

Kentsel Ulaşım Sorunlarını Karikatürler Üzerinden Okumak: Eski Tas Eski Hamam mı?

*Levent DEMİRELLİ**
*Ülke Evrim UYSAL***

Öz: Bu çalışma, kentsel ulaşım sorunlarını tarihsel bir perspektifle incelemeyi amaçlamaktadır. Kentsel ulaşım alanındaki sorunların tespiti ve bunların ne ölçüde çözüldüğünün tarihsel süreçte soruşturulması amacıyla istatistiki verilerden, bilimsel çalışmalardan ve araştırmalardan ve kurumlarca oluşturulan araştırma raporlarından faydalanılabileceği gibi incelenecek dönemi betimleyen roman, öykü, seyahatnâme veya şiir gibi edebi kaynaklardan ve resim, heykel, sinema gibi diğer sanat dallarınca oluşturulan eserlerden de yararlanmak mümkündür. Bununla birlikte, bu eserler ancak belli bir kesitini veya anını betimledikleri dönem hakkında uzun soluklu ve kapsamlı bir panorama sunamaz ve çoğu zaman tek başlarına birer veri kaynağı olarak kabul edilemez. Bilimsel araştırmalar dışında kalan kaynaklardan faydalanmanın önemi düşünüldüğünde, belli aralıklarla yayımlanan gazete ve dergilerin ve bu yayınlardaki içeriğin, dönemsel bir kesit sunan eserlere nazaran daha güvenilir ve sistematik veriler sunduğu görülmektedir. Bu çerçevede, çalışmada belli aralıklarla çıkan mizah dergilerinde yayımlanan karikatürlerden yararlanılmıştır. Çalışma kapsamında 1933-1967 yılları arasında yayımlanan Akbaba dergisi taranmış, kentsel ulaşımına dair karikatürler fotoğraflanarak kaydedilmiştir. Taranan karikatürler içerik analizine tâbi tutulmuştur. Bu doğrultuda, yayımlandıkları yıl da esas alınmak suretiyle her bir fotoğraf, biri kentsel ulaşımında kullanılan taşıtları, diğeri ise kentsel ulaşımında yaşanan sorunları kapsayan iki ayrı kod grubu oluşturularak kodlanmıştır. Böylece analize dâhil edilen her bir karikatürün kentsel ulaşımına dair hangi sorun ya da sorunları, hangi taşıtlar temelinde ifade ettiği saptanmıştır. Çözümleme sonucunda, Türkiye’de yıllar içerisinde kentsel ulaşımında kullanılan taşıtların değiştiği, fakat kentsel ulaşımında yurtaşların yaşadığı sıkışıklık, kuralsızlık, altyapı/üstyapı yetersizliği, kadınların maruz kaldığı taciz gibi

* Doç. Dr. İstanbul Beykent Üniversitesi İİBF Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, leventdemirelli@beykent.edu.tr, Orcid No: 0000-0002-2865-2241

** Doç. Dr. İstanbul Beykent Üniversitesi İİBF Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü (İngilizce), evrimuysal@beykent.edu.tr, Orcid No: 0000-0002-7116-2766

Makale Geliş Tarihi: 26.05.2023

Makale Kabul Tarihi: 30.04.2024

sorunların sabit kaldığı, dolayısıyla kentsel ulaşım alanındaki sorunların devam ettiği sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel ulaşım, karikatür, toplu taşıma, ulaşım sorunları

Reading Urban Transportation Issues Through Caricatures: The Same Old Story?

Abstract: *This study aims to examine urban transportation issue from a historical perspective. In order to determine the problems in the field of urban transport and to investigate the extent to which these problems have been solved in the historical process, statistical data, scientific studies and researches and research reports prepared by institutions can be used, as well as literary sources such as novel, story, travel itinary or poem and artworks such as painting, sculpture and movie that describe the period to be examined. However, these artefacts cannot provide a long-term and comprehensive panorama of the period, of which they only describe a certain section or moment, and often cannot be accepted as a source of data on their own. Considering the importance of utilising sources other than scientific research, newspapers and magazines published at regular intervals and the content of these publications seem to provide more reliable and systematic data than works that present a periodic cross-section. In this framework, caricatures published in periodical humour magazines were used in this study. Within the scope of the study, Akbaba magazine published between 1933-1967 was scanned and caricatures on urban transportation were photographed and recorded. The scanned caricatures were subjected to content analysis. Accordingly, each photograph was coded by creating two separate code groups, one covering the vehicles used in urban transportation and the other covering the problems experienced in urban transportation, based on the year of publication. Thus, each scanned caricature was identified and linked with particular vehicles and transportation issues. As a result of the analysis, it was concluded that the vehicles used in urban transportation in Turkey have changed over the years, but the problems experienced by citizens in urban transportation such as congestion, lack of rules, insufficient infrastructure/superstructure, and harassment of women have remained constant, thus these problems in urban transportation continue.*

Key Words: Urban transportation, caricature, mass transportation, transportation issues

Giriş

Kentsel ulaşım modern yaşamın, özellikle de metropollerdeki gündelik yaşamın vazgeçilmez bir ögesidir. Kentsel ulaşım hizmetlerinin bulunmadığı bir modern metropol yaşamı düşünilemeyeceği gibi, kentteki ulaşım altyapısı ve hizmetlerinin gündelik yaşam kalitesi üzerindeki etkisi de yadsınamaz. Türkiye'nin en büyük kenti olan İstanbul söz konusu olduğunda, kuşkusuz akla ilk gelen olgulardan biri ulaşımdır. Bu durumun bir yanıyla kentsel ulaşımın metropol yaşamı için öneminden, diğer yanıyla İstanbul'daki kentsel ulaşım sorunlarının derinliğinden kaynaklandığını ileri sürmek mümkündür. Nitekim 2014 yılında tamamlanan ve İstanbul ilindeki ulaşım sorunlarını da konu edinen

bir araştırmanın sonuçlarına göre, İstanbul'da yaşayanlar için öncelikli sorun ulaşımdır (% 18); bu doğrultuda ulaşım sorunu yeşil alan eksikliği (% 13), hayat pahalılığı (% 13) gibi diğer yaşamsal sorunları dahi geride bırakmıştır (İlıcılı, 2014).

İstanbul'da kentsel ulaşım sorunları üzerine üstünkörü yapılacak bir değerlendirme bile; trafik sıkışıklığı, toplu ulaşım araçlarının yetersizliği ve bu yetersizliğin neden olduğu 'balık istifi' yolculuklar, taciz gibi acil çözüm bekleyen bir dizi soruna işaret etmektedir. Yukarıda belirtilen araştırmanın sonuçlarına göre, İstanbul'da en çok kullanılan dört ulaşım sistemi sırasıyla otobüs (% 21), minibüs (% 12), metrobüs (% 12), hususi araç (% 10) biçimindedir. Araştırmada ulaşım sorunları bakımından ise kapasite/hizmet yetersizliği, trafik sıkışıklığı, toplu taşıma araçlarındaki kapasite üzerinde yolcu taşınması, hususi araç kullanımının fazlalığı gibi sorunlar dile getirilmiştir.

Kentsel ulaşım veya herhangi bir politika alanındaki sorunların neler olduğunun ve bunların ne ölçüde çözüldüğünün tarihsel süreçte soruşturulması amacıyla istatistiki verilerden, bilimsel çalışmalar ve araştırmalardan, kurumlarca oluşturulan araştırma raporlarından faydalanılabileceği gibi incelenecek dönemi betimleyen roman, öykü, seyahatnâme veya şiir gibi edebi kaynaklardan ve resim, heykel, sinema gibi diğer sanat dallarınca oluşturulan eserlerden de yararlanmak mümkündür. Bununla birlikte, bu eserler ancak belli bir kesitini veya anımı betimledikleri dönem hakkında uzun soluklu ve kapsamlı bir panorama sunamaz ve çoğu zaman tek başlarına birer veri kaynağı olarak kabul edilemez. Bilimsel araştırmalar dışında kalan kaynaklardan faydalanmanın önemi düşünüldüğünde, belli aralıklarla yayımlanan gazeteler ile dergilerin ve bu yayınlardaki içeriğin, dönemselsel bir kesit sunan eserlere nazaran daha güvenilir ve sistematik veriler sunduğu görülmektedir. Bu çerçevede, çalışma kapsamında kentsel ulaşım sorunlarının tespiti ve bu sorunların ne ölçüde çözüldüğünü incelemek amacıyla belli aralıklarla çıkan mizah dergilerinde yayımlanan karikatürlerden yararlanılmıştır.

Çalışma kapsamında karikatürler, ortalama bir yurttaşın kentsel ulaşım da dâhil olmak üzere kentte yaşadığı sorunları yansıtan bir ayna olarak görülmüş, aynı zamanda yurttaşların belli bir konu hakkındaki algısıyla uyum içinde tasarlanan bir veri kaynağı olarak kabul edilmiştir. Çalışma kapsamında *Akbaba* mizah dergisinin 1933-1967 yılları arasında yayımlanan sayıları taranmış, belirtilen tarih aralığında kentsel ulaşım da dâhil olmak üzere yayımlanmış karikatürler fotoğraflanarak kaydedilmiştir. Elde edilen taramalar, karikatürde konu edinilen taşıt ve kentsel ulaşım sorunu temelinde kodlanarak incelenen dönemdeki kentsel ulaşım sistemlerine ve sorunlarına dair bulgular elde edilmiştir.

Çalışmada ilk olarak karikatür ve siyaset ilişkisi ele alınarak konuya ilişkin ulusal ve uluslararası alanyazın incelenmiş, önceki çalışmaların odak

noktaları ve katkıları değerlendirilmiştir. Daha sonraki başlık altında ise verilerin nasıl toplandığına, nasıl kodlandığına ve çözümlene sonrasında hangi sonuçların elde edildiğine odaklanılmıştır. Böylece İstanbul'daki kentsel ulaşım sorunlarının tarihsel süreç içerisinde değişip değişmediği sorgulanmaya çalışılmıştır.

Alanyazın Taraması

Düşüncelerin çizgi yoluyla abartılı bir biçimde resme aktarılması olarak tanımlanabilen karikatür (Kar, 1999), hem bir sanat etkinliğidir hem de doğal olarak tepkisel bir eleştiri içerir. Kuşkusuz karikatür abartılı bir eleştiri, subjektif bir dışavurum ve dönemin siyasi koşullarına yönelik bireysel tepkiler olarak da değerlendirilebilir. Bununla birlikte karikatür, eleştirel mizahın bir dalı olması itibarıyla, sosyal bilimlerin araştırma alanı içinde yer alır. Bu yönüyle karikatürün eğlence ve boş zaman geçirmeye yönelik bir uğraş olarak sınıflandırılması yetersiz kalmaktadır. Zira karikatürler, içeriği, verdiği aleni veya üstü kapalı mesajları, dönemsel koşullardan kaynaklanması ve bu koşulları yansıtması, toplumsal algılarla olan ilişkisi ve kamuoyunun güncel hassasiyetlerini vurgulaması, toplumsal yaşamdaki çarpıklıkları eleştirel bir şekilde dile getirmesi, toplumla birlikte var olan bir sanat niteliği taşıması nedeniyle önemli bir temsil aracı olarak değerlendirilmektedir (Streicher, 1967; Balcıoğlu, 1987; Erdem, 2007; Şenyapılı, 2003). Bunun dışında karikatür, yapısı gereği tepkiseldir ve temelinde muhalefet olgusunu barındırır (Dokgöz, 2004).

Karikatür ve siyaset ilişkisi uzun süredir çeşitli boyutlarıyla farklı disiplinlerde yer alan araştırmacılar tarafından çalışılmış bir konudur. Karikatürün, güzel sanatlar ve iletişim alanları dışında, özellikle siyaset bilimi alanında yapılmış araştırmalara da konu olduğu görülmektedir. Bunun temel nedeni belki de karikatürlerdeki temsilin çoğu zaman ideolojik olarak tarafsız kalmaması ve karikatürlerin eleştirel yönünün daima ağır basmasıdır (Taylor, 2018). Yine tam da bu nedenle, hem uygulamada hem de alanyazında siyasi karikatür kavramı gelişmiş ve böylece siyasi niteliği olan karikatürler, siyasi niteliği bulunmayan salt eğlence amaçlı olarak görülen bazı çizgi romanlardan ve çocuklara yönelik eğitim-öğretim amaçlı benzeri yapıtlardan ayırt edilebilir bir hâl almıştır.

Alanyazında karikatürün altın çağı olarak nitelendirilen on dokuzuncu yüzyılda pek çok Batılı karikatürist, Dreyfus Davası, bloklar arası çatışmalar, uluslararası kongreler, kadın hareketleri gibi birçok güncel ve sansasyonel olayı hiciv ve abartı içerecek bir şekilde betimlemiştir (Chenut, 2012). Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte savaşan tarafların sıklıkla başvurduğu bir propaganda silahına dönüşen karikatürün kitleler üzerindeki etkisi daha da belirgin hâle gelmiştir (Demm, 1993). İlk olarak gazetelerin belli köşelerinde yer

bulan siyasi karikatürler, daha sonraları yazılı medyanın kendine özgü bir türü olarak varlığını sürdürmeye başlamıştır (Mazid, 2008).

Alanyazında siyasi karikatürlerin verdiği ‘mesajların’ yorumlanması ve tasnif edilerek analiz edilmesine, siyaset biliminin birçok alt dalına ait çalışmalarda rastlanmaktadır. Bu çalışmaların çeşitliliği, karikatürün birçok bilim dalının ilgisini çektiğini kanıtlamaktadır. Sözelimi ulusal ve uluslararası alanyazında yer alan ve siyaset bilimiyle ilişkili araştırma konuları arasında dış politika (Brown, 2010), ulusal kimlik ve inşası (Hunt, 2003; Yetim ve Akkoyunlu, 2017), seçimler (Rich ve Reyes, 1996), ırkçılık ve ayrımcılık (Wigginton, 2005), toplumsal cinsiyet (Chenut, 2012; Deniz, 2017), ifade özgürlüğü (Şahin, 2019) ve askeri darbeler (Tural, 2017) göze çarpmaktadır. Bununla birlikte kent düzlemindeki çalışmaların son derece sınırlı bir sayıda olduğu saptanmıştır. Siyasi karikatürlerin kentsel çalışmalar çerçevesinde analiz edildiği bu araştırmalar, Cumhuriyet Dönemi’ndeki mimarlık pratikleri ve kentlerdeki konut tipolojisi (Keleş, 2013), kentsel toplumsal hareketler ile karikatürün siyasi bir muhalefet olarak kullanımı (Fırat, 2014) ve kentsel dönüşüm (Özçakı, 2017) gibi kavramları incelemektedir. Clayer vd. (2012)’nin çalışması ise büyük ölçüde İstanbul’daki yaşam tarzı, gündelik yaşam, İstanbulluların giyim kuşamı, batılı seyyahların Oryantalist bakış açısının yansıtıldığı modernite ve modernite karşıtlığı tartışmaları üzerinde yoğunlaşmakta; araştırma sınırlı da olsa büyük kentin sıkıntılarını, örneğin yeni bir toplu taşıma aracı olan tramvay kullanımının getirdiği sorunlara yönelik karikatürlerin analizini de içermektedir.

Bununla birlikte bu çalışmanın konusu olan kentsel ulaşım sorunlarının kamu politikaları bağlamında karikatürler üzerinden okunmasına yönelik ulusal ve uluslararası alanyazında herhangi bir araştırma tespit edilememiştir. Bir başka ifadeyle, alanyazında belli bir döneme ilişkin karikatürlerin bir veri aracı olarak kullanıldığı ve kentsel ulaşım sorunlarıyla ilişkilendirildiği bir çalışma bulunmamaktadır. Dolayısıyla ilk ve özgün olarak nitelendirilebileceği düşünülen bu çalışmanın alana önemli bir katkı sağlayacağı öngörülmektedir.

Yöntem

Çalışma kapsamında toplanan karikatürleri çözümlmek amacıyla içerik analizi yöntemine başvurulmuştur. Sosyal bilimlerde içerik analizinin bir yöntem olarak benimsenmesi yeni değildir. Bununla birlikte kolay erişilebilir veri miktarındaki belirgin bir artış, içerik analizini araştırmacıların sıklıkla tercih ettikleri bir nitel araştırma yöntemi olarak öne çıkarmaktadır. İçerik analizi “kültürel metinlerin ikna edici okumalarını sağlar; insanların metinleri gerçekte nasıl tükettiklerinden ziyade metinlerin kendilerine bakarak onlardan çeşitli sonuçlar çıkarmaya yardımcı olur” (Slater, 1998: 234). Böylece içerik analizi, “sözcükler, anlamlar,

resimler, simgeler, düşünceler, temalar veya iletilebilecek herhangi bir mesaj anlamına gelen” içeriğin analiz edilmesini sağlar (Neumann, 2003: 219). İçerik analizi daha çok metin içerikleri için kullanılmakla birlikte; hem metin içeren hem de belli bir metni veya başlığı bulunmayan görsel materyaller de içerik analizine tabi tutulabilir. Örneğin resimler, fotoğraflar, videolar ve hatta manzaralar dahil olmak üzere her türlü görsel materyal adeta bir ‘metin’ gibi okunabilir ve bu materyallerde yer alan ‘anlamlar’ da analiz edilebilir (Krippendorff, 2004; Stepchenkova ve Zhan, 2013). İçerik analizi aynı zamanda birden fazla sürecin iç içe geçtiği, çok katmanlı bir yöntemdir. Genelde bu sürecin adımları sırasıyla analiz edilecek materyalin seçimi, bu materyallerde sıklıkla ortaya çıkan belirgin temaların belirlenmesini, ardından bu temaların kodlanmasını ve frekanslarının ortaya koyulmasını içerir (Neuman, 2003; Parry, 2019). Son olarak analizin ardından ortaya çıkan bulgular, karşılaştırmalı olarak yorumlanır ve gerektiği takdirde istatistiksel veriler ve görseller ile desteklenir.

İçerik analizi sürecine dair olarak yukarıda kısaca özetlenen adımlara paralel biçimde, bu çalışma kapsamında öncelikle çözümlemeye konu olacak materyal seçilmiştir. Çalışmanın kapsadığı tarihsel aralık itibarıyla karikatürlerin taranacağı dergi olarak *Akbaba* dergisi seçilmiştir. 1980’lerden önce yayımlanmış ve karikatürlere ev sahipliği yapan çok sayıda mizah dergisi söz konusudur. *Marko Paşa*, *Amca Bey*, *Tef*, *Dolmuş*, *Papağan* bunlardan bir kısmıdır. Fakat bu dergilerle kıyaslandığında *Akbaba* tercihinin nedeni, yayın hayatındaki sürekliliktir. Diğer dergilerin kısa süreli ve kesintilerle dolu yayın hayatına karşılık *Akbaba* birkaç yıl dışında yayın hayatını sürdürmüştür. Mizah dergisi seçimindeki bu tercihin diğer bir nedeni ise mizah dergilerinin farklılaşan siyasi, toplumsal vb. tercihlerinin karikatürleri etkileyebileceği varsayımdır. Diğer bir ifadeyle, farklı mizah dergileri siyasi, iktisadi vb. nedenlerden ve konularından ötürü kentsel ulaşımına farklı oranlarda yer verebilir ve/veya kentsel ulaşımın farklı yönlerine odaklanabilirler. Bu açıdan bakıldığında, farklı mizah dergilerini kapsayan bir çözümlemenin derginin konumu, amacı gibi başka etkenleri hesaba katması gerekecektir. Tek bir mizah dergisi seçilerek hem bu tür farklı etkenlerin devreden çıkarılması hem de çalışmanın odağının netleştirilmesi amaçlanmıştır. Daha önce de belirtildiği üzere çalışmanın tarihi bakımdan sınırları, 1933-1967 yılları arası olarak belirlenmiştir. Başlangıç yılı *Akbaba* dergisinin arşivde bulunan ilk sayısının 1933 yılına ait olmasından kaynaklanırken; bitiş yılı ise tarama esnasında karikatürlerde yer alan sorunların/temaların tekrar ettiği tespitinden hareketle yeterince büyük bir örnekleme ulaşıldığı düşüncesi temelinde belirlenmiştir.

Akbaba dergisinde yer alan ve çalışmada kullanılan karikatürlere, Beyazıt Devlet Kütüphanesi arşivi vasıtasıyla erişilmiştir. Kütüphane arşivinde yer alan ve 1933 ile 1967 yılları arasını kapsayan tüm *Akbaba* sayıları tek tek taranmış, çalışma konusuyla ilgili olduğu tespit edilen karikatürler

fotoğraflanmıştır. Bu işlem sonucunda çözümlenmeye hazır toplam 390 karikatür fotoğrafı elde edilmiştir. Taranarak fotoğraflanan her bir karikatür, biri kentsel ulaşımında kullanılan taşıtları, diğeri ise kentsel ulaşımında yaşanan sorunları kapsayan iki ayrı kod grubu oluşturularak kodlanmıştır. Kodlama işlemi sırasında karikatürün yayımlandığı yıl, karikatürde yer alan ulaşım türü ve işlenen sorun tespit edilmiş, kodlama ulaşım türü ve işlenen sorun ışığında gerçekleştirilmiştir. Bir karikatürde birden fazla taşıtın yer aldığı ve sorunun işlendiği durumda ise ek bir kodlama yerine, ilgili karikatürde ön planda yer alan ulaşım türü ve işlenen sorunun kodlanmasıyla sınırlı kalınması tercih edilmiştir. Böylece analize dâhil edilen her bir karikatürün kentsel ulaşımına dair hangi sorunu, hangi taşıtlar temelinde ifade ettiği saptanmıştır. Doğrudan karikatürlerde işlenen sorunlar ile bu sorunların yaşandığı veya kaynaklandığı taşıtlardan hareketle oluşturulan taşıtlara ve sorunlara ilişkin kodlar Tablo 1’de gösterilmektedir.

Tablo 1. Kentsel Ulaşımında Taşıtlar ve Sorunlar

No	Taşıtlar	Sorunlar
1	Belediye otobüsü	Altyapı üstyapı yetersizliği
2	Dolmuş	Güvenlik
3	Halk otobüsü	Kalabalık-sıkışıklık
4	Hususi otomobil	Kamulaştırma
5	İptidai taşıtlar	Kirlilik (çevre)
6	Resmi otomobil	Kuralsızlık-kural tanımama
7	Taksi	Özelleştirme
8	Tramvay	Savurganlık
9	Tren	Sınıflar arası ayrımcılık
10	Trolleybüs	Taciz
11	Tünel	Trafik kazası
12	Vapur	Trafik sıkışıklığı
13	Yaya	Zam-pahalılık

Tablo 1’de yer verilen kodların nasıl kullanıldığına ilişkin olarak birtakım somut örnekler vermek mümkündür. Görsel 1, 1967 yılında yayımlanmış bir karikatürdür ve karikatürde ‘sorun’ olarak trafik sıkışıklığının işlendiği görülmektedir. Karikatürde 1967 yılında İstanbul’da trafik sıkışıklığının geldiği seviyenin yüksekliği ortaya konulmakta ve bu yükseklikten kaynaklı olarak trafik sıkışıklığı sorununun çözümünün hayli zor olduğu gösterilmek istenmektedir. Karikatürde trafik sıkışıklığının sebebi de gösterilmektedir. Trafik sıkışıklığının sebebi hususi otomobildir. Her ne kadar karikatürde taksilere ve trolleybüse yer verilse de karikatürdeki baskın taşıt, hususi otomobildir. Bu nedenle söz konusu karikatür, ‘sorun’ bakımından ‘trafik sıkışıklığı’, ‘taşıt’ bakımından ise ‘hususi otomobil’ ile kodlanmıştır.

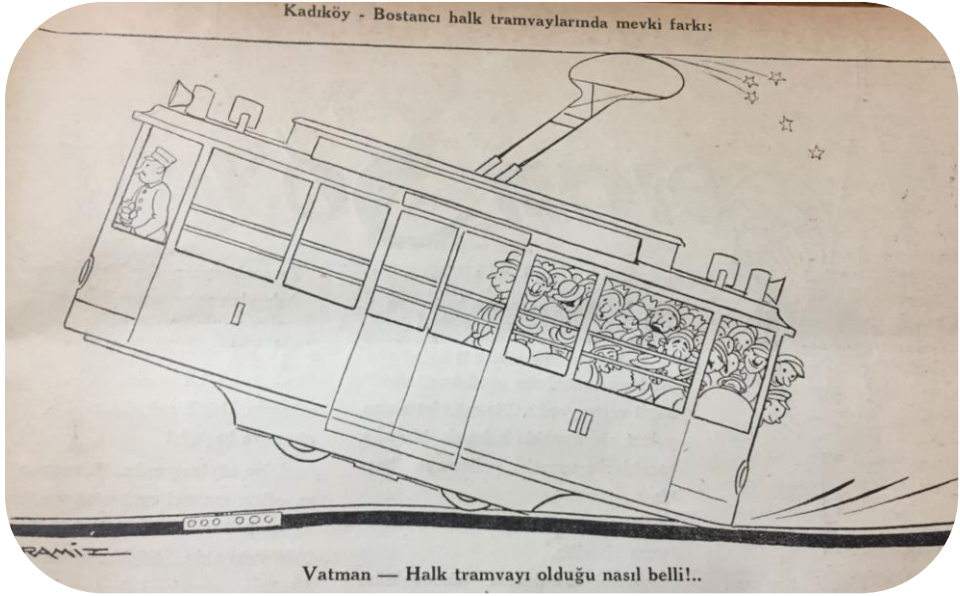
Görsel 1. İstanbul’da Trafik Sıkışıklığı



Kaynak: *Akbaba*, Sayı 23, Mayıs 1967.

Görsel 2 ise 1934 yılına ait bir karikatürü işaret etmektedir. Karikatürde konu edinilen taşıt, dönemin başat kentsel ulaşım aracı olan tramvaydır. Bu nedenle karikatür, ‘taşıt’ bakımından ‘tramvay’ olarak kodlanmıştır. Karikatürde işlenen temel sorun ilk bakışta ‘kalabalık-sıkışıklık’ gibi görünmekle beraber, karikatürün odağında tramvaylarda o dönemde görülen sınıf/mevki ayrımı yer almaktadır. Ayrıma göre karşılığı ödenmek kaydıyla yolcuların bir kısmı aynı tramvayın birinci mevki bölümünde, geriye kalan kısmı ise ikinci mevkide yolculuklarını gerçekleştirmektedirler. Bu nedenle ‘sorun’ bakımından karikatür, ‘sınıflar arası ayrımcılık’ koduyla etiketlenmiştir.

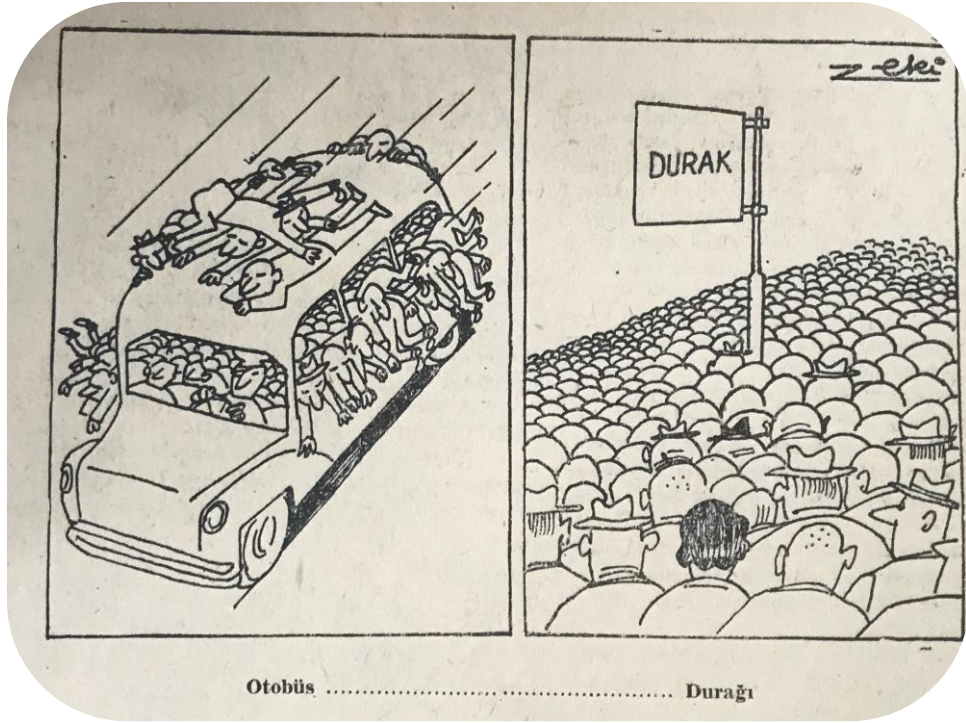
Görsel 2. Tramvaylarda Sınıflar Arası Ayrımcılık



Kaynak: Akbaba, Sayı 41, Ekim 1934.

Aşağıda yer alan Görsel 3 1956 yılına ait bir karikatürü işaret etmektedir. Karikatür iki kareden oluşmaktadır. Birinci karede belediye otobüsünde, ikinci karede ise otobüs durağında yaşanan sıkışıklık resmedilmektedir. Dolayısıyla söz konusu karikatür, ‘taşıt’ bakımından ‘belediye otobüsü’, ‘sorun’ bakımından ise ‘kalabalık-sıkışıklık’ kodlarıyla etiketlenmiştir.

Görsel 3. Toplu Taşımada Sıkışıklık



Kaynak: Akbaba, Sayı 216, Mayıs 1956.

Toplu taşıma ücretlerine belediye tarafından yapılan veya yapılması planlanan zamlar, karikatürlerde işlenen konulardan biridir. Görsel 4 başlığı altındaki karikatür, istiap haddi fazlasıyla aşılmış olan tramvaya bir şekilde girmenin yolunu bulan zammı göstermektedir. Karikatürde toplu taşıma aracı tramvayda yaşanan ‘kalabalık-sıkışıklık’ gibi bir sorunun olduğu görülmekle beraber çizerin esas odaklandığı konu taşıma ücretlerine yapılması planlanan zamdır. Bu nedenle karikatür ‘taşıt’ bakımından ‘tramvay’, ‘sorun’ bakımından ise ‘zam-pahalılık’ ile etiketlenmiştir.

Görsel 4. Toplu Ulaşım Zam



Kaynak: Akbaba, Sayı 6, Şubat 1964.

Bulgular ve Analizi

İçeriklerine bakıldığında karikatürlerde en çok konu edinilen taşıtın hususi otomobil (% 27) olduğu, bunu tramvay (% 25), belediye otobüsü (% 14) ve dolmuşların (% 10) izlediği görülmüştür (bkz. Tablo 2). Taşıtlar bakımından ortaya çıkan bu görünüm, dönemin kentsel ulaşım yapısını eksiksiz yansıtmaktadır¹ (bkz. Tekeli, 2010; Demirelli, 2018). Diğer bir ifadeyle, inceleme kapsamındaki 1933-1967 yılları arasında kentsel ulaşımında sıklıkla kullanılan taşıtlar otomobil, tramvay, otobüs ve dolmuştur. Tabloda yer alan taşıtların karikatürlerde görülme oranlarını/sıklıklarını ise kentsel ulaşımında söz konusu taşıtların önemini gösteren bir ölçüt olarak değerlendirmek mümkündür. Bu açıdan bakıldığında, çalışmada incelenen zaman aralığı içerisinde tramvay başat toplu ulaşım aracı olarak görülmekte iken, toplu ulaşım dışında kentsel ulaşım için en sık kullanılan taşıt otomobildir. Kısaca özetlenen bu görünümün

¹ Dönemin kentsel ulaşımının genel görünümüne dair olarak şu kaynaklara bakılabilir Tekeli, 2010; Demirelli, 2018.

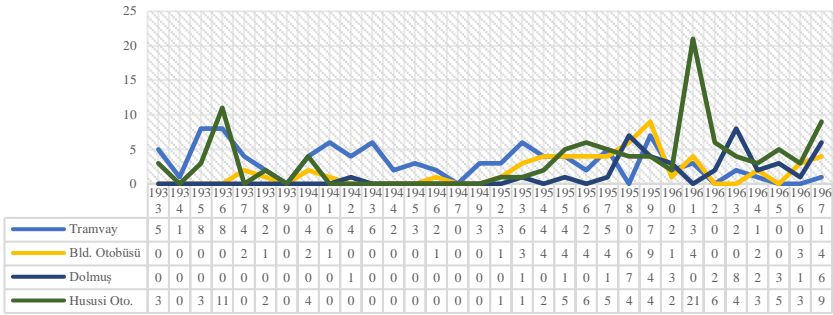
de —kentsel ulaşımındaki payları bakımından— dönemin kentsel ulaşım istatistikleriyle uyumlu olduğu söylenebilir. Örneğin 1955 yılında İstanbul’da gerçekleştirilen kentsel ulaşımın yüzde 24,87’si tramvaylar ile gerçekleştirilmektedir ve bu oranla tramvaylar toplu ulaşım hizmetleri bakımından ilk sırada yer almaktadır (Tekeli, 2010-80-83; Demirelli 2018: 458). 1970 yılına gelindiğinde İstanbul’da kaldırılan tramvayların yerini dolmuşlar (% 25,88) ve otobüsler (% 17,33) almıştır ve 1955 yılında kentsel ulaşımındaki payı % 3 mertebesinde olan özel otomobilin payı 1970 yılında % 8’e yükselmiştir (Tekeli, 2010-80-83; Demirelli 2018: 458)..

Tablo 2. Karikatürlerde Ulaşım Türleri/Taşıtlar

No	Ulaşım Türü/Taşıt	Sayı	Oran (%)
1	Hususi Otomobil	104	26,67%
2	Tramvay	98	25,13%
3	Belediye Otobüsü	56	14,36%
4	Dolmuş	40	10,26%
5	Taksi	29	7,44%
6	Vapur	28	7,18%
7	Resmî Otomobil	13	3,3%
8	Trolleybüs	6	1,54%
9	Halk Otobüsü	5	1,28%
10	Tren	4	1,03%
11	İptidai Taşıtlar	4	1,03%
12	Tünel	2	0,51%
13	Yaya	1	0,26%
TOPLAM		390	100,0%

İncelenen dönemin otuz dört yıllık bir zaman dilimini kapsadığı göz önünde bulundurulduğunda, toptancı bir bakışın tarihsel süreçte görülebilecek değişimleri gözlemlene imkânını ortadan kaldırdığı düşünülebilir. Çünkü çalışmada varsayıldığı üzere, incelenen tarih aralığı içerisinde kentsel ulaşımda kullanılan taşıtların ağırlığının değişmesine paralel olarak karikatürlerde konu edinilen taşıtların da değişmesi beklenmektedir. Sözelimi 1930'lar ve 1940'lar boyunca İstanbul'da hususi otomobil sayısının ve dolayısıyla kullanımının sınırlı olduğu, buna karşın tramvayın başat kentsel ulaşım aracı olduğu bilinmektedir. 1960'lara gelindiğinde kullanımdan kaldırılan tramvaylar yerini otobüslere bırakmışken, diğer yandan otomobil kullanımı hızla artmaya başlamıştır.

Grafik 1. Yıllar İçinde Karikatürlerde Taşıtlar



İncelenen dönem boyunca taşıtların kentsel ulaşımdaki paylarına ilişkin, yukarıda ifade edilenlere paralel bir seyir karikatürlerde de gözlemlenebilir mi? Soruyu yanıtlamak amacıyla hazırlanan ve yalnızca başat kentsel ulaşım araçlarına (bkz. Tablo 2) odaklanan Grafik 1'e bakıldığında, birtakım eğilimlerin veya değişimlerin belirgin bir şekilde gözlenebildiği görülmektedir. Örneğin dolmuşların kent ulaşımında ön plana çıkmaya başlaması 1950'lerden sonra gerçekleşmiştir. Bu eğilim grafikte de görülmektedir. 1950 yılı öncesinde yalnızca bir kere karikatürlere konu olan dolmuşlar, 1952 yılından itibaren karikatürlere konu olmaya başlamıştır. Karikatürlere konu olması açısından dolmuşlar, 1967 yılı itibarıyla ise hususi otomobilden sonra ikinci sırada gelmektedir ve eğilimin yönü yukarı doğrudur.

Diğer bir örnek ise tramvaylara ilişkindir. 1950'lerin sonuna dek İstanbul'da kentsel ulaşımın yükünü çeken tramvaylar, 1950'lerin ortalarından itibaren tedricen kaldırılmış ve yerini dolmuşlar ile otobüslere bırakmıştır. Tramvayların kentsel ulaşımda geçirdiği bu serüvenin karikatürlere de benzer biçimde yansıdığı görülmektedir. Nitekim 1960 ile 1967 yılları arasında yıl başına tramvayı konu edinen karikatür sayısı yalnızca bir (1,28) iken, 1933-1960 yılları arasında bu sayı yaklaşık olarak dördütdür (3,79). Tramvayların yerini alan otobüsler ise tam tersi bir eğilim göstermektedir. 1950 yılına dek nadiren ve az

sayıda karikatüre konu olan belediye otobüsleri, bu tarihten itibaren daha fazla sayıda karikatürde, daha sık olarak yer almaya başlamıştır.

Türkiye’de otomobil kullanımının artması 1950’ler sonrası döneme denk gelir. Otomobil kullanımının artmasına paralel olarak kentsel ulaşımında otomobilleri konu edinen karikatürlerin sayısında da belirgin bir artış olduğu gözlenmektedir. 1930’lardaki yükselişler bir kenara bırakıldığında, 1952 yılına dek kentsel ulaşımında otomobilleri konu edinen karikatür sayısı yok denecek kadar azdır. Bununla birlikte 1952 yılından itibaren otomobillere ilişkin karikatürlerin sayısında artış görülmekte, 1961 yılında ise bu artış zirve noktasına erişmektedir. Nihayet 1967 yılı itibarıyla hususi otomobiller, karikatürlerde en çok yer verilen kentsel ulaşım aracı konumundadır.

Konuya kentsel ulaşımında yaşanan sorunlar açısından bakıldığında ilk sırayı kalabalık veya sıkışıklık sorununun (% 21,5) aldığı görülmektedir (bkz. Tablo 3). Bu sorun, başta tramvay olmak üzere kentsel ulaşımında kullanılan toplu ulaşım araçlarında yaşanan en önemli sorunun istiap haddinin hayli üzerinde yolcu taşınması olgusu olduğuna işaret etmektedir. Çalışma kapsamında incelenen karikatürlerde söz konusu sorun, çoğu zaman birbiri üzerinde veya taşıtların üstünde/basamaklarında seyahat eden, toplu ulaşım aracından indikten sonra kıyafetleri dağılmış ve sıkışık bir ortamda yolculuk etmekten fiziksel olarak tükenmiş yolcular biçiminde resmedilmiştir.

Tablo 3’ün ilk sırasında yer alan sıkışıklık sorunu, Tablo 2’nin ilk sırasında bulunan hususi otomobil bulgusuyla yeniden değerlendirildiğinde, söz konusu sorunun derinliği daha açık bir hâle gelmektedir. Tramvaylara kıyasla az bir farkla da olsa, karikatürlere en çok konu olan hususi otomobillerde kalabalık veya sıkışık bir yolculuğun söz konusu olamayacağı açıktır. Diğer bir ifadeyle, Tablo 3’ün ilk sırasında yer alan kalabalık/sıkışıklık sorunu münhasıran toplu ulaşım araçlarına aittir. Bu doğrultuda, hususi otomobillere dair olarak karikatürlerde ortaya konulan sorunların belli bir sorun kategorisinde yoğunlaşmadığı ancak toplu ulaşımında (otobüs, tramvay veya dolmuş) yaşanan en büyük sorunun taşıtlarda taşıma kapasitesinin çok üstünde yolcu taşınmasından kaynaklandığı söylenebilir. Benzer bir sorunun hâlihazırda İstanbul kentindeki toplu ulaşım hizmetlerinde de sürdüğü düşünüldüğünde, yıllar içerisinde taşıtların değişmesine karşın kentsel (toplu) ulaşımında yaşanan sorunların sabit kaldığı çıkarımında bulunmak mümkündür.

Toplu ulaşım araçlarında yaşanan kalabalık/sıkışıklık sorununu, altyapı/üstyapı yetersizliği izlemektedir (% 13,8). Başat sorun olan kalabalık/sıkışıklık sorununun destekleyicisi biçiminde görülebilecek altyapı/üstyapı yetersizliği sorununun çoğu kez yetersiz taşıt sayısından dolayı duraklarda uzayan yolcu kuyrukları biçiminde resmedildiği görülmüştür. Ancak kalabalık/sıkışıklık sorunun aksine, altyapı/üstyapı yetersizliği yalnızca toplu

ulaşımda kullanılan yetersiz taşıt sayısından kaynaklanmamaktadır. Daha açık bir ifadeyle, kalabalık/sıkışıklık sorununun aksine, altyapı/üstyapı yetersizliği sorunu münhasıran toplu ulaşım araçlarına ait değildir. Zira altyapı/üstyapı yetersizliği, içerisinde bulunan iktisadi konjoktüre göre kimi zaman ‘lastik buhranı’, kimi zaman da yolların bakımsız oluşu gibi tüm ulaşım araçlarını etkileyen sorunlardan da kaynaklanabilmektedir.

Tablo 3. Kentsel Ulaşımında Yaşanan Sorunlar

No	Sorun	Sayı	Oran (%)
1	Kalabalık/Sıkışıklık	84	21,54%
2	Altyapı/Üstyapı Yetersizliği	54	13,85%
3	Kuralsızlık/Kural Tanımama	49	12,56%
4	Trafik Sıkışıklığı	37	9,49%
5	Taciz	35	8,97%
6	Güvenlik	32	8,21%
7	Trafik Kazası	32	8,21%
8	Pahalılık/Zam	25	6,41%
9	Sınıflar arası Ayrımcılık	23	5,90%
10	Savurganlık	12	3,08%
11	Özelleştirme	5	1,28%
12	Çevre Kirliliği	1	0,26%
13	Kamulaştırma	1	0,26%
TOPLAM		390	100,00%

Kentsel ulaşımında görülen diğer bir sorun, üçüncü sırada yer alan kuralsızlık/kural tanımama (% 12,5) sorunudur. Kuralsızlık/kural tanımama kategorisi, kimi zaman yolcuların kimi zaman şoförlerin kentsel ulaşımındaki kural dışı eylemlerini (hatalı park etme, gereksiz korna çalma, aniden taşıtların önüne/yola atlama vb.) hicveden karikatürleri işaret etmektedir. Dördüncü sırada yer alan sorun, trafik sıkışıklığıdır (% 9,4). Çalışmanın kapsadığı zaman dilimi

göz önünde bulundurulduğunda, gerek trafikte yer alan taşıt sayısının gerek 1970 yılı öncesindeki İstanbul nüfusunun trafik sıkışıklığına neden olmayacak bir düzeyde olduğu düşünülebilir. Bununla beraber, şüphesiz günümüzde yaşanan trafik sıkışıklığı sorununun düzeyi, kapsamı ve ölçeğiyle kıyaslamak mümkün olmasa da 1940'ların ikinci yarısından itibaren İstanbul'da trafik sıkışıklığı önemli bir sorundur. Karikatürlerde bu sorun çoğu zaman yollarda arka arkaya (ve yan yana) sıralanmış, hiç ilerlemeden içerisinde şoförleriyle birlikte uzun süreler boyunca sabit bir şekilde bekleyen veya duran taşıtlar olarak resmedilmiştir. Karikatürlere yansıyan diğer bir sorun ise tacizdir (% 8,9). Bu sorun, tramvaylarda ve otobüslerde kadın yolculara erkek yolcularca yapılan sözlü ve fiziksel tacizle ilgilidir.

Sorunlara dair olarak Tablo 3'te yer alan bulgulardan hareketle ifade edilenler, 1933-1967 yılları arasında yayımlanan karikatürler temelinde İstanbul'da kentsel ulaşımında yaşanan sorunlara dair toplu bir bakıştan ibarettir. Bununla beraber bu toplu bakış, kentsel ulaşımında yaşanan sorunlar ile kullanılan taşıtlar arasında bir ilişki kurulmasına imkân vermemektedir. Oysa yukarıda kalabalık/sıkışıklık kategorisinde de görüldüğü üzere, belli taşıtlarda belli sorunlar ön plana çıkabilmektedir. Dolayısıyla yapılması gereken eldeki verilerden hareketle hangi taşıtların hangi sorunlar temelinde öne çıktığını çözümlenektir. Bu amaçla, kentsel ulaşımında kullanılan taşıtlar özelinde yaşanan sorunlara ilişkin sayıların yer aldığı ve en sık karşılaşılan iki sorunun taranarak vurgulandığı Tablo 4 oluşturulmuştur.

Tablo 4. Taşıtlarda Yaşanan Sorunlar

TAŞITLAR	Alte-Üstyapı Yetersizliği	Çevre Kirliliği	Güvenlik	Kuralsızlık / Kural Tanımama	Kamulaştırma	Kalabalık /Sıkışıklık	Özelleştirme	Pahalılık / Zam	Savurganlık	Sınıflararası Ayrımcılık	Taciz	Trafik Kazası	Trafik Sıkışıklığı
Tramvay	6	0	9	2	1	47	5	6	0	4	16	1	1
Tren	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0
Yaya	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bld. Otobüsü	9	0	3	1	0	24	0	5	0	0	10	4	0
Halk Otobüsü	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taksi	2	0	5	17	0	0	0	0	0	0	2	3	0
Dolmuş	6	0	4	15	0	4	0	5	0	0	2	4	0
Trolleybüs	0	0	2	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0
Vapur	13	1	1	0	0	4	0	6	0	2	1	0	0
Tünel	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
İpt. Taşıtlar	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Hususi Oto.	9	0	7	10	0	0	0	0	4	14	4	20	36
Resmi Oto.	0	0	0	2	0	0	0	0	8	3	0	0	0

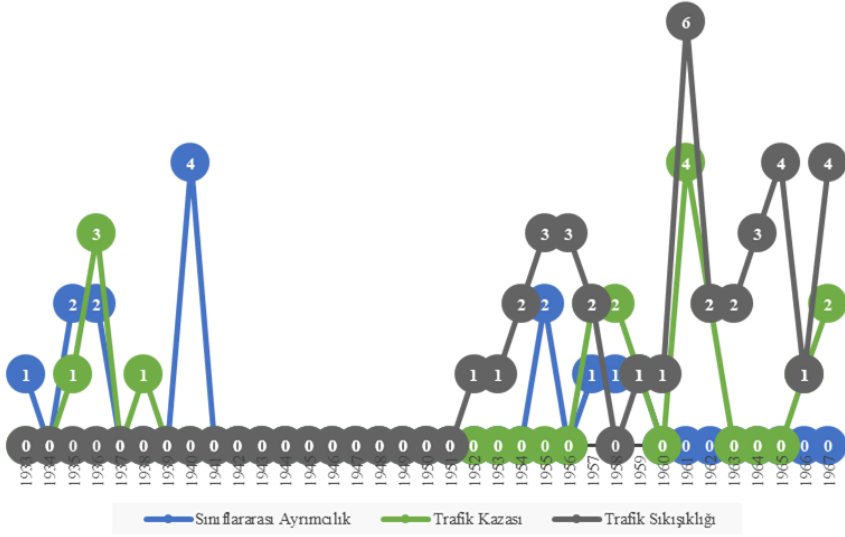
Tablo 4'e bakıldığında, dönemin en 'popüler' toplu ulaşım aracı olan tramvay açısından en öne çıkan sorun istiap haddi üzerinde yolcu taşınmasından kaynaklanan sıkışıklıktır. Benzer bir durum diğer toplu ulaşım araçları olan banliyö treni, belediye otobüsü ve trolleybüs için de geçerlidir. Karikatürlere yansması itibarıyla ele aldığımız dönemin iki başat toplu ulaşım aracı olan tramvay ve (belediye) otobüslerde yaşanan ikinci en önemli sorun ise istiap haddi üzerinde yolcu taşınan tramvay ve otobüslerde kadınların yaşadığı sorunlardır. Kuşkusuz bu sorunların salt toplu ulaşım araçlarının yetersizliğinden kaynaklandığı ifade edilemez, sorununun diğer bir kaynağının erkek yolcular olduğunun altı çizilmelidir. Günümüzde İstanbul'da toplu ulaşımında en sık kullanılan metrobüs, otobüs, minibüs gibi taşıtlarda da benzer sorunun basın organlarında yer alması, kentsel toplu ulaşımında kadınların yaşadığı taciz sorunundaki sürekliliği işaret etmektedir. Diğer yandan, 'taciz' kategorisiyle kodlanan bu tür sorunların karikatürlerde işlenme tarzının ayrıca ele alınması gereken bir meseleye işaret ettiğini belirtmek gerekir.

Konuya taksiler ve dolmuşlar açısından bakıldığında, en büyük sorunun taksi ve dolmuş şoförlerinin kural tanımamaları veya kurala uymamaları olduğu göze çarpmaktadır. Taksi ve dolmuşlara dair olarak 'kuralsızlık/kural tanımama' kategorisi altında değerlendirilen karikatürlere bakıldığında, kısa mesafe gidecek yolcuları taksilerine almayan veya kısa mesafeli bir yolculuk sonrasında inmeyi talep eden taksi yolcusunu taksimetrede yer alan taşıma bedelinin azlığı nedeniyle indirmeyen; yolcudan taksimetredeki taşıma bedelinden daha fazlasını isteyen; kurala aykırı biçimde taksiye çok sayıda yolcu alarak dolmuş yapan; yağışlı havalarda çalışmayan taksi şoförleri görülmektedir. Buna gereksiz korna çalan taksi ve dolmuş şoförleri de eklenmelidir. Söz konusu sorunların taksi ve dolmuşlarda günümüzde de gözlemlenmesi dikkat çekicidir. Sorunlar ve taşıtlar arasındaki tarihsel süreklilik dikkate alındığında, belirttiğimiz sorunların yukarıda anılan taşıtların bir bakıma 'doğası' hâlini aldığını ileri sürmek de mümkündür.

Karikatürlerde yer alan taşıtlardan bir diğeri olan resmi otomobillere bakıldığında, karikatüristin işlediği sorunların farklılaştığı göze çarpar. Nitekim Tablo 4'e göz atıldığında resmi otomobiller konusunda en çok işlenen sorun savurganlıktır. Savurganlık, yurttaşlardan toplanan vergilerle finanse edilen resmi otomobillerin sayısının gereğinden fazla oluşu veya yetkililer tarafından kayıtsızca kullanılması gibi sorunları ifade etmektedir. Karikatürlerden bir kısmında 'resmi otomobil saltanatı' vurgusuyla kamu kaynaklarının israfına göndermede bulunmaktadır. Ayrıca söz konusu karikatürlerin diğer kısmında ise bir yandan resmi otomobillerin kamu görevlilerinin şahsi işleri için kullanılması eleştirilirken, diğer yandan otomobil satın alamadığı, taşıt noksanlığı veya sıkışıklık gibi nedenlerden ötürü yürümek zorunda olan yurttaşlar resmedilmektedir. Resmi otomobiller söz konusu olduğunda göze çarpan diğer

bir sorun alanı ‘sınıflar arası ayrımcılık’ kategorisi altında sınıflandırılmıştır. Bu karikatürlerde, taşıt sayısının fazlalığından ve/veya altyapının yetersizliğinden ötürü ilerlemenin mümkün olmadığı bir trafikte, hiçbir idari/siyasi görevi veya nedeni olmamasına karşın yolu açılan veya otomobile binme ayrıcalığına sahip olan kamu görevlileri eleştirilmektedir.

Grafik 2. Hususi Otomobiller Kapsamında İşlenen Sorunlar



Çalışma sonucunda elde edilen bulgular incelendiğinde, göze çarpan diğer bir taşıtın hususi otomobiller olduğu belirtilmişti. Hususi otomobiller konusunda en önemli sorun olarak trafik sıkışıklığı görülmektedir. Bununla birlikte trafik sıkışıklığı sorununun inceleme kapsamındaki tüm zamanlarda başat bir sorun olduğu düşünülmemelidir. Bu noktayı aydınlatmak amacıyla hazırlanan Grafik 2’ye bakıldığında, hususi otomobillerin sayıca fazla oluşunun yol açtığı trafik sıkışıklığı sorununun 1952 yılından itibaren ortaya çıktığı ve kapsamını genişlettiği görülmektedir. Dolayısıyla yoğunlukla yoğun trafikte sıkışık kalmış ve hareketsiz olarak duran çok sayıda otomobili ortaya koyan karikatürler, otomobillerin Türkiye’de yaygınlaşmaya başladığı 1950’ler sonrasına denk düşmektedir. Buna trafik kazaları kategorisi altında sınıflandırılan karikatürlerin 1950’lerin ikinci yarısından itibaren sergilediği artış eğilimini de eklemek gerekir. Türkiye’nin mevcut koşullarıyla uyumlu olan bu veri, diğer bir yönüyle toplumsal sorunların —en azından kentsel ulaşım sorunları bakımından— karikatürlere yansıdığı görüşünü desteklemektedir.

Benzer bir durum sınıflar arası ayrımcılık kategorisi açısından da söz konusudur. Türkiye'deki otomobil sayısının 1950'lerden itibaren hızlı bir biçimde arttığı ve bu nedenle de 1960 öncesinde otomobil sayısının azlığı düşünüldüğünde, otomobilin zenginlik göstergesi bir araç olduğu iddia edilebilir. Bu durum karikatürlere de belirgin bir şekilde yansımıştır. Nitekim 1930'larda hususi otomobilleri esas alan karikatürlerde işlenen başat tema sınıflar arası ayrımcılıktır. Bu doğrultuda karikatürlerde örneğin hususi otomobil sahibi olanlar ile olmayanların kentsel ulaşımında yaşadıkları birbirinden farklı ve zıt olan iki hayat betimlenmektedir. 1960'lardan itibaren söz konusu sorun yerini, trafik kazalarına ve sıkışıklıklarına bırakmıştır.

Sonuç

Bu çalışmada Türkiye'deki kentsel ulaşım sorunlarının karikatürler aracılığıyla tespiti konu edilmiştir. Karikatür ve kamusal sorunların temsili arasında kuramsal bir ilişki bulunduğu varsayımından hareketle, 1933-1967 yılları arasında *Akbaba* mizah dergisinde yayımlanmış karikatürlerden faydalanılmıştır. İçerik analizi yapılan ve veri seti olarak değerlendirilen karikatürler, taşıtlar ve sorunları içeren iki farklı kod grubu oluşturularak incelenmiştir. Bu çerçevede *Akbaba*'da yer alan karikatürlerde en çok rastlanan taşıt hususi otomobildir; otomobili tramvay, belediye otobüsü ve dolmuşlar izlemektedir. Taşıtların karikatürlere bu şekilde yansması dönemin kentsel ulaşım istatistikleriyle uyumlu olduğu gibi, kentsel ulaşımında kullanılan taşıtların dönemsel olarak değişiminin de karikatürlere yansıdığı görülmüştür. Örneğin 1950'lerin en yaygın toplu taşıma aracı olan tramvay, 1960'larda yerini otobüs ve dolmuşa bırakmış; 1950'li yılların başına dek karikatürlerde neredeyse hiç yer bulmayan hususi otomobil, otomobil kullanımının hızla arttığı on beş yıl içinde karikatürlerde en çok tasvir edilen araca dönüşmüştür.

Kentsel ulaşım sorunları bakımından karikatürlerde en çok rastlanan ilk üç sorun sırasıyla kalabalık veya sıkışıklık, altyapı/üstyapı yetersizliği ve kuralsızlık/kural tanımamadır. Bu temel sorunları sırasıyla taciz, güvenlik, trafik kazası, pahalılık/zam, sınıflar arası ayrımcılık ve savurganlık izlemektedir. Özelleştirme, çevre kirliliği ve kamulaştırma gibi konuların ise üzerinde daha az durulduğu gözlemlenmiştir.

Buna ek olarak toplanan verilerin analizinin ardından kentsel ulaşımında yaşanan sorunlar, toplu taşıma araçları açısından değerlendirilmiştir. Bu çerçevede en çok tercih edilen toplu taşıma aracı olan tramvayda sıkışıklık sorunun ön plana çıktığı görülmektedir; aynı durum banliyö treni, belediye otobüsü ve trolleybüs için de söz konusudur. Sıkışıklık sorununu taciz izlemektedir. Taksi ve dolmuşlar açısından değerlendirildiğinde ise, karikatürlerin en fazla işaret ettiği sorun kural tanımama veya kurallara

uyumamadır. Özellikle 1950'lerin ikinci yarısından itibaren karikatürlerde daha fazla yer bulan hususi otomobillerle eşleştirilen sorun trafik sıkışıklığıdır. Aynı dönemde yine hususi otomobillerle ilişkilendirilen trafik kazalarının da karikatürlerde giderek daha fazla işlendiği görülmektedir.

İçerikler incelendiğinde söz konusu yıllar arasında yayımlanan *Akbaba* dergisinde konu edilen taşıtların ve sorunların, dönemin koşullarını yansıtan istatistikler ve mevcut verilerle de desteklendiği görülmüştür. Çalışmadaki çözümlenmeler sonucunda Türkiye'de yıllar içerisinde taşıtların değiştiği, ancak kentsel ulaşım da yurttaşların yaşadığı toplu ulaşım araçlarında sıkışıklık ve bu taşıtlara binebilmek için uzun bekleme süreleri ile kuyruklar, altyapı/üstyapı yetersizliği, trafik sıkışıklığı taciz gibi sorunların sabit kaldığı, dolayısıyla tarihsel süreç içerisinde kentsel ulaşım alanındaki sorunların çözül(e)mediği sonucuna varılmıştır.

Son olarak bu çalışmada yalnızca tek bir mizah dergisinin belli bir dönemi mercek altına alınmıştır. Bu dönemdeki kentsel ulaşım sorunları, taşıtlar ve sorunların karikatürlerdeki tasviri arasındaki uyum analiz edilmiş, günümüzdeki yaşanan sorunlarla karşılaştırılmıştır. Gelecekte karikatürler ve ulaşım sorunları ilişkisine değinen ve bu ilişkiyi farklı araştırma yöntemleriyle ölçmeye teşebbüs edecek çalışmalar, bu yazıya konu olan araştırmayı tamamlayıcı nitelikte olacak ve ilgili alanyazına katkı yapacaktır.

Kaynakça

- Balcioglu, S. (1987). *Cumhuriyet Dönemi Türk Karikatürü (1923-1983)*. Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Brown, J. D. (2010). "A stereotype, wrapped in a Cliché, inside a caricature: Russian foreign policy and orientalism". *Politics*, 30(3), 149-159.
- Chenut, H. (2012). "Anti-feminist caricature in France: politics, satire and public opinion, 1890-1914". *Modern & Contemporary France*, 20(4), 437-452.
- Clayer, N., A. Popovic ve T. Zarcone (2012). "1870-1876 Osmanlı Hiciv Basımında İstanbul" (çev. F. Korkmaz ve H. Köse). *İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi*, 11, 41-55.
- Demm, E. (1993). "Propaganda and caricature in the First World War". *Journal of Contemporary History*, 28(1), 163-192.
- Demirelli, L. (2018). *Türkiye'deki Kentsel Ulaşım Politikasının Yapısalcı Analizi (1946-1980)*. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Deniz, D. (2017). "Politik karikatürlerde kadının temsili: 1950 seçimleri ve

nesneleştirilen kadın”. *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(2), 490-511.

Dokgöz, D. (2004). “Karikatür ve Popüler Kültür Soruşturması”. *Eğitim, Popüler Kültür ve Gençlik*, 5(57).

Erdem, M. (2007). Kültür, Siyaset ve Karikatür: Temsil, Güç ve Direniş. *Uluslararası Medya ve Siyaset Sempozyumu, Medya ve Siyaset*. İzmir: Ege Üniversitesi Yayınları.

Firat, T. E. (2014). “Caricature as a social opposition tool: Caricatures of Gezi Park”. *Humanities and Social Sciences Review*, 3(3), 139-149.

Hunt, T. L. (2003). *Defining John Bull: political caricature and national identity in late Georgian England*. London: Routledge.

İlıcılı, M. (2014). *İstanbul Halkı İçin Ulaşım-Trafik Anketi*, <https://ww4.ticaret.edu.tr/ulastirma/wp-content/uploads/sites/85/2016/05/%C4%B0stanbul-Halk-Anketi.pdf> (09/12/2022).

Kar, İ. (1999). *Karikatür Sanatı*. Ankara: TC Kültür Bakanlığı Yayınları.

Keleş, H. (2013). *Mizah Dergilerinde Erken Cumhuriyet Dönemi Kenti*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Krippendorff, K. (2004). *Content Analysis: An Introduction to Its Methodology*. CA: Sage.

Mazid, B. E. M. (2008). “Cowboy and misanthrope: a critical (discourse) analysis of Bush and bin Laden cartoons”. *Discourse & Communication*, 2(4), 433-457.

Neumann, W. (2003). *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*. Boston: Allyn and Bacon.

Özçakı, M. (2017). “Caricaturing the Concept of Urban Transformation”. *İdil Sanat ve Dil Dergisi*, 6(36), 2185-2208.

Parry, K. (2020). Quantitative Analysis of the Visual. *The SAGE Handbook of Visual Research Methods* (Ed. L. Pauwels, D. Mannay). California: Sage, 353-366.

Rich, P. ve G. De Los Reyes (1996). “Mexican caricature and the politics of popular culture”. *Journal of Popular Culture*, 30(1), 133-145.

Slater, D. (1998). Analysing cultural objects: Content analysis and semiotics. *Researching Society and Culture* (Ed. C. Seale). London: Sage, 233-244.

Stepchenkova, S. ve Zhan, F. (2013). “Visual destination images of Peru: Comparative content analysis of DMO and user-generated photography”. *Tourism Management*, 36, 590-601.

Streicher, L. H. (1967). "On a theory of political caricature". *Comparative Studies in Society and History*, 9(4), 427-445.

Şahin, Z. B. (2019). "Karikatür ve İfade Özgürlüğü". *OPUS International Journal of Society Researches*, 10(17), 2208-2244.

Şenyapılı, Ö. (2003). *Neyi, neden, nasıl anlatıyor karikatür kim, niye çiziyor!?* Ankara: ODTÜ Geliştirme Vakfı.

Taylor, D. F. (2018). *The Politics of Parody: A Literary History of Caricature, 1760-1830*. New Haven: Yale University Press.

Tekeli, İ. (2010). İstanbul Kent İçi Ulaşımının Gelişimi (1927-1985). *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları* (Ed. Ö. Taner), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tural, E. (2017). "12 Eylül 1980 Askeri Darbesinin Karikatür Üzerinden Analizi: Gırgır Dergisi Örneği". *TESAM Akademi Dergisi*, 4(2), 35-66.

Wigginton, S. (2005). "Character or caricature: Representations of blackness in Dominican social science textbooks". *Race Ethnicity and Education*, 8(2), 191-211.

Yetim, F. ve S. B. Akkoyunlu (2017). "Türk Modernleşmesine Erken Cumhuriyet Dönemi Basınında Karikatür Üzerinden Bir Bakış". *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 3(3), 77-96.

Extended Summary

Reading Urban Transportation Issues Through Caricatures: The Same Old Story?

Urban transportation is an indispensable element of modern life in cities, particularly metropolitan areas. A modern metropolitan life without urban transportation services is unthinkable and the impact of urban transportation infrastructure and services on the quality of daily life is undeniable. With regard to the city of Istanbul, with its ever-growing population and physical boundaries, urban transportation is undoubtedly one of the first things that comes to mind. It is possible to argue that this situation stems from the importance of urban transportation for metropolitan life on the one hand, and the depth of urban transportation problems in the city of Istanbul on the other.

Even a superficial assessment of urban transportation problems in Istanbul points to a series of issues such as traffic congestion, inadequacy of public transportation and its services and the 'fish-stacked' journeys and harassment caused by this inadequacy, which definitely require urgent solutions. According to the results of a recent survey, the four most commonly used transportation systems in Istanbul

are the following: Bus (21%), minibus (12%), metrobus (12%) and private car (10%). In terms of transportation issues, problems such as insufficient capacity/service, traffic congestion, carrying passengers over the capacity of public vehicles of transportation and excessive use of private vehicles were mentioned.

In order to investigate the problems in urban transportation or any policy area and to what extent they have been solved in the historical process, statistical data, scientific studies and researches, research reports prepared by institutions might be used, as well as literary works and sources such as novels, stories, travelogues or poems describing the period to be examined, and works created by other branches of art such as paintings, sculptures and movies. Nevertheless, these artefacts and works may not always provide a long-term and comprehensive panorama of the period, of which they often only describe a certain section or moment, and in most cases they cannot be accepted as a source of data on their own. Considering the importance of utilizing sources other than scientific research, newspapers and magazines published at regular intervals and the content of these publications provide more reliable and systematic data than works that present a periodic cross-section. Within this framework, this study relies on caricatures published in periodical humor magazines. In doing so, the study employs caricature to identify urban transportation problems and to examine to what extent these problems have been solved.

Within the scope of the study, caricatures were seen as a mirror reflecting the problems experienced by average dwellers in the city of Istanbul, including urban transportation and at the same time, they were accepted as a data source designed in harmony with the perception of citizens on a certain subject. Accordingly, the issues of *Akbaba* humor magazine published between 1933-1967 were scanned, and caricatures published on urban transportation in the specified date range were photographed and recorded. The scans obtained were coded on the basis of the vehicle types and a specific urban transportation problem that was the subject of the caricature, and findings on urban transportation systems and problems in the period examined were obtained.

In the study, firstly, the relationship between caricatures and politics was briefly discussed, the national and international literature on the subject was analyzed, and the focal points and contributions of previous studies were thoroughly evaluated. In doing so, the study aims to question whether urban transportation problems in Istanbul have changed in the historical process. In this framework, the most common vehicle in the cartoons in *Akbaba* humor magazine is the private car; followed by tram, municipal bus and minibus. This manifestation of vehicles in caricatures is in line with the urban transportation statistics of the period, and it is also observed that the periodical changes in the vehicles used in urban transportation are also reflected in the caricatures. For example, the

tramways, which were undoubtedly the most popular means of public transportation in the 1950s, were swiftly replaced by buses and minibuses in the 1960s; the private car, which had almost no representation in caricatures until the early 1950s, turned into the most depicted vehicle in caricatures in the fifteen years when the use of automobiles increased rapidly in Turkey.

In terms of urban transportation problems, the first three problems that most frequently encountered in caricatures are the following: Crowds or congestion, inadequate infrastructure/superstructure and rulelessness/rule ignorance. These basic problems are followed by harassment, security, traffic accidents, cost/price, discrimination between classes and wastefulness. Issues such as privatization, environmental pollution and expropriation are generally less emphasized or sometimes even neglected. In addition, after analyzing the collected data, the problems experienced in urban transport were evaluated in terms of public transport vehicles. In this framework, it is observed that the problem of congestion is observed in the most preferred public transport vehicle in tramways; the same is also the case for suburban trains, municipal buses and trolleybuses. The problem of congestion is followed by harassment. In the case of taxis and minibuses, the problem most frequently pointed out by the caricatures is not recognizing or obeying the rules. Traffic congestion is a problem often associated with private cars, which have been featured more in caricatures especially since the second half of the 1950s. In the same period, it is observed that traffic accidents, which are also associated with private cars, are also increasingly covered in caricatures.

It was also found out that the vehicles and problems discussed in *Akbaba* magazine published between the selected years were also supported by statistics and available data reflecting the conditions of the period. As a result of the analyses in the study, it is concluded that the vehicles have changed over the years in Turkey, but the problems experienced by citizens in urban transportation such as congestion in public transportation vehicles and long waiting times and queues to get on these vehicles, insufficient infrastructure/superstructure, traffic congestion harassment have remained the same; thus the problems in the field of urban transportation have not been solved in the historical process.