırma, bu soruları tartışmak amacıyla kurgulanmış bir saha çalışmasına dayanıyor.

Yarı-yapılandırılmış derinlemesine görüşmelerde katılımcılara yöneltilen “İstanbul sizin için ne anlam ifade ediyor?”, “Bilmeyen birine ‘salgın zamanlarında İstanbul’da olmayı’ nasıl anlatırsınız?”, “Bu dönemde (İstanbul’da) gündelik hayatınız nasıl/neler yaparak geçiyor? Değişen şeyler neler?” gibi sorular aracılığıyla İstanbul kentsel deneyimi, kente dair fikir ve duygulanımlar mercek altına alınmıştır. Böylelikle salgın günlerinin gündelik hayat ritminin, ev-içi ve ev-dışı pratiklerin ve tercih edilen ulaşım yöntemlerinin de pek çok şeyle beraber değiştiği anlaşılmıştır. Yürümek için fazla yapılaşmış ve karmaşıklaşmış İstanbul gibi bir kent mekânında; düzensiz, esnek ve ağır mesai koşullarına maruz kaldığı için yürümeye normal koşullarda zaman ayıramayan bir toplumsal /sınıfsal kesim açısından yürümenin ortaya çıkardığı çelişkiler ya da beraberinde getirdiği fırsatlar anlamlandırılmaya çalışılmıştır.

Mülakatlardan hareketle kentle ilişki kurma biçimi olarak “yürümeye” özel olarak odaklanıldığında beş tema açığa çıkmıştır. İlk olarak kimi katılımcılar tarafından yürümenin arzulan bir edim olarak tanımlandığı gözlenmiştir. Öyle ki kentin hızlı ve kontrolsüz büyümesi, zamanının önemli bölümünü plaza ya da benzeri işyerlerinde geçiren kent kullanıcıları için, mekânı gittikçe daha nostaljik bir konuma itmiştir. İkinci olarak, kimi katılımcılar için yürümek, salgın sayesinde ulaşılan ve sağaltıcı bir edim hâline gelmiş görünmektedir. Böylelikle kentle kişiler arasındaki bağların güçlenmesine olanak

veren yeni bir deneyimin imkânları tasvir edilmiştir. Üçüncü olarak, yürümeyi kenti evcilleştirme stratejisi olarak ele alan, kentle dolayumsuz bir temasa ve evle kurulan ilişkiye benzer bir diyalog tesis eden örneklerle karşılaşmıştır. Dördüncü olarak, alışkanlıkların değişimine işaret etmesiyle sosyalleşme aracı olarak yürümek teması irdelenmiştir. Son olarak ise, yürümenin politik bir edim olarak anımsandığı, İstanbul özelinde, eğitimli çalışanların politik özneliğini çağırın hatıralara atıfla aktarılan anlatılar öne çıkmıştır. Makalenin ilerleyen kısımlarında söz konusu temalar daha ayrıntılı olarak tartışılacaktır.

(i) Arzulanan bir edim olarak yürümek

2000'lerin başından itibaren İstanbul'un maruz kaldığı yoğun kentsel dönüşüm, kentin yeşil alanlarının belirgin biçimde azalmasına neden olduğu gibi, daha önce imara açık olmayan bölgelerin inşaata açılması, buraların yeni bağlantı yollarıyla merkezlere bağlanması gibi bir dizi süreci de beraberinde getirdi (Çalışkan, Yalçın ve Çılgın, 2011). Kentin büyümesiyle çeperler artık kent içine dâhil olmuş, ekolojik değerinden dolayı dikkatle korunması gereken bu kuşak bozulmaya başlamıştır. Dolayısıyla çeperin niteliği de dönüşmüş, kentin yeni oluşan sınırları ile 1980'lerde şekillenmiş olan metropol merkezi arasındaki mesafe büyümüştür.

İstanbul'un çeperlerine odaklanan araştırmasında Jean-François Pérouse iki farklı İstanbul'un yan yana var olduğundan söz eder: tahayyül edilen ve gerçek İstanbul. Tahayyül edilen İstanbul, tarihsel olarak ekonomik ve diplomatik ilişkilerin kalbinde yer alan; ancak günümüz kent yüzölçümünün ancak %5'ine tekabül eden ve kent nüfusunun %10'unu içeren İstanbul'dur (Pérouse, 2011, s. 24). "Gerçek" olan ise "varoş" ya da "muhalif" mahalleleri içine alan "saldırıya açık, yoksun çeperler" ile güvenli sitelerle karakterize olmuş "dışarıya kapalı, varsıl çeperler"dir (Pérouse, 2011). Bu iki İstanbul farklı sosyal ve yapısal morfolojilere denk düşmekle kalmaz aynı zamanda birbirleriyle iletişimleri de sınırlıdır. Çeperlerden yürüyerek metropol merkeze erişim neredeyse imkânsızlaşmıştır.

Araştırmanın katılımcılarının söylemlerinde İstanbul'da yürümek, başat biçimde arzu edilen bir edim olarak kendini göstermektedir. Tıpkı aşinalık-yabancılık, evin içi-dışı, mahrem-kamusal, güven-tehlike gibi örneklerde olduğu gibi, sosyo-mekânsal diyalektik dolayımında (Göregenli, 2015, s. 134), arzulanan-ulaşılın kontrastında yürüme pratiğini kavramak, bu pratiğe ilişkin üniversite eğitimli kent kullanıcılarının deneyimini bir bütün olarak anlamımızı kolaylaştırabilir. Pérouse'un tanımladığı çeperlerden genellikle "dı-

şarıya kapalı” olanlarda (bunlar her zaman varsıl olmak zorunda değil) yaşıyan eğitimli çalışanlar için yürümek arzu edilen ve geçmişle özdeş bir edimdir; çünkü artık kentin çeperlerinden merkezlere ulaşmak (eskisi gibi) kolay değildir. Aşağıda, semt değişikliğine, kent-mekânsal alanların düzenlemesine ve güvenlik algısına dair unsurlar içeren iki söylem örneğinde, gündelik hayatta yürüme pratiğine ilişkin arzu kendini göstermektedir.

Alıntı 1:

Tatavla’da yaşam gerçekten daha güzeldi. Yürüme mesafesi Taksim’e girdik. O zaman zaten okul döneminde servis olayı da yoktu. Ben her gün Şişli’ye yürüyerek gider gelirdim. Hemen Taksim’e geçtik. Merkezi bir konumda olduğu için çok güzeldi. Şehrin her şeyini görebiliyordunuz. Yani, üst segmentli yaşam tarzını da en altı da görebiliyorsunuz. Ha şu an bulunduğumuz site yaşam tarzı olarak bize uyan bir site. O anlamda çok şey değilim, rahatsız değilim. Zaman zaman site yönetiminde de bulundum. Bin konutluk bir site burası. Ama... Tabii ki çok farklı birbirinden. Merkeze uzak olması açısından... Mutlaka araçla merkeze gidebiliyorsunuz. (...) Kadıköy’den vapurla Karaköy’e geçmeyi, tünelle çıkmayı Beyoğlu’na yürümeyi çok özlüyorum. Şu anda öyle bir güzellik yok. (K5)

Alıntı 2:

Bu kentte yürümek çok zor. Hacıosman korusuna yürüyemiyorum çünkü otoban düzeni var. Belgrad ormanına yürüyemiyorum. Ormanların ve koruların yeterince güvenli olduğunu da düşünmüyorum. Kentin önceki yıllara göre genel bir tekinsizliği var. (K3)

Kente dönük nostaljik bir bakışın ileri yaş gruplarına özgü bir tutum olduğu düşünülür; ancak İstanbul’un dönüşümünün tarihi oldukça kısa olduğundan 40’lı yaşlardaki genç yetişkin katılımcılar için dahi kentte yürümek, arzu edilip erişilemeyebilen bir pratik olabilmektedir. Kent gündeliğinde yürümeyi “arzu eden” katılımcıların söylemlerine, kişisel tarihleri içindeki geçmiş deneyimlerin etki ettiği göze çarpmaktadır. Bu noktada, kent belleğine (bkz., Cheshmehzangi, 2021) başvurmanın salgın günlerinin belirsizliğine karşı bir *tutamak* olduğu ifade edilebilir.

Alıntı 3:

Mart’ın 23’ünde bizi eve yolladılar. Güzel olur home-office diyorduk. İlk zamanlar hiç kimseyle görüşmedim. Sonra birkaç kez. Maçka Parkı’nda çok vakit geçirdim. Maçka Parkı olmasaydı kafayı yerdim herhâlde. Zaten yeşil alan hiç yok neredeyse. En yakın orman bir saat. (...) [mahalleli] teyzeler Feriköy Mezarlığı’nda yürüyüş yapıyorlarmış. Sessiz çok güzel. Çınar ağaçları

falan var. Sonra öğrendim meğer teyzeler yürüyüşe çıkıyorlarmış. Eski İSKİ binasını şimdi İBB park yapıyor. Dört gözle onu bekliyoruz. (K22)

Alıntı 4:

İstanbul adil bir şehir değil. Benim bu şehirle barışmama nedenim bu. Biz evimize kapandık, küçük bir azınlıktayız. Milyonlarca kişi hareket halinde. Keşke İstanbul'da olmasalar, yürüyerek gidebilecekleri işleri olsa. Toplu taşıma, sokaklar çok kalabalık ve yoğun. (K7)

Güvenlikli konutlar ve dikey yapılaşma ile çehresi değişen mevcut kente yönelik eleştiriler; yeşil alanların yetersizliği, kent ölçeğinin yürüyerek aşılamayacak kadar büyümüş olması ve merkeze yürüme mesafesinde bir konutta ikamet etmenin kent içindeki ekonomik ve diğer adaletsizlikler yüzünden imkânsızlaşması gibi nedenler etrafında şekillenmektedir. Katılımcıların söylemlerinde değişen dozaj ve vurgularda değinilen bu eleştirilerin, arzu edilen ve fakat tamamen ulaşılamayan bir edim olarak yürüme eylemine eşlik ettiği görülmektedir.

(ii) Ulaşılan bir edim olarak yürümek ve olumlu duygulanım

Yapılan denetimlerde sokağa çıkma muafiyetini kötü niyetli olarak kullananların belirlenmesi için adrese dayalı denetimler yapıldı. Eline ekmek poşeti alanların mahalle mahalle sokak sokak dolaşmasına izin verilmedi. Ekmek almaya gidiyorum veya market alışverişi yapacağım gibi mazeret bildirenlerin adresleri kontrol edilerek sokağa çıkma yasasını ihlal edenler tespit edilip idari para cezası uygulandı. (Metristepegundem.com, 18 Nisan 2021)

Bir haber sitesi, kapanma sürecinde alışverişi yapma bahanesiyle dışarı çıkanlara yönelik başlatılan operasyonu "Ekmek Poşeti Bu Hafta Sonu Pasaport Yerine Geçmedi" başlığıyla duyurmuştu. Salgın döneminde kimi zaman 18 güne varan tam kapanmalarda yalnızca dışarıya çıkabilmek için hastanelerden muayene randevusu almaktan komşusunun evcil hayvanını gezdirmeye kadar türlü taktikler geliştirildiği haberlere konu olmuştu. Kafe ve restoran gibi tüm sosyal mekanların kapalı olduğu bu dönemde ısrarla dışarıda olma isteği, "elinde bir ekmek poşetiyle tüm kenti dolaştığını" aktaran kimi katılımcılar tarafından da vurgulanmaktadır.

Yürüme pratiği, katılımcıların söylemlerinde, özellikle COVID-19 salgını dönemi kentsel deneyiminde edindikleri, hatırladıkları yahut keşfettikleri bir pratik olarak karşılık bulmaktadır.

Alıntı 5:

Covid'ten sonra daha fazla yürüyorum. Kişinin kendisiyle ve kentle yalnız başına kaldığı bir alan olduğunu düşünüyorum. Adım attığımız yerle de bir ilişki halindesiniz. Burada bir fiziksel aktivite, bir emek de var. Buraya ayak bastım, burayı deneyimledim. Bana çok iyi geliyor. (K1)

Bu noktada, ulaşılan bir edim olarak yürüme pratiğinin özgürleştiriciliğine ve çoksesliliğine karşılık yürüyememenin pasifize edici ve totaliter yanı vurgulanmaya değerdir. İstanbul'da salgın öncesinde de arzulan bir edimken, özellikle evde kalabilenler için kategori/kimlik belirginliğinde bir nebze ulaşılabilir bir pratik olmuştur. Görüşme metinleri incelendiğinde, katılımcıların ifadelerinde arzu edilen yahut ulaşılan olması fark etmeksizin yürüme pratiğine olumlu bir paha yüklenmektedir. Diğer bir deyişle, üniversite eğitilmiş çalışanlarda, kentsel kamusal alanlarda yürümeye ilişkin açığa çıkan olumlu bir duygulanım söz konusudur. Kentsel mekânsal pratik olarak "yürümek" bir davranışsal niyet ve arzu olmaktan öte, hayata geçirildiğinde, yani davranışa döküldüğünde, bireylerin "iyi-oluş" ve "yaşam doyumunu" destekleyici bir eylem olarak pekiştirici bir potansiyel barındırmaktadır. Mevcut çalışmadaki bu nitel bulgu, literatürdeki güncel araştırmalarla uyumlu gözükmektedir (Oishi vd., 2015; Pfeiffer vd., 2020).

(iii) Kenti evcilleştirme stratejisi olarak yürümek

Kentsel mekânlar Bilgin'in (2011) ifadesiyle, temas ettiğimiz, bağılandığımız, özdeşim kurduğumuz, kök saldıığımız, kendilediğimiz (*appropriation*), nihayet evcilleştirdiğimiz yaşama çevreleridir. Katılımcıların ifadelerinde kentsel kamusal alanları kendilemelerine işaret eden unsurlar göze çarpmaktadır. Yürüyerek kenti evcilleştirmenin psiko-sosyal çıktıları yaşama çevrelerine yönelik doyumunu (Göregenli, 2015, ss. 157-167) pekiştirme açısından dikate değerdir.

Alıntı 6:

Artık bir sinemaya girememe durumu beni çok etkiliyor. Artık sinema tiyatrosu vesaireye gidemeyeceğimi biliyorum. Bu benim kentle ilişkiyi belirleyen bir şey olduğu için söylüyorum. Bugün sadece yürüyebiliyorum. Bir mekânda uzun uzun oturmak yerine artık yürümek istiyorum. Bir mekânın tadını çıkarmaktan çıktı, dolandığın bir şeye dönüştü. 6.30'da çıkıyorum, Kalamış'a yürüyorum. Akşamüzeri çıkıp tekrar yürüyorum. Bu çok ciddi bir farklılık benim açımdan. (K6)

Alıntı 7:

Çok sevdiğim bir yer kapandı Beşiktaş'ta, Covid'te. Bir restoran. Ona üzül-
düm. Virüsten çok korkmadım, ilk zamanlar hariç. Dolayısıyla dışarı çıkmamı
çok etkilemedi. Bazen sessiz sakin İstanbul'u keşfettim. Moda'ya yürüdüm,
adaya gittim. İyi gelmiş bile olabilir [Covid dönemi]. (...) (K32)

Yürümenin keşfi ile kente ve daha mikro mekânsal bir birim olarak ma-
halleye bağlılık arasındaki potansiyel ilişkinin yanı sıra, sokağın ve sokakta
adımlamanın salgın günlerinin belirsizlik ve tehdidiyle yahut gündelik ha-
yata olan yıkıcı etkisiyle "başa çıkmada" (bkz., Revenson, 2012) bir seçenek
olduğu görülmektedir. Adeta bir mahpusun hapisanede/koğuşta *volta atma-
sıyla* sembolik benzerlik içinde, kapanma ve kısıtlamalara koşut olarak alego-
rik bir ifadeyle denilebilir ki, "İstanbul COVID-19 hapisanesinde" iken kimi
üniversite eğitimli çalışanlar gündelik hayatlarına özgürleştirici potansiye-
liyle yürüme pratiğini katarak bu yıkıcı deneyimle başa çıkmaya, yani kenti
evcilleştirmeye çalışmışlardır. Açığa çıkan bu tema, ulaşılan bir edim olarak
yürümenin olumlu ve rehabilite edici yanını tamamlayıcı mahiyettedir.

(iv) *Sosyalleşmenin aracı olarak yürümek*

Ekonomik ve sosyal koşullar ile yaşam tarzları arasındaki ilişki üzerine
yazılmış hatırı sayılır bir külliyattan söz etmek mümkündür. Pierre Bour-
dieu'nün en genel tanımıyla *habitus* olarak tarif ettiği pratikler bütünü, hem
aynı yaşam stilini paylaşanlar açısından hayli homojen bir toplam sunmakta
hem de diğer varoluş biçimlerinden belirgin şekilde farklılaşarak kendi
içinde tutarlı ve yekpare bir işaretler sistemi sunmaktadır (Bourdieu, 2015, s.
255). Belli bir sınıfın eğitim sermayesi ve kültürel sermayesi hakkında en kes-
tirme yoldan fikir veren şeylerin başında, o sınıf tarafından tüketilen malların
doğası ve tüketme usulleri gelir (Bourdieu, 2015, s. 27). Bu araştırmanın ör-
neklemine oluşturan kesim düşünüldüğünde, tüketimin çok kilit bir yerde
durduğu, "yeni çalışma kültürü"ne paralel bir iç mekânsal tasarımın yanı sıra
boş zamanın işle iç içe geçtiği bir gündelik hayatın inşa edildiği söylenebilir
(Bora ve Erdoğan, 2011, s. 21).

Görüşmecilerin aktarımlarına dayanarak, salgın döneminin kapalı alan-
lardan kaçınmayı gerektirmesi ve belli dönemlerde bu mekânların tedbirler
kapsamında zaten kapalı tutulması nedeniyle sosyalleşme alışkanlıkları da
değişmiştir. Mekânlarda yeme-içme eşliğindeki geleneksel buluşmalar kimi
katılımcılar için yerini "yan yana yürüme"ye bırakmıştır. Bunun hem eski tü-
ketim alışkanlıklarından zorunlu ama diğer yandan da keşfedilmek istenen

bir kopuş; hem de geleneksel olana kıyasla daha dinamik bir sosyalleşme biçimi olduğunu söylemek mümkün. Katılımcıların ifadelerinde, sözgelimi kafelerde buluşmak yerine, açık alanlarda vakit geçirmenin yeniden keşfi, sosyalleşmenin aracı olarak yürümek açıkça görülmektedir.

Alıntı 8:

İlk İstanbul'a geldiğimde üff be ne güzel, yüksek binalar demiştim. Çünkü benim oturduğum yerde asla yüksek binalar yok. Daha böyle, sahil kenti. Kasaba tarzı diyeyim size. (...) Bu iki yıl, üç yıl falan geçti. Ben artık şey demeye başladım arkadaşlarıma, yani, "sürekli kafe, kafe, kafe, kafe..." Yani bir noktadan sonra şey diyorsun, keşke sandalyelerimizi alıp, kahvelerimizi alıp, işte sohbet edebileceğimiz bir yer bulmalıyız kendimize. Buna da ilk Belgrad'la başladık. İnsanın böyle, kendini sıfırlayacağı noktalar, bence yeşillik. (...) ya da Yıldız Parkı'na yürüyorduk. Yeşillik insanın beynini, ruhunu bence çok dinlendiriyor. Ve, insanın da buna ihtiyacı var. İstanbul'da insanın kendini mutlu edebileceği tek şey bu. (K10)

Özetle, Batılı kültürel alışkanlıklara ve kodlara uyum sağlamaya daha yatkın ve istekli bir kesim için kentte yürüyerek sosyalleşmek, yeşil alanlarda zaman geçirmek salgın döneminde hızlıca benimsenmiş görünmektedir. Bu sosyalleşme tarzı, Benjamin'in, kenti arşınlarken bir koşturma içinde olmayan, kentin ayrıntılarını dikkatle gözlemleyen *flâneur*'ünü çağırıştırır. Salgın döneminde kent, kepenkleri inmiş dükkânlar, arı kovana gibi işleyen süpermarketler, maskeli insanlar, (sokakta bulunabilmenin bir gerekçesi hâline gelen) tasmayla gezdirilen evcil hayvanlar, boş caddelerde varlığı çok daha fazla dikkat çeken kurye motorları ile salgın öncesinden çok farklıdır. Maskelerinin ardından salgının etkilerini izlemeye çalışan kent insanları; kapitalizmin gelişimiyle dönüşmekte olan kenti inceleyen 19. yüzyıl *flâneur*'üdür adeta.

(v) *Politik bir edim olarak yürümek*

Meşhur filmi *Modern Zamanlar*'da (1936) Charlie Chaplin, fabrikada makinelerin hızına yetişemeyen bir işçiyi canlandırır. Bir dizi tesadüf eseri kendisini elinde bayrakla, bir işçi kortejinin başında bulur. Şüphesiz kentte yürümenin bir karşılığı da direnmek, itirazı ifade etmek ve protesto etmek için yürümektir. Katılımcıların bir bölümü açısından yürümek, salgınla beraber sağlık tedbirleri gerekçesiyle kısıtlanan "toplantı ve gösteri yürüyüşü hakkı"nı akla getirmiştir.

Alıntı 9:

İstanbul'un güzel yanlarından biri olarak bir protesto, bir eylem olgusu var. Hem muhafazakârlar eylem yapabiliyor hem LGBTİ'ler eylem yapabiliyor [...] Gezi eylemlerinde mesela mutluluk duymuştum ama 15 Temmuz'da kötü hissetmişim. Genel olarak bir protesto eyleminin özgürlük hissi verdiği, umut verdiğini söyleyebilirim. (K33)

Yürüme edimi, İstanbul kentsel deneyiminde, kişisel ve kolektif belleğin mekânsal tezahürlerinde (Bilgin, 2013), politik motivasyonel içerimiyle (Durna, 2018) bir bileşke olarak üniversite eğitimli çalışan katılımcıların söylemlerinde yer bulmaktadır. Politik motivasyonel boyutuyla kentle yürüyerek kurulan ilişki yer kimliğinin inşası ve kente bağlılık (Lalli, 1992) üzerinde bir etkiye sahip görünmektedir. 2013'te cereyan eden Gezi olayları, söz konusu kimliğin kurulumunda önemli bir yer tutmaktadır. Bu araştırmanın örneklemini oluşturan üniversite eğitimli çalışanların Gezi'nin önemli bir öznesi olduğu yönündeki tespitler (Özınanır, 2013, s. 190), bu kesimin hafızasında yürümenin Gezi'de somutlaşmış bir toplumsal hareket olarak belirmesini desteklemektedir.

Alıntı 10:

[İstanbul benim için...] Benim kendi kişisel tarihimde Gezi var tabii, ondan önce de 1 Mayıs'a izin verilmesi. Ben de böyle belki o 1 Mayıs'tan önce o kadar da politik bir tip değildim. Hani gene de 1 Mayıs'a filan gidilme olurdu ama... Babamı kaybettik. O gün, 2002 1 Mayıs'ındaki yürüyüşü hatırlıyorum. Hastaneye gidemedik yani, yürüyüş yüzünden. Okmeydanı'nda sokaklar kapalıydı falan. Kent kültürü, İstanbul'da biraz sokaklara çıkma, yürüme... Gezi'yi de aynı kapsamda görüyorum. Yani, dışarıda olma, bir arada olma falan gibi. (K3)

İstanbul merkezli eylemler boyunca Gezi Parkı'na erişimin polis tarafından engellenmek istenmesi nedeniyle kentin yürünerek katedilmek zorunda kalınması ile salgın nedeniyle yürümenin yeniden keşfi arasında kurulan ilişki çarpıcıdır. Her iki dönemin ortak özelliği "olağanüstü" zamanlar olmaları, kentin gündeliğinin kırıldığı veya askıya alındığı istisna hâllerine tekabül etmeleridir. Tıpkı devletin 2013'te toplumsal hareketleri bastırmak için uygulamaya koyduğu "yetkileri genişletme" amaçlı istisnai politikalar gibi, salgın döneminde kararnamelerle devreye sokulan sokağa çıkma kısıtlamaları da hukuk ile hukuk dışı arasında muğlâk bir alan yaratarak mevcut krizi aşmaya çalışmıştır.

Sonuç

Bu çalışma kent tarihi/sosyolojisi, sosyal psikoloji ve çevre psikolojisi literatürleri arasında bir diyalog kurarak disiplinler arası bir zeminde gerçekleştirilmiştir. Araştırma, COVID-19 salgın günlerinde İstanbul’da yaşayan *üniversite eğitilmiş çalışanlara* odaklanmasıyla, giderek genişleyen İstanbul Çalışmaları (*Istanbul Studies*) yazınına güncel bir katkı sunmayı hedeflemiş; bunun için İstanbul’un 23 farklı ilçesini kapsayan bir saha çalışması gerçekleştirmiştir. Gelecek çalışmalarda diğer amaçlı örnekleme yollarıyla farklı katılımcı gruplarına ulaşmak, farklı kentsel deneyimlere odaklanmak ve/veya geniş katılımcı gruplarında genelleme amacı taşıyan niceliksel çalışmalar yapmak hedeflenebilir.

COVID-19 salgını süresince sıklıkla başvurulan sokağa çıkma yasakları dönemlerinde araç kullanımının kısıtlanması nedeniyle yahut kent kullanıcılarının bulaş riskini azaltmak için kendi iradeleriyle toplu taşıma araçlarından kaçınmaları dolayısıyla kentle yeniden ilişkilinmeyi sağlayan “yürüme” pratiği, İstanbul gibi yayaların ulaşım hakkının oldukça sınırlı olduğu bir ölçekten ele alınmıştır. Çalışma, yaya olmanın kentsel bir deneyim olarak tarihsel ve felsefi veçhelerini tartışmaya açtıktan sonra, hızlı ve kesintisiz bir hareketlilik üzerine kurulu neoliberal kentte yürümenin nasıl unutulduğuna ve COVID-19 salgını “sayesinde” nasıl yeniden hatırlandığına odaklanmıştır. Niteliksel araştırma bulgularına dayanarak ifade edilebilir ki, üniversite eğitilmiş çalışanlar için arzu edilen yahut ulaşılan bir edim olarak kent sokaklarında adımlamak olumlu bir pahaadır. Salgın günlerinde yürümenin kendisi, davranışsal bir niyetin ötesinde pratiğe döküldüğünde rehabilite edici bir vasıf taşıdığı gibi, salgının yaydığı tehditle başa çıkmada kenti evcilleştirme pratiği olarak da kendini göstermektedir. Öte yandan, yürüme pratiği, bir sosyalleşme aracı olarak yeniden kurgulanmış, politik bir edim olarak hem aktüel deneyimde hem kolektif belleğin tezahüründe açığa çıkmıştır.

Çoğunlukla kent merkezinde çalışan ve salgın öncesinde toplu taşıma saatlerine göre kent içinde hareket eden üniversite eğitilmiş çalışanlar için salgın, gündelik rutini kırmış; taşıtların, çalışma ve konut alanları arasındaki disipline edici ve denetleyici rolünü kesintiye uğratmıştır. Yürüme eylemi kısmen de olsa kent ritminin dışına çıkmayı sağlayan, kendi içinde özgünlükler taşıyan, öngörülemez ve kişiselleştirilebilir bir kaçış hâline gelmiştir. Ekonomik faaliyetlerin duraksadığı bu süreçte kentteki yavaşlamaya paralel olarak insan hareketliliğinin yaygınlığı da azalmış; kent merkezlerinde sosyalleşme,

yerini mahallelerde, parklarda ya da yürünerek erişilebilir ölçeklerde sosyalleşmeye bırakmıştır.

Kentin yürünerek gözlenmesinin bir diğer sonucu, yaşam alanlarında daha önce dikkati çekmeyen eksikliklerin fark edilmesi olmuştur. Pek çok katılımcı, kentteki yeşil alanların darlığından yakınmış, çeşitli sosyo-mekânsal karşılaştırmalarla (örn., Avrupa kentleri) bu eksikliğin yarattığı tatminsizliği ifade etmiştir. Yürüyüş yapmak için tasarlanmış yolların, koruların ve parkların semtlere göre dağılımının sınıfsal karakterini akılda tutarak, istihdam olanaklarının İstanbul'da yoğunlaşmış olması nedeniyle kentte yaşamayı sürdürmeye mecbur hissedilen üniversite eğitimli çalışanlar nazarında salgın günleri, kenti ve doğayı yeniden düşünmenin vesilesi olmuştur.



Extended Abstract

Walking in Istanbul in the Days of COVID-19: The Case of University Graduate Employees

*

Gözde Orhan

ORCID: 0000-0002-1381-4025

Sercan Karlıdağ

ORCID: 0000-0001-7160-1602

This study examines how walking in Istanbul, one of the world's most important global cities, was remembered again during the COVID-19 process. During the pandemic, temporal and spatial movement restrictions were imposed in cities worldwide. Thus, life in cities slowed down, the capacity of public transportation vehicles was reduced, and being in private rather than public areas was encouraged. In a city like Istanbul, whose population is approaching 16 million according to official figures, the residents of the city tended to walk instead of using public transportation due to health and hygiene conditions. One should keep in mind that walking in the city is not easy at all since the development of Istanbul has historically been entirely unplanned and distorted. Hence, the research aims to shed light on the desires and aspirations of society within the framework of the possibilities of walking in the city within the restrictions of the pandemic days.

The article begins with a historical and theoretical background. One of the peculiarities of Istanbul's urban development is the fact that it has railways that provide communication with other cities. European countries made indiscriminate railway investments to buy raw materials cheaply from Ottoman lands and sell manufactured goods to the Empire. Public and relatively equal provision of transportation investments and transportation services became possible only in the 20th century.

In modern societies where time and space are organized rationally, the city as a scale stands out in terms of standardization, fragmentation of time and segmentation, invention of uniform measurement systems and "speed". In all

these processes, “speed” has become the undisputed norm. While transportation systems in the modern city provide mobility between the spaces of production and reproduction, accompanied by the dynamism and speed required by global capitalism, they also take on a disciplinary and controlling function for human power. While the public transportation systems almost act as a “band regime” between work and residential areas, is it possible to define the act of walking as a customizable escape, which breaks this cycle, at least partially, and carries its own uniqueness? Answering this question requires a more in-depth look at the meanings of walking with or without purpose.

How possible is it to act by noticing the objects and events around, stopping to think about them from time to time, and seeing them in a real sense in an urban space designed for vehicles? What kind of a connection can be established between the *flâneur* type in the pre-modern period and today’s urban people? The slowdown witnessed by cities because of curfews and other restrictions offered the opportunity to see and feel the parts of the city that can be accessed by foot from a different perspective for many people. In this context, this study seeks to reveal the city users’ impressions of the city and the problems they see in the city.

As a sample, the study targeted a group of university graduates who were employed in Istanbul before and during the pandemic. The field research, covering 23 different districts of Istanbul and based on interviews with 46 participants, aimed to measure how the feeling towards the city was transformed. It examined how the pandemic changed the urban experience for these employees, who are subject to long working hours and usually spend a significant part of the day in plaza-type workplaces. In the semi-structured in-depth interviews, urban experience, ideas, and feelings about the city were examined through questions such as: “What does Istanbul mean to you?”, “How would you describe being in Istanbul during the pandemic to someone who does not know?”, “How/what do you do in your daily life in this period (in Istanbul)? What things have changed?” Thus, it has been understood that the daily life rhythm of the pandemic days, indoor and outdoor practices, and preferred transportation methods have changed along with many other things.

Based on the qualitative research findings, it can be stated that stepping on the city’s streets as a desired or achieved action is at a favourable cost for university graduate employees. Walking during the pandemic days, not only has a rehabilitative quality when put into practice beyond a behavioural intention but also manifests itself as a practice of domesticating the city in coping with the threat posed by the pandemic. On the other hand, the practice of walking

was reconstructed as a means of socialization and emerged as a political act both in actual experience and in the manifestation of collective memory. The pandemic broke the daily routine for these employees, who mainly worked in the city centre and moved in the city according to public transportation hours before the pandemic. It interrupted the disciplinary role of vehicles between work and residential areas. The act of walking became an unpredictable and customizable escape that allows one to get out of the city's rhythm. In parallel with the slowdown in the city, the prevalence of human mobility decreased during this period when economic activities stagnated. Socialization in urban centres left its place to socialization in neighbourhoods, parks or on an accessible scale by walking.

Another consequence of observing the city on foot was the recognition of previously unnoticed deficiencies in living spaces. Many participants complained about the scarcity of green spaces in the city and expressed their dissatisfaction with this lack in various socio-spatial comparisons (e.g., European cities). Keeping in mind the class character of the distribution of paths, groves, and parks designed for walking by districts, the days of the pandemic became the occasion for rethinking the city and nature in the eyes of people who felt compelled to continue living in the city due to the concentration of employment opportunities in Istanbul.

Kaynakça/References

- Akalın, K. (2015). Bir dünya şehri olarak Konstantinopolis. C. Yılmaz (Der.), *Antik çağdan 21. yüzyıla büyük İstanbul tarihi* içinde (ss. 222-233). İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Kültür A.Ş.
- Aslan, Ş. (2004). *1 Mayıs Mahallesi: 1980 öncesi toplumsal mücadeleler ve kent*. İletişim Yayınları
- Bartu Candan, A. ve Kolluoğlu, B. (2008). Emerging spaces of neoliberalism: a gated town and a public housing project in Istanbul, *New Perspectives on Turkey*, 39, 5-46.
- Bartu Candan, A. ve Özbay, C. (Der.). (2014). *Yeni İstanbul çalışmaları*. Metis Yayınları.
- Baudrillard, J. (1986). *Amérique*. Grasset.
- Behar, D. ve İslam, T. (Der.). (2006). *İstanbul'da "soylulaştırma"*. Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Benjamin, W. (2002). *Pasajlar*. (A. Cemal, Çev.) Yapı Kredi Yayınları.
- Bilgin, N. (2011). Sosyal düşüncede kent kimliği. *İdealkent*, 2(3), 20-47.
- Bilgin, N. (2013). *Tarih ve kolektif bellek*. Bağlam Yayıncılık.
- Bora, T. ve Erdoğan, N. (2011). Cüppenin, kılıcın ve kalemin mahcup yoksulları: Yeni kapitalizm, yeni işsizlik ve beyaz yakalılar. T. Bora, A. Bora, N. Erdoğan ve İ. Üstün

- (Der.). *Boşuna mı okuduk? Türkiye’de beyaz yakalı işsizliği içinde* (ss. 13-45). İletişim Yayınları.
- Bourdieu, P. (2015). *Ayrım: Beğeni yargısının toplumsal eleştirisi*. Heretik Yayıncılık.
- Braun, V. ve Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Cheshmehzangi, A. (2021). Urban memory: Cognition, signs, symbols, identity, and beyond. *Urban Memory in city transitions içinde* (ss. 1–26). Springer Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-16-1003-5_1
- Çalışkan, Ç. O., Yalçın, M. C. ve Çılgın, K. (2011). İstanbul dönüşüm coğrafyası. *Kent bölgeler, metropoliten alanlar ve büyükşehirler: Değişen dinamikler ve sorunlar*. KBAM.
- Çavdar, A. ve Tan, P. (Der.) (2013) *İstanbul: Müstesna şehrin istisna hali*. Sel Yayınları.
- Durna, T. (2018). Yürümek politik bir iştir. *Moment Dergi*, 5(1), 96–104.
- Eckardt, F. ve Wildner, K. (Der.). (2008). *Public Istanbul: Spaces and spheres of the urban*. Piscataway.
- Ekmek Poşeti Bu Hafta Sonu Pasaport Yerine Geçmedi*. 11 Ocak 2022 tarihinde <https://www.metristepegrundem.com/2021/04/ekmek-poseti-bu-hafta-sonu-pasaport.html> adresinden erişildi.
- Elias, N. (2020). *Zaman üzerine*. Ayrıntı Yayınları.
- Erder, S. (1996). *İstanbul’a bir kent konu: Ümraniye*. İletişim Yayınları.
- Frisby, D. (2015). The flâneur in social theory. K. Tester (Der.), *The Flâneur içinde* (ss. 81-111). Routledge.
- Gidens, A. (1996). *The consequences of modernity*. Oxford: Polity Press.
- Göregenli, M. (2015). *Çevre psikolojisi: İnsan mekân ilişkileri* (3. baskı). İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Gündoğdu, O. (2020, Ocak 6). Plansızlığın bilançosu öğrencinin sırtında. *Birgün*. 13 Aralık 2021 tarihinde, <https://www.birgun.net/haber/plansizligin-bilancosu-ogrencinin-sirtinda-282854> adresinden erişildi.
- Harvey, D. (2004). *Yeni emperyalizm*. Everest Yayınları.
- Harvey, D. (2012). *Sermaye muamması*. Sel Yayınları.
- Howlett, M. (2021). Looking at the ‘field’ through a Zoom lens: Methodological reflections on conducting online research during a global pandemic. *Qualitative Research*, 146879412098569. <https://doi.org/10.1177/1468794120985691>
- Kafescioğlu, Ç. (2009). *Constantinopolis/Istanbul: Cultural encounter, imperial vision and the construction of the Ottoman capital*. Pennsylvania State University Press.
- Keyder, Ç. (2005). Globalization and social exclusion in İstanbul. *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(1), 124-34.
- Keyder, Ç. (2013). Yeni orta sınıf. *Bilim Akademisi*. 12 Aralık 2021 tarihinde, <http://bilim-akademisi.org/yeniorta-sinif-caglar-keyder/> adresinden erişildi.
- Koçak, H. (2013, Ekim 6). Türkiye’de beyaz yakalı örgütlenmesine genel bir bakış. *Evrensel*. 3 Ocak 2022 tarihinde, <https://www.evrensel.net/haber/69692/turkiyede-beyaz-yakali-orgutlenmesine-genel-bir-bakis> adresinden erişildi.

- Kuyucu, T. ve Ünsal, Ö. (2010). 'Urban transformation' as state-led property transfer: An analysis of two cases of urban renewal in İstanbul. *Urban Studies*, 47(7), 1479-99.
- Lalli, M. (1992). Urban-related identity: Theory, measurement, and empirical findings. *Journal of Environmental Psychology*, 12(4), 285-303. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(05\)80078-7](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(05)80078-7)
- Oishi, S., Saeki, M. ve Axt, J. (2015). Are people living in walkable areas healthier and more satisfied with life?. *Applied Psychology: Health and Well-Being*, 7(3), 365-386.
- Özınanır, C. I. (2013). Gezi Direnişi'nden forumlara: Saatlerin ayarını bozan politikanın dönüşü. *Mülkiye Dergisi*, 37(3), 183-200.
- Pamuk, Ş. (2014). *Türkiye'nin 200 yıllık iktisadi tarihi*. İş Bankası Yayınları.
- Pelek, S. (2022). Türkiye'de diplomalı işsizlik: İşsiz üniversite mezunlarının iş piyasası örüntüleri. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 20(1), 247-270. <https://doi.org/10.11611/yead.1057898>
- Pérouse, J. F. (2011). *İstanbul'la yüzleşme denemeleri: Çeperler, hareketlilik ve kentsel bellek*. İletişim Yayınları.
- Pérouse, J. F. ve Danış, A. D. (2005). Zenginliğin mekânda yeni yansımaları: İstanbul'da güvenli siteleri. *Toplum ve Bilim*, 104, 92-123.
- Pfeiffer, D., Ehlenz, M. M., Andrade, R., Cloutier, S. ve Larson, K. L. (2020). Do neighborhood walkability, transit, and parks relate to residents' life satisfaction? Insights from Phoenix. *Journal of the American Planning Association*, 86(2), 171-187.
- Revenson, T. A. ve Lepore, S. J. (2012). Coping in social context. A. Baum, T. A. Revenson ve J. Singer (Ed.), *Handbook of health psychology* içinde (ss. 193-217). Psychology Press.
- Simmel, G. (2005). Metropol ve zihinsel yaşam. A. Aydoğan (Çev.) *Şehir ve cemiyet* (ss. 167-184) içinde. İz Yayıncılık.
- Tester, K. (2015). Introduction. K. Tester (Der.), *The flâneur* içinde (ss. 1-22). Routledge.
- Üçer, S. E. (2018). *Alo kapitalizm: Turkish telecommunications policy in the context of an outward oriented development strategy*. (Yayımlanmamış doktora tezi). Boğaziçi Üniversitesi Atatürk Enstitüsü.
- Virilio, P. (2006). *Speed and politics*. Semiotext(e).

Ekler

Tablo 1. Katılımcıların Sosyo-Demografik Bilgileri

Katılımcı (K)	Cinsiyet Kimliği	Yaş	Çalışma/İş Durumu	İstanbul'da Bulunma Süresi	İkamet Edilen İlçe	Kaç kuşaktır İstanbul'da Olunduğu
K1	Non-binary	27	Salgın nedeniyle maaşı azaltılmış (kısa çalışma ödeneği alıyor)	27 yıl	Güngören	2 kuşak
K2	Kadın	32	Tam zamanlı ancak salgın nedeniyle evden çalışmaya geçmiş	15 yıl	Kadıköy	1 kuşak
K3	Kadın	42	Tam zamanlı çalışan	42 yıl	Sarıyer	3 kuşak
K4	Kadın	39	Tam zamanlı ancak salgın nedeniyle evden çalışmaya geçmiş	39 yıl	Üsküdar	3 kuşak
K5	Kadın	37	Tam zamanlı çalışan	1 yıl	Bakırköy	1 kuşak
K6	Kadın	38	Serbest çalışan/freelance	38 yıl	Kadıköy	2 kuşak
K7	Kadın	29	Tam zamanlı çalışan	18 yıl	Güngören	Bireysel yeni yerleşim
K8	Kadın	43	Yarı zamanlı çalışan	27 yıl	Fatih	1 kuşak
K9	Kadın	25	Tam zamanlı çalışan	25 yıl	Avclar	1 kuşak
K10	Kadın	22	Tam zamanlı çalışan	5 yıl	Şişli	Bireysel yeni yerleşim
K11	Kadın	26	Tam zamanlı çalışan	26 yıl	Sancaktepe	2 kuşak
K12	Kadın	26	Tam zamanlı çalışan	26 yıl	Bahçelievler	1 kuşak
K13	Kadın	24	Tam zamanlı çalışan	24 yıl	Üsküdar	2 kuşak
K14	Kadın	31	Aktif işyeri sahibi	13 yıl	Başakşehir	1 kuşak
K15	Kadın	29	Aktif işyeri sahibi	29 yıl	Bayrampaşa	3 kuşak
K16	Erkek	23	Tam zamanlı çalışan	23 yıl	Bağcılar	1 kuşak

K17	Erkek	29	Tam zamanlı çalışan	10 yıl	Güngören	1 kuşak
K18	Kadın	27	Tam zamanlı çalışan	27 yıl	Güngören	2 kuşak
K19	Kadın	31	Tam zamanlı çalışan	31 yıl	Başakşehir	1 kuşak
K20	Kadın	45	Yarı zamanlı çalışan	37 yıl	Büyükçekmece	2 kuşak
K21	Kadın	26	Tam zamanlı çalışan	26 yıl	Bakırköy	2 kuşak
K22	Kadın	30	Tam zamanlı çalışan	28 yıl	Şişli	1 kuşak
K23	Erkek	40	Tam zamanlı çalışan	8 yıl	Başakşehir	1 kuşak
K24	Erkek	30	Aktif işyeri sahibi	30 yıl	Bağcılar	1 kuşak
K25	Kadın	26	Tam zamanlı çalışan	26 yıl	Bahçelievler	2 kuşak
K26	Erkek	40	Tam zamanlı çalışan	40 yıl	Kartal	1 kuşak
K27	Erkek	39	İşsiz, iş aramıyor	33 yıl	Güngören	1 kuşak
K28	Erkek	25	Tam zamanlı çalışan	5 yıl	Esenyurt	Bireysel yeni yerleşim
K29	Erkek	25	Yarı zamanlı çalışan	25 yıl	Esenler	2 kuşak
K30	Erkek	23	Aktif işyeri sahibi	23 yıl	Beylikdüzü	1 kuşak
K31	Kadın	43	Tam zamanlı ancak salgın nedeniyle ev- den çalışmaya geçmiş	19 yıl	Adalar	1 kuşak
K32	Erkek	29	Tam zamanlı çalışan	10 yıl	Şişli	Bireysel yeni yerleşim
K33	Erkek	27	Tam zamanlı ancak salgın nedeniyle ev- den çalışmaya geçmiş	27 yıl	Bağcılar	2 kuşak
K34	Erkek	43	Aktif işyeri sahibi	18 yıl	Çekmeköy	1 kuşak
K35	Erkek	62	Emekli	62 yıl	Ümraniye	2 kuşak

K36	Erkek	51	Serbest çalışan/freelance	39 yıl	Atasehir	1 kuşak
K37	Erkek	33	Tam zamanlı çalışan	17 yıl	Kadıköy	Bireysel yeni yerleşim
K38	Erkek	53	Serbest çalışan/freelance	34 yıl	Ümraniye	2 kuşak
K39	Erkek	26	Tam zamanlı çalışan	26 yıl	Şişli	2 kuşak
K40	Erkek	51	Tam zamanlı çalışan	51 yıl	Ümraniye	2 kuşak
K41	Erkek	31	Aktif işyeri sahibi	31 yıl	Ümraniye	İstanbul yerlisi
K42	Erkek	36	İşsiz, iş aramıyor	36 yıl	Kadıköy	İstanbul yerlisi
K43	Erkek	41	İşsiz, iş aramıyor	4 ay	Esenyurt	2 kuşak
K44	Erkek	47	Tam zamanlı çalışan	40 yıl	Beylikdüzü	2 kuşak
K45	Erkek	25	Tam zamanlı çalışan	25 yıl	Bahçelievler	3 kuşak
K46	Erkek	24	Aktif işyeri sahibi	24 yıl	Küçükçekmece	2 kuşak