BOURDIEU BAĞLAMINDA TOPLUMSAL DEĞİŞME: YENİKAPI'DAKİ TAKSİ SÜRÜCÜLERİ ÜZERİNE NİTEL BİR ARAŞTIRMA

Şüheda ASLAN
19 11 27 105

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sosyoloji Anabilim Dalı

Sosyoloji Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışman: Dr. Öğretim Üyesi Berfin VARIŞLI

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Eylül, 2022

BOURDIEU BAĞLAMINDA TOPLUMSAL DEĞİŞME: YENİKAPI'DAKİ TAKSİ SÜRÜCÜLERİ ÜZERİNE NİTEL BİR ARAŞTIRMA

Şüheda ASLAN
19 11 27 105
ORCID: 0000-0002-2654-4570

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sosyoloji Anabilim Dalı
Sosyoloji Tezli Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğretim Üyesi Berfin VARIŞLI

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Eylül, 2022



JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli "Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge" ile bildirilen 6698 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli "Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge" ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

TEŞEKKÜR

Literatüre katkı sağlamak amacıyla yola çıktığım, bir yıl kadar süren bu araştırmamda öncelikle bana veri toplamamda yardımcı olan görüşme yaptığım, yapmadığım tüm emektar taksi şoförleri teşekkürün en büyüğünü hak etmektedirler.

Araştırma konumu seçmemde, izleyeceğim yolu göstermede ve her daim sabırla, yardımla yanımda olan tez danışmanım Sayın Dr. Öğretim Üyesi Berfin Varışlı'ya sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum. Yüksek lisans eğitimine başladığım günden beri bana farklı bakış açıları sunan ve değerli bilgilerini bizlere aktardığı için T.C. Maltepe Üniversitesi'nin akademisyenlerinden değerli Sayın Prof. Dr. Nurgün Oktik'e, Sayın Prof. Dr. Bahattin Akşit'e, Sayın Prof. Dr. Belma Akşit'e ve Sayın Prof. Dr. Sabahattin Güllülü'ye şükranlarımı sunuyorum.

Lisans eğitimim ile birlikte yüksek lisans eğitimimde de her koşulda bana sabreden ve yardımcı olan başta en iyi arkadaşım, kardeşim Ceren Kakacak'a tüm destekleri için teşekkür ederim. Son olarak Halenur Yavuz, Çiğdem Kaydı, Kamer Aydıner, Sena Acar, Yağız Metin'e ve diğer tüm değerli dostlarıma, her anlamda desteklerini ve güvenlerini hissettiğim sevgili anneme, ağabeyime, yengeme ve ablam Esra Gençay'a, beni taksi şoförleriyle buluşturan ve hep yanımda olan en kıymetli teşekkür ise değerlim babam Muzaffer Aslan'a tüm kalbimle minnettarım.

Şüheda ASLAN

Eylül, 2022

ÖZ

BOURDIEU BAĞLAMINDA TOPLUMSAL DEĞİŞME: YENİKAPI'DAKİ TAKSİ SÜRÜCÜLERİ ÜZERİNE NİTEL BİR ARAŞTIRMA

Şüheda Aslan
Yüksek Lisans Tezi
Sosyoloji Anabilim Dalı
Sosyoloji Tezli Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğretim Üyesi Berfin Varışlı
Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, 2022

Toplumda her birey yaşamını devam ettirebilmek adına ekonomik özgürlüğe sahip olmak durumundadır. Bu sebeple bireyin hangi meslek grubunu seçeceğini aldığı eğitimler ve hayat şartları belirleyecektir. Bu meslek gruplarının içerisinde ulaşım sektörü oldukça geniş bir alan olmakla birlikte hem araç kullanan hem de bu ulaşım çeşitliliğine olanak sağlayanlar sektörün içine dahil olmaktadır. Dolayısıyla araç kullanarak geçimini sağlayan birçok insan bulunmaktadır. Bu insanlar arasında halk otobüsü kullanan şoförler, kamyon şoförleri, tren ya da metro gibi araçlarını kullanan vatmanlar, tır şoförleri ve taksi şoförleri bu kategoride sayılabilmektedir.

Bu çalışmanın günün her saati sokaklarda görebileceğimiz taksi şoförlerinin iş doyumlarını, beklentilerini, yaşam biçimlerini ve yaşam standartlarını daha iyi anlamamıza yardımcı olacağı düşünülmektedir. İstanbul'da gerçekleştirilen, niteliksel bir araştırmanın ürünü olan ve Pierre Bourdieu'nun kuramından yola çıkılarak yapılan bu çalışma toplumsal değişme ekseninde taksi şoförlerinin yaşadıkları zorluklara da ayna tutmayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Taksi şoförleri, Pierre Bourdieu, Toplumsal Değişme, İstanbul.

ABSTRACT

SOCIAL CHANGE IN THE CONTEXT OF BOURDIEU: A QUALITATIVE RESEARCH ON TAXI DRIVERS IN YENİKAPI

Şüheda Aslan
MasterThesis
SociologyDepartment
Sociology Master'sThesis
Sociology Master's Program with Thesis
Thesis Advisor: Assist. Prof. Berfin Varışlı
Maltepe University Graduate School, 2022

Every individual in society has to have economic freedom in order to continue her/his life. For this reason, the education and life conditions will determine which occupation the individual will choose. Although the transportation sector is a very wide area among these occupational groups, both those who use vehicles and those who allow this transportation diversity are included in the sector. Therefore, there are many people who make a living by using vehicles. Among these people, drivers using public buses, truck drivers, train and subway drivers, truck drivers and taxi drivers can be counted in this category.

It is thought that this study will help us better understand the job satisfaction, expectations, life styles and living standards of taxi drivers, whom we can see on the streets at any time of the day. This study, which is the product of a qualitative research carried out in Istanbul and based on Pierre Bourdieu's theory, aims to mirror the difficulties experienced by taxi drivers on the axis of social change.

Keywords: Taxi Drivers, Pierre Bourdieu, Social Change, İstanbul.

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI ii
ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI iii
TEŞEKKÜR iv
ÖZ iv
ABSTRACT vi
TABLOLAR LİSTESİ ix
KISALTMALAR x
1. GİRİŞ 1
1.2 Amaç 3
1.3 Önem 4
1.4 Varsayımlar 4
1.5 Sınırlılıklar 5
1.6 Tanımlar 5
2. LİTERATÜR 8
2.1 Pierre Bourdieu ve Metodolojisi 9
2.2 Habitus 10
2.3 Alan 16
2.4 Sermaye ve Sermaye Türleri 20
2.4.1. Ekonomik sermaye 22
2.4.2. Sosyal sermaye 22
2.4.3. Kültürel sermaye 24
2.5 Toplumsal Değişme 26
2.6 Taksicilik ve Taksi Şoförlüğü 29
2.6.1. Taksi ücretlendirilmesi ve taksicilik şartları 31
2.6.2. Dünyada taksicilik 33
3. YÖNTEM 36
3.1 Araştırma Modeli 36
3.2 Evren ve Örneklem 36
3.3 Veriler ve Toplanması 37

3.4 Verilerin Çözümlenmesi ve Yorumlanması 39
4. BULGULAR 41
4.1. Bulgular ve Tartışma 43
4.1.1. İstanbul'da nakit para kaynağı: taksicilik 44
4.1.2. Yılların getirisi: mesleki deformasyon 47
4.2. Giderek Artan Güvensiz İlişkiler 53
4.2.1. Meslek yaşamında ve sosyal yaşamda aidiyet hissi 58
4.3. Katılımcılar Arasında Uber Hassasiyeti 61
4.3.1. Teknolojik ilerlemeye paralel olarak taksiciliğin dönüşümü 68
4.4. Dönüşmekte Olan Yenikapı 73
4.4.1. Katılımcıların ortak kanısı: yabancı dil eksikliği 78
4.5. Senelerin Birikimi: Unutulamayan Anılar 85
5. SONUÇ ve ÖNERİLER 95
KAYNAKLAR 101
EKLER 109
EK1-Derinlemesine Görüşme Formu 109
EK2-Derinlemesine Görüşme Veri Analiz Formu 113
EK3-Taksi ve Taksi Dolmuş Şoföründe Aranılacak Şartlar 115
EK4-Maltepe Üniversitesi Etik Kurul Kararı 117
ÖZGEÇMİŞ 118

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Dünya Genelinde Anakentlerin Nüfusları ve Taksi Sayıları …….……...… 35

Tablo 2. Katılımcıların Özellikleri …….……..….. 41

KISALTMALAR LİSTESİ

İBB: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İTEO: İstanbul Taksiciler Esnaf Odası

KGM: Karayolları Genel Müdürlüğü

MYKK: Mesleki Yeterlilik Kurumu Kanunu

TDK: Türk Dil Kurumu

UKOME: Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü

DG: Derinlemesine Görüşme

E: Erkek

K: Kadın

1. GİRİŞ

Günümüzde özellikle kentlerde yaşayan herbireyin ana ihtiyaçlarından biri ulaşımdır. Bu çalışmada incelenen taksi şoförleribu ulaşım sektörüne hizmet etmektedir. Bu sektörde çalışan taksi şoförlerinin yaşadıkları problemleri, sektörden ve müşterilerden beklentileri, toplumsal hayatları günümüz toplumsal yaşamında öne çıkmaktadır. Bu çalışma Pierre Bourdieu'nün habitus ve sermaye kavramlarıyla İstanbul'da yaşayan ve emekli/çalışan taksi şoförlerinin bireysel ve toplumsal yaşamlarına odaklanmıştır. Bourdieu'nün temel kavramlarından habitus grup kültürünü anlatırken, kalıplaşmış alışkanlıklardan sosyal dünyayı anlama ve tepki verme biçimlerini de düzenlemektedir. Buradan yola çıkarak çalışmada, taksi şoförlerinin yıllar içerisinde benimsedikleri alışkanlıkları, şoförler arasındaki bağ anlaşılmaya çalışılacaktır. Bununla birlikte bireylerin yaşamları boyunca kurdukları ilişkileri ele alan sermaye çeşitleri taksi şoförlerin bulundukları toplumla etkileşimlerini ve zaman içerisinde sosyo-kültürel değişimlerini inceleme fırsatı vermektedir.

1.1 Problem

Bu çalışma, İstanbul ilinde yoğunluğunun Yenikapı semtinde çalışan taksi şoförlerinin oluşturduğu taksicilik mesleğini icra edenlerin; toplumsal rolleri, gündelik problemleri, iş hayatındaki etkileşimleriyle, müşterileri ile etkileşimleri habitus ve sermaye türleri ışığında incelenecektir.

Habitus, bireylerin çevrelerindeki sosyal dünyayı algılama ve ona reaksiyon gösterme biçimlerini planlayan bir somutlaştırılmış eğilimler sistemidir. Habitus kavramı, sosyal sermayenin fiziksel düzenlemesine, yaşam tecrübesi sebebiyle sahip olunan derin kalıplaşmış alışkanlıklara ve becerilere atıfta bulunmaktadır. Habitus, grup kültürünü ve günümüz toplumsal eylemi şekillendirmektedir (Baltacı, 2018, s.1-11). Herhangi bir bireyin habitusu, bireysel tarihin akışı içinde elde edilmekte ve içinde bulunduğu toplumsal tarihte belirli bir durumun işlevi rolünü üstlenmektedir. Habitus hem uzun süre dayanıklıdır hem de aktarılabilirdir, bu sebeple bir alandan başka bir alana aktarılabilmektedir. Dolayısıyla habitus hem toplumsal dünyayı üretmekte hem de

toplumsal dünya tarafından üretilmektedir. Bir taraftan habitus, "yapılaştırıcı bir yapı"dır; yani toplumsal dünyayı üreten bir yapı olmakta iken, diğer taraftan "yapılaşmış bir yapı"dır; yani toplumsal dünya tarafından yapılaşmış bir yapı olmaktadır (Ritzer ve Stepnisky, 2018, s.373-382).

Habitus'un ve işleyişinin bilincinde olmadığımız halde habitus kendini, yeme, yürüme, konuşma hatta burun silme biçimi gibi en pratik etkinliklerde gösterebilmektedir. Habitus bir yapı gibi çalışır ancak bireyler habitusa veya kendileri üzerinde işleyen dışsal yapılara kolayca mekanik bir şekilde reaksiyon göstermemektedirler. Bu nedenle, Bourdieu'nün yaklaşımında, öngörülemez yeniliklerin ve toptan belirlenimciliğin aşırılıklarından kaçınılmaktadır. Aynı zamanda Bourdieu'nün "alan" kavramı tanımı ise, alan içinde sermayenin çeşitli türlerinin (ekonomik, kültürel, sosyal, simgesel) kullanıldığı ve harekete geçirildiği rekabetçi piyasanın bir türünü oluşturmaktadır. Bununla birlikte "alan", son derece önemli olan iktidarın alanıdır; alan içindeki iktidar ilişkilerinin hiyerarşisi, tüm öteki alanların yapılaşmasına hizmet etmektedir. Bourdieu, bir alanın çözümlenişi için üç aşamalı bir süreç ortaya koymaktadır. İktidar alanının önceliğine ışık tutan ilk aşama, herhangi bir spesifik alanın politik alanla ilişkisini tespit etmektedir. İkinci aşama, alan içinde konumlar arasındaki ilişkilerin nesnel yapısının haritasını çıkarmaktır. Son olarak, çözümleyicinin, alan içinde çeşitli türlerden konumlarda bulunan faillerin habitusunun doğasını belirlemeye çalışması gerekmektedir (Ritzer ve Stepnisky, 2018, s.373-382).

Bourdieu'ya göre sermaye, kaynağında biriktirilmiş emektir. Sermaye kavramını oluştururken Karl Marx'ın görüşlerinden yararlanan Bourdieu, sermayeyi iktisadi alanla sınırlandırmaktan kaçınarak toplumsal analizlerini ekonomik sermaye (para ve mülk), kültürel sermaye (eğitim dahil olmak üzere kültürel mallar ve hizmetler), sosyal sermaye (tanışıklıklar ve ilişki ağları) ve simgesel sermaye (meşruluk) olmak üzere dört farklı başlıkta ele almaktadır (Swartz, 2013 Akt. Karademir ve Kaya, 2020 s. 650). Böylelikle Bourdieu'nün habitus ve sermaye kavramları bize taksi şoförlerinin bulundukları toplumda iş arkadaşlarıyla olan etkileşimlerini, kültürel yapılarını ve meslek yaşamları boyunca geçirdikleri sosyo-kültürel değişimleri anlamakta yardımcı olmaktadır.

Kültür, toplumların maddi ve manevi mirasların bütünü olarak değerlendirilmektedir, bir toplumun, yaşam biçimi olarak görülmektedir. Kültür, büyük ölçüde doğal, dinsel,

toplumsal ve çevresel faktörlerin eseri denebilmektedir. Bu yönüyle bakıldığında, insan ve içinde yaşadığı toplumsal çevreyle ilgili her şeyi kapsamakta ve toplum hakkında ipuçları vermektedir. İnsan kültürü, kültür de insanı şekillendirmektedir (Nişancı, 2012, s.1281-1282). Aynı zamanda kültür, ideal olanın, manevi olanın ve maddi olmayanın gerçekliği olarak görülmektedir; inançların, değerlerin, sembollerin ve işaretlerin biçimlenmiş bir alanı olarak kavranabilmektedir. Kısacası kültür, insanın yaşamı; insan, kültürün yaşam kaynağı olmaktadır (Nişancı, 2012, s.1281-1282). Kültürün aynı zamanda pratiklerle ve performanslar ile güçlü ve karışık bir ilişkiye sahip olduğu kabul edilmektedir. Bugün kültürel çalışmaların neredeyse çoğu, kültürel kodların, anlatımların ve söylemlerin, grupların ve bireylerin belli faaliyetleri üzerindeki etkisini keşfetmekle meşgul olmaktadır (Smith ve Riley, 2016, s.21)

Bourdieu kültürü, bir ekonomi veya piyasa türü olarak görmektedir. İnsanlar, ekonomik sermayeden çok kültürü kullanmaktadırlar. Ekonomik sermaye büyük ölçüde bireylerin toplumsal sınıf kökenlerinin ve eğitim deneyimlerinin sonucu olarak ortaya çıkmaktadır.

Bireylerin yaşamları devam ettikçe az ya da çok ekonomik sermaye biriktirmektedirler. Ekonomik sermayelerini artırarak ekonomik hayat içinde kendi konumlarını iyileştirebilirler ya da onu kaybederek ekonomi içindeki konumlarını kötüleştirirler (Ritzer ve Stepnisky, 2018, s.373-382).

1.2 Amaç

Bu çalışmanın amacı taksi şoförlerinin mesleklerinin toplumsal yaşamlarına etkisini, şoförlerin kültürel farklılıkları, müşterilerle etkileşimlerinin boyutları, toplumsal konumlarında yıllar içerisinde görülen değişim ve dönüşümler çerçevesinde ortaya koymaktır. Hem hali hazırda taksi şoförlüğü yapan hem de yakın zamanda uzun yıllar bu mesleği yapmış ve emekli olmuş şoförlerle yapılan derinlemesine görüşmelerde durakta ve işteyken yaşadıkları problemleri, müşteri ve iş arkadaşlarıyla etkileşimleri, yıllar içinde taksi şoförlüğünün nasıl değişkenlik gösterdiğini öğrenmek ve anlamak bu çalışmanın alt amacını oluşturmaktadır.

1.3 Önem

Daha önceki çalışmalara ve literatüre bakıldığında, taksi şoförleri ile ilgili çalışmalara bakıldığında, bu çalışmaların sayısının taksi şoförlerinin toplumsal konumunu anlamada yetersiz olduğu görülmektedir. Söz konusu çalışmaların çoğu psikoloji alanında yapılan niceliksel çalışmaları kapsamaktadır. İlkaya'nın yazdığı "Taksicilerde Anksiyete Düzeyi ile Sosyodemografik Değişkenlerin ve Kendisinden Kaynaklanan Ceza Oranlarının İncelenmesi" başlıklı tezi örnek teşkil edebilir (İlkaya, 2017). Bu çalışmanın mevcut çalışmalardan farkı, İstanbul'da görev yapan taksi şoförlerinin toplumsal ve iş yaşamlarının mevcut konumlarındaki değişimleri de göz önüne alarak derinlemesine analiz etmesidir. Şoförlerin eğitim durumları, çalışma arkadaşlarıyla etkileşimleri, kültürel alışkanlıkları gibi temel bilgiler ayrıntılı bir şekilde incelenmektedir. Dolayısıyla bu çalışma kapsamında taksi şoförlerinin yaşamlarını etkileyen toplumsal değişkenlere odaklanılmaktadır.

Tezin birinci bölümünde araştırmanın problemi/sorunsalı belirlenmektedir ve bu bağlamda literatür taramasıyla kavramsal çerçeve oluşturulmaktadır. Araştırmanın amacı ve önemi bu bölümde sunulmaktadır. Araştırmanın ikinci bölümünde evren ve örneklem hakkında ana hatlar işlenmektedir. Araştırmanın yönteminin belirlenmesi, verilerin toplanması ile analizi ve takip edilen metodoloji hakkındaki bilgiler yine bu bölümde detaylandırılmaktadır. Araştırma esnasında tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgını sebebiyle yaşanan güçlüklerden de bu bölümde bahsedilmektedir. Araştırmanın üçüncü bölümünde ise saha çalışmasında elde edilen bulgular ve yorumlamalar yer almaktadır. Bu bölümde ön plana çıkan katılımcı ifadeleri orijinal hali ile aktarılmaktadır. Araştırmanın dördüncü ve son bölümünde ise İstanbul'da ve yoğun olarak Yenikapı ilçesinde yaşanan toplumsal değişim, bu değişime sebep olan unsurlar, taksi şoförlerinin gündelik yaşamını etkilemesi bağlamında ele alınmaktadır. Bu bölümde ayrıca taksi şoförlerinin daha güvenilir bir ortamda ve refah içerisinde mesleklerine devam edebilmeleri için birtakım önerilerde de bulunulmaktadır.

1.4 Varsayımlar

Bu tez çalışmasına başlamadan önce taksi şoförlerinin yoğun iş temposu nedeniyle onlara ulaşmanın zor olacağı varsayımında bulunulmuştu. Bu varsayım sahada gerçekliğe

dönüştü ve şoförlerle, önceden kararlaştırılan gün ve saatte derinlemesine görüşme için buluşmak kimi zaman kolay olmadı. İkinci olarak niteliksel araştırma yönteminin derinlemesine görüşme tekniğiyle yapılan bu araştırmanın genellenemez ve tekrar edilemez bulgularının olacağı, saha araştırmasına başlamadan önce varsayılmıştı. Bu varsayım da saha çalışması bittiğinde gerçekliğini korumaktadır ve bu durum aynı zamanda tezin sınırlılığını da oluşturmaktadır.

1.5 Sınırlılıklar

Araştırmaya gönüllülük esasıyla katılım sağlandığından dolayı taksi şoförlerinin çalışma saatlerini aksatmamak amacıyla görüşmeler kimi zaman beklenilenden kısa sürmüştür veya ertelenmiştir. Bunun yanı sıra görüşmelerde ses kaydı alındığı için sessiz bir ortam tercih edilmek istenmiş olmasına rağmen görüşmelerin kimi zaman gürültülü ve kalabalık ortamlarda yapılması durumunda kalınmıştır. Ancak bu durum görüşmenin kalitesini etkilememiştir. Niteliksel bir araştırma olan bu araştırma niteliksel araştırmanın doğası gereği tekrarlanamaz ve genellendirilemez. Bu da bu çalışmanın başka bir sınırlılığını oluşturmaktadır.

1.6 Tanımlar

Habitus: Habitus kavramı, insanların belirli kültürler veya alt kültür içerisinde yaşamaları sonucunda zihinlerinde sahip oldukları bilgi birikimlerini anlatır. Bu yüzden işçi sınıfı kökenli biri kendi davranışı içinde bu çevrenin etkisini taşıyacaktır (Palabıyık, 2011). Bir habitus, toplumsal dünya içerisinde uzun süre bir mekânda bulunmanın sonucu olarak elde edilir. Habitus ile toplumsal dünya arasında aracılık eden, pratiktir. Bir yönden habitus, pratik aracılığıyla varolur; diğer açıdan ise toplumsal dünya pratik sonucunda üretilir. Habitus, en kolay biçimiyle, insanların ne düşünmeleri gerektiğini ve ne yapacaklarını belirlemeleri gerektiğini gösterir. Bu karar verme durumu, habitusun işleyişini yansıtmasına rağmen insanlar, seçenekleri bilinçli olarak düşünmeye başlarlar. Aynı zamanda habitus, insanların seçim yapmalarına ve toplumsal dünyada kullanacakları kolaylıkları seçmelerine aracı olan ilkeleri sağlar (Ritzer ve Stepnisky, 2018).

Sermaye Çeşitleri: Bourdieu hakimiyet çabası sırasında elde edilmeye çalışılan sermaye tiplerini dörde ayırır;

1. Ekonomik Sermaye: Sadece ekonomik ve maddi kaynakların elde bulundurulması anlamına gelmektedir (Özsöz, 2007). Ekonomik sermaye, kendisine sahip olanlara kazanç sağlayan ya da kazanç sağlama gücünü bulunduran ve mülkiyet hakları şeklinde kurumsallaşmış olan maddi kaynakları temsil etmektedir (Yanıklar, 2010).

2. Kültürel Sermaye: Kültürel sermaye ise eğitim yoluyla benimsetilmiş tüm kabulleri, davranış kalıplarını, kısacası toplumun kaynağını içerir (Özsöz, 2007). Habitus'a benzer şekilde, kültürel sermaye de birçok boyutu olan bir kavramdır. Şunları içerir:

- Kültürel beğeniler ve tercihler;
- Biçimsel nitelikler (örneğin, üniversite derecesi);
- Kültürel beceriler ve teknik ustalık (örneğin, bir müzik aleti kullanma yetisi, dil becerisi);
- Zevk sahibi olma ve "iyi" ve "kötü" arasında ayrım yapma yetisi.

Bourdieu, kültürel sermayeyi, daha geniş bir habitusun bir boyutu ve bu sebeple onu elde edenlerin toplumsal konumlarını yansıtan bir olgu olarak görür (Smith ve Riley, 2016, s.21).

3. Sosyal Sermaye: Sosyal sermayenin ilk kuramsal sosyolojik analizi Pierre Bourdieu'ya aittir (Şan ve Şimşek, 2011, s.93). Sosyal sermaye tanımı tek bir anlam içermediği gibi tek bir tanıma da indirgemek mümkün değildir. Kısaca, en az iki kişi arasındaki güven duygusuna dayalı iletişim kurma imkânı, toplumu oluşturan bireyler, sivil toplum örgütleri ve kamu kurumlarının koordinasyon ilişkilerini kolaylaştırarak toplumun üretkenliğini arttıran bir güven ağı denilebilir (Karagül, 2005, s.63). Aynı zamanda toplum kesimlerinin ve bireylerinin birbirlerine olan güven düzeyi, her türlü toplumsal davranış ve kurallardan oluşan normlar ve sosyal içerikli iletişim ağlarının niteliği, sosyal sermayenin genel düzeyini belirlemektedir. Bu çerçevede sosyal sermaye en basit şekliyle; toplum kesitleri arasındaki güvene dayalı ilişkiler düzeyi olarak tanımlanabilmektedir (Karagül ve Dündar, 2006, s. 63-65).

4. Simgesel Sermaye: Bourdieu simgesel formlara ilişkin bir sosyoloji, simgesel şiddet ve simgesel sermayeye ilişkin bir kuram üzerine çalışmıştır (Swartz, 2011, s.123 Akt.Özdemir, 2020, s.304). Simgesel iktidar eşit olmayan toplumsal düzenin bir nesilden

diğerine tekrardan üretilmesine katkı verir. Simgesel sermaye diğer sermaye çeşitlerinin başarılı bir biçimde kullanımı ile var olmaktadır. Diğer sermaye çeşitleri simgesel sermaye aracılığıyla üstü kapalı bir biçimde varoluşlarını sürdürürler (Özdemir, 2020, s.304).

Alan: Alan terimi, Bourdieu'nün karmaşık toplumlar modelinin temelidir. Bourdieu'ya göre bunlar sanat, hukuk, tıp gibi toplumsal hayata ilişkin bilgi alanlarıdır. Kişiler bu alanların her birinde iktidar ve statü için mücadele verirler. Her bir alanda başarı için gerekli kültürel sermaye biçimlerinin kazanılması ve konuşlandırılmasında kendi habituslarından destek alırlar ya da bunlar tarafından engellenirler. Bireyler ara sıra alanları değiştirerek, kazandıkları prestiji paraya çevirerek ve kültürel sermayelerini yeni girişimlere aktararak kendi kaderlerini iyileştirmeye kalkışabilirler (Smith ve Riley, 2016).

Kamusal Alan: 'Kamusal alan' kavramıyla, her şeyden önce, toplumsal yaşamımız içinde, kamuoyuna benzer bir şeyin oluşturulabildiği bir alanı kastederiz. 'Kamuoyu' ifadesi, yurttaşların oluşturduğu kamusal gövdenin devlet biçiminde örgütlenmiş egemen yapıya karşı, enformel olarak (ve tabii seçim dönemlerinde de formel olarak) yürüttüğü eleştiri yapma ve onu kontrol edebilme görevlerine işaret eder (Özbek, 2004, s.95-96).

Toplumsal Değişme: Toplumsal değişme deyince, belirli bir grup içindeki insanların ilişkilerinde yer alan yerleşmiş tavır ve hareketlerinde teknik terimi ile, sosyal sistemin yapı unsurları ve işleyişi üzerindeki değişiklikleri anlamalıdır (Dönmezler, 1984).

2. LİTERATÜR

Bir "kavram stratejisi" olarak (Swartz, 2018, s.16-17). Bourdieu, beslediği entelektüel kökler ve öncelik verdiği sosyoloji ideali çerçevesinde sosyoloji alanında ürettiği kavramlarla ön plana çıkmaktadır. Her şeyden önce, tamamen zıt anlayışlardan uzak durarak kavramsal dilini oluşturmaktadır. Bu bağlamda felsefeye karşı geliştirdiği eleştirel tutum ve kendi döneminde belli bir otoriteye sahip olan yerleşik kuramlar kavramsallaştırmalarında önemli bir yere sahiptir. Bu noktada, özellikle sosyal bilimlerde tarihten gelen ikiliklerin üstesinden gelmeye çalışırken, Bourdieu paradoksal olarak, sözde uyumsuz görüşlere dayalı bir sentez kurma çabası sonucunda bir kavram haritası çizmektedir. Bu bağlamda nesnellik-öznellik ayrımını tek bir ana çatı altında toplayarak toplumsal kuramdaki tüm bölünmeleri bir araya getirmektedir. Burada ortaya çıkan ilk kavramlar habitus, alan, sermaye yansıması gibi kavramlardır. Bourdieu, kavramlarını açıklarken bunları geniş bir ilişkiler ağı içinde ele almaktadır. Bu kavramları kendi başlarına anlamayı zorlaştırmaktadır. Bu nedenle, kavramları incelenirken kavramlar arasındaki ilişki dikkate alınması gerekmektedir. Bourdieu'nün kavram şemasının oluşumundaki yollara baktığımızda, kendi günlük deneyimleri -Cezayir deneyimi, eğitim ve aile hayatı- entelektüel kökleri ve ele aldığı konuların çeşitliliği gibi unsurların kavramları üzerinde önemli bir payı olduğu görülmektedir. Wacquant'a göre, Bourdieu kavramlarını yaratırken onlarla faydacı bir ilişki geliştirmektedir. Kavramları problemleri çözmek için bir "araç kutusu" olarak ele almaktadır. Fakat bu noktada dikkat edilecek olan nokta, Bourdieu'nün pragmatist tutumunu ampirik ve teorik önermelere yaslayarak kontrol etmesinden dolayı, bu tutumunun uçsuz bir eklektizme sebep olmadığıdır (Bourdieu ve Wacquant, 2014, s.35).

Bourdieu, ampirik araştırmalarını epistemolojik ve felsefi zeminler temelinde derin analizlerle gerçekleştirerek alanında birçok insan için fark yaratmaktadır. Kavramlarını ortaya çıkarırken sentezleyici bir görüntü vermektedir. Tabanlardaki zıt görüşlerin kayıp ve olumsuz taraflarını eleştirirken, onları yok etmeye kaldırmaya çalışırken, aynı anda yeni bir bakış açısı geliştirmeye çalışmaktadır. Bu bağlamda eserleri pozitivizm, ampirizm, yapısalcılık, varoluşçuluk, ekonomizm, fenomenoloji, Marksizm, metodolojik bireycilik ve makro teoriye karşı bir argüman olarak okunabilmektedir. Öznelci ve nesnelci yaklaşımlarda yer alan özlü gerçeklik anlayışına karşı eleştirel bir başkaldırıyla

bu görüşlere muhalefetini bütüncül bir çerçevede ortaya koyar. Bourdieu kavramsal bir soy ağacı inşa etmek niyetinde değildir. Teorik bir geleneğe bağlı kalmayı amaçlamamaktadır. Aksine, teorik teoriyi keskin bir şekilde eleştirmekte, çünkü ampirik araştırmanın nesnelerinden bağımsız olarak soyut kavramsallaştırmalara öncelik vermektedir. Bourdieu, kavramlarını öncelikle iç tutarlılık, genellenebilirlik gibi biçimsel yasalara yanıt olarak geliştirmektedir. Kavramsallaştırmaları, pratik ampirik araştırmalardan ve karşıt entelektüel bakış açılarıyla hesaplaşmadan ortaya çıkarmaktadır. Kavramlarının vurgusu ve içeriği bakış açısına bağımlı olarak değişebilmektedir. Ancak, her şeye rağmen, kavramlar arası belirli bir uyum bulunmaktadır (Swartz, 2018, s.16-17). Bu doğrultuda, bu alt başlıkta Bourdieu'nün kavramsal olarak haritası incelenirken, yukarıda belirtilen detaylar dikkate alınarak kavramlar detaylandırılmaktadır.

2.1 Pierre Bourdieu ve Metodolojisi

Pierre Bourdieu'nün sosyolojisinde en önemli kavramlar içinde alan, habitus, sermaye ve çeşitleri (kültürel, sosyal, simgesel ve ekonomik), simgesel güç ve simgesel şiddet, dil gibi kavramlar bulunmaktadır. Bourdieu'ya göre, toplum makro düzeyde toplumsal uzam ve bu yapıda bulunan soyut-somut mikro alanlardan var olmaktadır. Toplumun, birden fazla alanın bir araya gelmesiyle oluştuğunu ve toplumsal uzamın birden fazla alanı var ettiğini, içerisinde geliştirdiğini savunan Bourdieu, sosyolojik araştırmalarda incelenen sorunsalın yapısal özellikler ele alınmadan doğru sonuçlar vermeyeceğini belirtmektedir. Bir diğer önemli kavram ise toplumsal uzamda çeşitli formlarda ortaya çıkan sermayedir. Alanın oluşmasıyla birlikte habitusu oluşturması ve alanın ise habitusa hizmet etmesi, alanın sermaye yapısıyla ilişkilendirilmektedir. Alan-habitus-sermaye kavramları bir tek birbirlerini etkileyen bütünsellikte anlaşılabilmektedir (Bourdieu&Wacquant, 2010. Akt. Dursun, 2018, s.72). Bourdieu, neredeyse ilgilendiği ve çalıştığı her alanda, sosyal hayatta var olan tahakküm yapılarını ve birbirleri ile ilişkisini tekrardan üreten işleyiş biçimini bize göstermeyi hedeflemektedir. Bourdieu'nün tahakküm çözümlemesi için başvurduğu yöntem: "alan" teorisidir. Bu teori, oluşturulmuş konumlardan doğan bir sosyal alan (örneğin, eğitim, bilim alanı) ile bir olmayan konumlamalar arasında çekişmeye neden olur (Bourdieu, 1972.akt. Hunyadvarı, 2019, s.18). Konumda yer alan her fail, farklı bir büyüklükte ve şekilde sermayeyle var olmaktadır. Her bir failin

davranışı, sahip olduğu ekonomik sermaye, sosyal sermaye, kültürel sermaye ve simgesel sermayelerden habitusları gereğince kullanma yetisine bağlı bulunmaktadır (Bourdieu, 1997.akt. Hunyadvarı, 2019, s.18)

2.2 Habitus

Habitus kavramı Bourdieu'nun sosyolojisindeki en önemli kavramlardan biridir. Bourdieu'nün sosyolojik anlayışında geliştirdiği kavramlardan ün kazandıran kavram habitus'tur (Ritzer ve Stepnisky, 2018, s.518). Bourdieu'nün habitus kavramını kullanmasının temel teması, idealize edilmiş ikilikleri bilimsel bir proje olarak aşma arzusudur. Daha önce Bourdieu'nün nesnellik ve öznellik ikileminin üstesinden gelme düşüncelerinin bulunduğu bölümde bu ikilemin Bourdieu'nün sosyolojisinin ana yapısını oluşturduğundan söz edilmektedir. Pierre Bourdieu'nun teorisine nesnellik ile öznellik arasındaki yanlış muhalefet ya da birey ile toplum arasındaki saçma muhalefet dediği şey hayat vermektedir (Ritzer ve Stepnisky, 2018, s.515). Bu bağlamda, tarafsızlık ve tarih gelir ve sosyal bilimleri onarılmaz bir çatlak olarak kabul ettiği tüm ikilikler ana çerçeve olarak öznellik arasındaki farkı belirleyen Bourdieu, bu çatı altında-uygulama, yapı-ajan, varoluşçuluk-yapısalcılık, özne-nesne gibi teori olarak tüm ayrımları toplamaktadır. Bu ayrımları aşmayı amaçlamaktadır. Bu girişimin neticesinde tarihi bir kavram olma özelliği taşıyan habitus kavramı Bourdieu'ya dayatılarak tekrardan ön plana çıkmaktadır. Kavramları bir araç kutusu olarak gören (BourdieuveWacquant, 2014, s.35-111) ve gerçekte kullanmış olduğu kavramların birçoğunu gözden geçiren Bourdieu, habitus kavramını da yakın bir yaklaşımla bir kez daha gözden geçirmekte ve kavramı antik çağdan modern çağa taşımayı başaran en önemli düşünürlerden biri olarak öne çıkmaktadır. Bourdieu, nesnelcilik öznelcilik ikilemini aşmak için yarı otomatik ve aynı zamanda kişiliksiz habitus kavramını formüle etmektedir. Bu kavramla Bourdieu, toplumsal gerçekliğin aktörün zihninde gerçekleştiğini savunan klasik sosyolojideki anlayışı ve toplumsal gerçekliğin aktörler hariç şeylerde de var olduğunu savunan karşıt anlayışı sorgulamanın önünü açmaktadır (Tatlıcan ve Çeğin, 2016, s.307).

Tıpta kullanılan bir ifade olarak habitus, jestlerin, mimiklerin, tutumların ve solunum düzenlerinin bedene yansımaları olarak yorumlanmaktadır. Öte yandan Bourdieu bunu, kişinin toplumsal kökenlerinden ve toplumsal alandaki statüsünden kaynaklanan varlık biçimlerini tanımlamak için kullanmaktadır (Ünal, 2013, s.109). Habitus kavramının

tarihi arka planına göz atıldığında, kavramın eski çağlardan kalma bir geçmişe sahip olduğu ve birçok farklı düşünür tarafından kullanıldığı görülmektedir. Habitus kavramı Aristotelesçi ve Thomas Aquinasian düşünce geleneklerinden alınan bir kavram olarak çıkmaktadır. Kavram, Latince'de sahiplik/aidiyet bildiren bir fiil olan haber fiilinden türetilmektedir. 16. yüzyılda ilk kez, Boécé'nin skolastik felsefe alanındaki çalışmasında, Aristoteles'in "Heksis" kavramının bir çevirisi olarak, zihnin yönlendirdiği alışkanlığın olumlu yönelimini göstermekte ve Ethos'un tam tersine bir erdem oluşturan eylemlerin pasif tekrarını ifade etmektedir (Sapiro, 2015, s.484). Aristoteles (M.Ö. 384-322), Nikhomakhous için Etik başlıklı eserinde (h) exis'i mizaç olarak tanımlamaktadır (Aristoteles, 2014, s.232). Aristo "Erdem nedir?" araştırması içinde olsa da etkisi, olanakları ve alışkanlıkları hakkında 'ruh'u içinde gerçekleşen üç unsur; konuşuyor ve bu bir erdem olabilir anlayışını ortaya koymaktadır. "Kıskançlık, öfke, cesaret, sevgi, kin, sevgi, arzu, açgözlülük, acı gibi genellikle zevk ya da acının izlediği şeylere ilgi duyuyorum", bunlardan etkilenmemizi sağlayan olasılık, bireyin etkilerle ilgili iyi ya da kötü durumunu mizaç olarak tanımlamaktadır (Aristoteles, 2014, s.35). Aristoteles, "Heksi"leri eğitim yoluyla edinilen ve bireylerin eylem kapasitesinin kaynağını oluşturan fiziksel beceri ve davranışları tanımlamak için kullanmaktadır. Thomas Acquinas, 13. yüzyılda "hexis" kavramını "Habitus" olarak tercüme ederken, özellikle Summa Teolojisinde inanç kazanmanın yolları üzerine yaptığı araştırmada kavramı yeniden kurmaktadır. Kendiliğinden ortaya çıkan kavram, dini geleneklerin öğretilen sosyalliğini belirtmek için yoğun bir şekilde kullanılmaktadır (Jourdain ve Naolin, 2016, s.42 Akt. Sapiro, 2015, s.484). Sarı ise Aristoteles hakkındaki yazısında "heksis"i "ruhsal durum" ya da "zihnin içinde bulunduğu bilgi durumu" olarak tanımlamaktadır (Sarı, 2011, s.123-129).

Çalışmada sunulan bu formülde kavramlar arasında denge olmadığı ve bu durumun kavramın çeşitli dillere çevrilmesinden kaynaklandığı belirtilmektedir. Bu noktadaki karışıklığın, çağdaş İngilizce çevirmenlerin genel olarak Aristoteles'in felsefi bir sanat terimi olarak geliştirdiği Yunanca bir terimin İngilizce türevini, Orta Çağ'da Latince çevirisini kullanmasından kaynaklandığı ve bunun ilginç bir etkisi olduğu ifade edilmektedir. Bu durumun bir sonucu olarak, bazı anlamsal değişimlerin veya uygunsuz çağrışımların meydana geldiği ve "hexis" kelimesinin bu duruma bir örnek olduğu belirtilmektedir (T.Lu, 2015, s.198). Hexis, sahip olmak fiilinin köküne gelen bir eki olan

bir isim haline gelmektedir. Latince habeo/toechein'e eşdeğer, sahip olmak anlamına gelmektedir. Latince habitus kelimesi "hexis"in muhteşem bir çevirisi olarak yorumlanmaktadır. Bu sebeple alışkanlık terimi daha basit bir adımda elde edilmektedir. Bununla birlikte, değişik bakış açıları tarafından çizilen bu yaklaşımlar yanlış yönlendirmelere neden olurken, İngilizce kelimenin her anlamı yanlıştır. Bir heksis sadece bir alışkanlıkla aynı değildir, hemen hemen tam tersidir (T.Lu, 2015, s.198). Latincede "habitus" sözcüğünün aslında "hexis"in çok iyi bir çevirisi olmasıdır, çünkü birincisi, "hexis"in üretildiği Yunanca fiil ile aynı manaya sahip olan, tutulacak fiilin isim şeklidir. Ancak, İngilizceden türetilen alışkanlık kelimesi, çağdaş İngilizcedeki habitus kelimesiyle aynı anlama sahip değildir. Anlamı neredeyse tam tersine işaret etmektedir. "Hexis" kelimesinin anlamı Platon'un Theaetetus'unda (M.Ö. 428-347) bir problem olarak ele alınmaktadır. Sokrates, bilginin hiçbir zaman yalnızca pasif bir özellik olamayacağını, bilginin kuşların kümeslerde tutulabildiği gibi hafızada barınamayacağını ortaya koymaktadır. Bu bilgi ne olursa olsun, Sokrates'e göre, bir heksis şahsiyetine sahip olmalı, yani bilgi aktif sahiplenmeye ve yoğunlaştırma veya dikkat etme gayretine bağlı olmalıdır. Aristoteles, ahlaki bir erdemin, bu sözcüğün seçimiyle ahlaki bir koşul olduğunu açıklamaktadır. Aristoteles, "Kategoriler ve Ruh Üzerine" adlı yapıtlarında "diyatez" kavramını yalnızca pasif ve sığ eğilimler için açıkça kullanmakta, derin ve aktif eğilimler için "heksis" kavramını oluşturmaktadır (T.Lu, 2015, s.199). Burada, aktiflik ve pasiflik noktasında aşağıda görüleceği gibi, bir benzerlik, farklı düşünürler tarafından tartışılan yaranın kavramı-bu da pasiflik veya süreklilik bir vurgu olarak okunabilir "alışkanlık" kavramı, taşıma ve Bourdieu'nün yol olarak işlenme arasında görülmektedir. Bourdieu habitus kavramının aktif doğasını vurgulamaktadır. Ancak, bu noktaya dikkat edilmelidir. Habitus her ne kadar aktif olarak değişip dönüşse de bir yapılanma yapısı olarak kökeninden kalan artıkları kısmen koruyabilen bir özelliğe de sahiptir. Habitus bağlamında, "yapıcı yapılar" olarak yapılar harika bir güce sahip olsa da habitus'un gücüne düşünce yoluyla karşı çıkmak mümkündür (Turner ve Elliott, 2017, s.462).

Habitus kavramının diğer kullanım alanlarına dönersek, kavram Aristoteles ve Thomas Acquinas dışında sosyoloji ve felsefede birçok düşünür tarafından kullanılmaktadır. Weber, Durkheim, Norbert, Marcel Mauss, Elias, Hegel, ThorsteinVeblen ve Edmund Husserl bu kavramı kullanan düşünürler arasındadır (Bourdieu, 2016, s.45). Bourdieu, sözü edilen tüm düşünürlerin etkisiyle kavramı tekrar kullanıma sokmaktadır.

Bourdieu'nün habitus kavramını kullanmasının temeli ErwinPanofsky ile tanışmasıdır. "Ponofsky'nin o zamana kadar birlikte tartışılmayan iki makalesinin Fransızca yayınlanması vesilesiyle bu fikri ortaya attım" söylemini kullanmaktadır (Bourdieu, 2010, s.12 Akt. Bourdieu, 2016, s.46). Çalışmalardan biri, mimarlık alanındaki skolastik düşüncenin habitus kelimesinin "yerli" bir kavramı olarak etkisini aydınlatmak için kullanılan çalışma, diğeri ise başrahip Suger konusunda yazılmış çalışmalardır. Bourdieu, bu makalelerden esinlenen kavramı kullandığını belirtmektedir. 1967'de Alman sanat tarihi ile ilgilenen ErwinPanofsky, Gotik Mimarlık ve Skolastik Felsefe adlı eserinin önsözünde eserini "habitus"un olumlaması olarak değerlendirmiştir. Gotik mimarinin ortaya çıkışını inceleyen Panofsky, Skolastik okulun yakaladığı eğitim sisteminde yetişen gotik mimarların Skolastik ilkeleri mimari anlayışlarına naklettiklerini görmekte ve Skolastik düşünce ile Gotik mimarlık arasındaki bu ilişkinin nedensel olduğunu düşünmektedir. Bourdieu ise bu durumu din eğitimi ve akademik eğitimi yoluyla edinilen alışkanlığın mesleğe ve sanat alanına aksetmesi şeklinde görmektedir (Jourdain ve Naolin, 2016, s.42 akt. Bourdieu ve Wacquant, 2014, s.111). Bourdieu, Panofsky'nin yazısını Fransızcaya çevirdikten sonra "habitus" kavramını kullanmaya başlamıştır. Panofsky'nin zihinsel alışkanlık ve alışkanlık oluşturan güç söyleyişlerinden etkilenen Bourdieu, habitusu eyleme yol açan yapıcı bir yapısal noktada tanımlamaya başlamaktadır. Kavramın bu ilk formülü, düşünme şeklinin, fiilin bilişsel kapasitesine değinmektedir (Swartz, 2018, s.146).

Husserl, geçmiş deneyimlerin, benliğin, başka bir deyişle egonun inşasındaki rolünü incelerken "habitus"u kullanmaktadır (Sapiro, 2015, s.484). Husserl'in yazılarında habitus kavramı, geçmiş deneyimlerle gelecekteki eylemler arasında bilişsel bir köprü olarak inşa edilmektedir. Düşünür, habitus ile aynı kökene sahip olan alışkanlık kavramını kullanmaktadır. Husserl'in öğrencisi Alfred Schutz, bilinçli olarak kavramı "Alışılmış Bilgi" olarak çevirmektedir. Alışkanlık, örf, yaratılışın zihinsel yapısı gibi araçlarda kullanılan alışkanlık sözcüğüyle kavram alakalı hale gelmektedir (Tatlıcan ve Çeğin, 2016, s.314).

Habitus kavramına bakıldığında, Bourdieu'nün pratik teorisinin ilk yapıtlarında ortaya çıktığı gibi, hemen hemen bütün yapıtlarında tartışıldığı ya da ima edildiği gibi merkezi kavramı olarak çıkmaktadır. Kavram birkaç yerde zikredilirken habitus kavramı ve diğer

kavramlar genel olarak anlatılan öykülerle somut örnekler olarak sunulmaktadır. Bu doğrultuda metin, Bourdieu tarafından idealize edilen teori ve pratiği bütünleştiren bilimsel bir girişimin elle tutulur bir örneği olarak görülebilmektedir (Bourdieu, 2015).

Bourdieu'nün başlangıcı olan uygulama kuramının altında yatan problem, eylemin disiplinini sağlayan unsurun anlaşılmasıyla ilgilidir (Swartz, 2018, s.138). Sosyolojik olarak, sosyal uygulamalar sosyal düzenliliklerle karakterize edilmektedir. Örnek olarak, çalışan ailelerin çocukları aynı alanlarda çalışmak isterken, orta seviyeli ailelerde yetişen çocukların edebi zevkleri benzerdir. Ancak bu tür uygulamaları açıklamak için hiçbir kural yoktur. Bu uygulamaları açıklamak için "Habitus" kullanılmaktadır (Maton, 2003, s.50). Bu noktada Bourdieu, eylem üzerinde yoğunlaşırken esas bir merakla hareket aldığını ve "Kurallara uymanın ürünü olmadan insan davranışı nasıl düzenli hale gelir?" sorusuyla yola çıktığını belirtmektedir (Bourdieu, 1990, s.65). Klasik sosyolojinin toplumsal gerçekliğe yaklaşımlarında Bourdieu, toplumsal gerçekliğin bireyin zihninin içerisinde ve dışında ya da şeylerde aynı anda varlığını savunan esas yaklaşımın etkileriyle hareket etmektedir. Bu yaklaşımın sosyal bilimlerde korunması gerektiği tarafında dururken, yalnızca öznelci ve nesnelci yaklaşımları sert bir dille eleştirmekten çekinmemektedir. Swartz'a göre Bourdieu, habitus kavramıyla temel olarak toplumsallaşmış bedenin (kişinin) toplumla çelişmediğini, aslında toplumun varoluş biçimlerinden biri olduğunu göstermeyi amaçlamaktadır (Swartz, 2018, s.139).

Uygulama kuramını Bourdieu'nün habitus kavramsallaştırması temelinde geliştirirken, öncelikle nesnellikten kopmanın gerekliliğinden yola çıkmakta, nesnellikten ve öznellikten kopmanın ilk anı olarak önerdiği, yani bilimsel bir araştırma sırasında önerdiği kopuş olarak çıkmaktadır. Burada Bourdieu, nesnel ilişkiler sisteminde bireyin tarihinin öne sürdüğü yapısal gerçeklikten ve grubun tarihi dışında oluşan birlikten kaçınılması gerektiğini savunmaktadır. Bu durumda pratik bir teorinin inşasını önermekte ve bu ampirik bilimin dayandığı içselliğin ve dışsallığın diyalektiğine odaklanmaktadır. Başka bir deyişle, içselliği dışsallaştırma ve dışsallığı içselleştirme fikri pratik teorinin esas başlangıç yeri olarak öne çıkmaktadır (Bourdieu, 2018a, s.158).

Bourdieu, habitus kavramıyla yapı ve fail arasındaki tarihsel karşıtlığın sunduğu sorunlu gerçeklik kavramını sorgular. Bu bağlamda, iki kutup arasındaki iddia edilen karşıtlığı reddederken, iki kutup arasındaki ilişkinin sanıldığı kadar zıt olmadığını, aynı zamanda

ilişkisel boyutun nedensel olmadığını deşifre etmeye çalışırken habitus kavramsallaştırmasını kullanmaktadır. Bourdieu'nün temel odak noktası, bireyin sosyalleşme süreciyle başlayan harekette nesnel yapıların öznel yapıları nasıl şekillendirdiği ve aynı süreçte bu biçimlenen öznel yapının tekrardan üretim koşulları altında nesnel yapıyı yeniden hayata döndürmesidir.

Bourdieu'nün vurguladığı temel özelliklerden biri habitusun tarihsel özelliğidir. Bourdieu'ya göre, "bilinçdışı asla tarihin ürettiği unutmadan başka bir şey değildir. Bu, tarihin kendisinin ürettiği nesnel yapıları o yarı doğa alışkanlığına dahil ederek gerçekleştirdiğini unutmaktır" (Bourdieu, 2018b, s.165). Tarihin bir meyvesi olan Habitus, kişisel ve kolektif uygulamalar ortaya çıkarırken tarihin ürettiği şemalarla dengeli bir tarih üretmektedir. Oyuncu pratikleriyle bir tarih yaratır, nesnel yapılarda içselleştirdiği her öğe aynı zamanda pratiğini ve geleceğini geçmişin ve şimdiki anın senteziyle şekillendirmektedir. Habitus, kolektif tarihin meyvesi olan nesnel yapıların, devamlı aynı koşullanma ve varoluş koşulları altında olan tüm organizmalarda kendilerini yerleşmiş yatkınlıklar olarak tekrardan üretmeleri için elzem ilkedir (Bourdieu, 2018b, s.173-176). Tarihin bir meyvesi olan "Habitus" sarsılmaz ve sabit değildir, çünkü yeni tecrübeler ve bu tecrübelerin etkilerine açık yatkınlıklar sistemidir. Bu aynı zamanda kader olmadığını göstermektedir. Bir dizi kesişen alanın içkin zorunluluğunun somutlaştırılmasının ürünüdür (Bourdieu ve Wacquant, 2014, s.118). Bourdieu ayrıca sosyal başkarakterlerin deneyimlerinin ve sosyal alanın tarihinin meyvesi olduğunu belirtir. Bu sebeple habitusu toplumsallaşmış bir özellik olarak tanımlamaktadırlar (Bourdieu ve Wacquant, 2014, s.128). Tüm bireylerde ortaya çıkabilen habitus, bireysel tarihte elde edilirken, aynı sürede tarihteki durumun işlevini de göstermektedir. Habitus hem dirençli hem de bulaşıcı bir nitelik taşımaktadır (Ritzer ve Stepnisky, 2018, s.519).

Habitus'u alan ve sermaye kavramıyla ilgili olarak ele alan Bourdieu'ye göre bireyin toplumsal alanda işgal ettiği konum ve sahip olduğu sermaye de yaşam tarzını şekillendirmektedir. Bourdieu için toplumsal konumlar, mekân, mülkiyet ve uygulamalar arasındaki toplumsal uzaklık sistemini ifade etmektedir. Bu aynı zamanda yaşam tarzlarının bir göstergesidir. Aktörlerin sahip oldukları sermaye düzeyi de sınıf farklılıklarının belirleyicisi olmaktadır (Ünal, 2017, s.381).

2.3 Alan

Bourdieu'nün sosyolojisindeki temel kavramlardan bir diğeri ise alan kavramıdır. Bourdieu ve Weber'in ilk yapıtlarında ele aldığı "toplumsal alan" ya da kavramın daha sonraki yapıtlarında "alan" olarak ele alındığından bahsedilmiştir. Bourdieu, insan eylemleri çalışmasının bir parçası olarak sosyal alan kavramını geliştirmektedir (Grenfell, 2008, s.69). Alan kavramı, Bourdieu tarafından fizikten ödünç alınmış bir kavramdır. Alan kavramıyla Bourdieu basit düzeyde bir bireyler kombinasyonundan söz etmez, toplumsal bir yapıdan, kendini bireye dayatan ilişkisel bir alandan söz etmektedir. Bourdieu'ye göre alan kavramıyla düşünmek ilişkisel düşünmektir. Bu ağlar, aktörün irade ve bilincinden bağımsız olarak pozisyonlar arasındaki nesnel ilişkilerin yapılandırılmasıyla alakalıdır (Bourdieu ve Wacquant, 2014 Akt. Kaya, 2018, s.398).

Alan, içinde bulunan özne veya nesne tüm olgulara kendi doğrularını uygulamaya zorlayan bir ilişkiler bütünüdür, manyetik bir alan gibi tüm olguları kendi ağırlık merkezi etrafında toplamaktadır. Eğer bir benzetme yapacak olursak, savaşa katılan herkes bulundukları durumların iktidar yetkisine sahip olma ve bulundukları alanda hiyerarşiyi düzenleme gücüne sahip olmak istemektedir. Alanda bu mücadelenin yapıldığı savaş meydanı gibidir (Bourdieu ve Wacquant, 2014 Akt. Özsöz, 2009, s.18). Sosyal alanlar içinde varolan etkiler ne rastgele eylemlerin aritmetik toplamı ne de ortak bir planın bütünleşmiş halidir. Sosyal bir aralıkta meydana gelen rekabet tarafından üretilmektedirler. Bu aralık, rekabetin genel eğilimlerini etkilemektedir. Bu eğilimler, temel hukukunu oluşturdukları oyunun yapısının içine yazılmış olan varsayımlara bağlıdır (Bourdieu, 2005, s.61 Akt Kaplan ve Yardımcıoğlu, 2020 s.26).

Aynı zamanda alan kavramının, ilişkisel düşünmeyi sağladığını söyleyen Bourdieu'ya göre; ilişkisel düşünme, bütün bilimsel çalışmaların olmazsa olmaz ilkesini oluşturmaktadır. Matematiğin, geometrinin ve modern fiziğin kendi konularına ilişkisel yaklaşımı nasılsa sosyal bilimlerde de ilişkisel yaklaşımın o olması gerektiğini vurgulayan Bourdieu, geometrideki çizgilerin, şekillerin ve noktaların ilişkili oldukları nesnelere göre değer kazandıkları gibi sosyal bilimlerde de olguların ve olayların tarihsel konteksti ve alandaki kurucu öğelerine göre değer kazandığını dile getirmektedir (Kaya, 2012, s.398).Bourdieu'nün belirttiği manada ilişkisel düşünmeyi oluşturabilmek için, alan kavramının ve çözümleme yapılacak alandaki kurucu öğelerin bilinmesi gerektiği

söylenebilmektedir. Bourdieu'nün alan kavramı, araştırmacıyı belirli bir alandaki çatışmaların nedenine bakmaya, o mikrokozmos alandaki çatışmayı makrokozmos alanla, yani iktidar ve sınıf arenalarıyla bağdaştırmaya, birbirine karşıt görünen taraflarda gerçekte ortak olan fakat ortaklığı onlar tarafından fark edilemeyen öğeleri ortaya çıkarmaya yaramaktadır. Bourdieu'ya göre piyasanın görünmez elini, hiyerarşiyi, iktidar ilişkilerini daha belirgin bir şekilde araştırmaya ve ortaya çıkarmaya fayda sağlayan alan kavramı; bir araştırmacının alan içindeki maddeleri gözden kaçırmamasını sağlamaktadır (Swartz, 2013, Akt. Hunyadvarı, 2019). Bourdieu alanın oluşum evrelerini, "Sanatın Kuralları" isimli çalışmasından ayrıntılı olarak ele almaktadır. Bu evrelere göre bir alan şu şekilde oluşur; birinci olarak özerkliğin kazanılması, ikinci olarak ikici yapının ortaya çıkması ve son olarak kendine özgü simgesel sermayenin oluşumu olarak sıralamaktadır. Bahsi geçen eserde Bourdieu bu evreleri yazınsal alanın kopuşunu ele alarak örneklendirmektedir. Burada özerkliğin kazanılması, bir anlamda içinde bulunan alana direniş göstermektedir. Bu direniş var olduğu alanın sermayesini kullanarak, ama alışagelmiş kabullerin dışında göndermeler yaparak başlamaktadır. Buna aynı kavramlara farklı anlamlar yükleyerek insanların farklı düşünmeye sevk etmek de denilebilir. Bu direniş sayesinde iki cephesi bulunan bir çatışma doğar ve kendi alanına sahip olan alan, kendi sermayesini var ederek, oluşumunu tamamlamaktadır. Bu süreç, habitusun oluşması ve bununla birlikte alanın kendisini devamlı olarak yeniden üretmeye başlamasıyla ilerlemektedir (Bourdieu, 2006, s.93-279 Akt. Özsöz, 2009, s.19).

Bourdieu'ye göre sosyal alan, değişik alanların bir arada buluşmasıyla oluşmaktadır. Bourdieu değişik alanlardan söz ederken, bu alanların özerkliğine ve kendi kurallarına dikkat çekmektedir. Bu doğrultuda, sosyolojik çözümlemesinde, esas olarak, ajanların alandaki konumlarından dolayı alanın kurallarına uyum şekillerinin çözümlemesine odaklanmaktadır. Bourdieu, toplumu toplumsal alan olarak açıklarken parçalanmış bir yapıdan bahsetmektedir. Burada bu bölümlenmiş veya bölünmüş yapı alanlara karşılık gelmektedir. Burada Bourdieu'nün kendi bilimsel yaklaşımında ısrarla vurguladığı ilişkisel sosyolojik yaklaşım, alan teorisinde somut bir şekilde bir kez daha çıkmaktadır. Bourdieu alanları ilişkisel bir şekilde ele almaktadır. Ancak alanlar kendi yasaları etrafında şekillense de tamamen bağımsız yapılar değildir. Aksine, bunlar birbiriyle ilişkili yapılardır ve bu ilişkili yapılar toplumun birliğini oluşturmaktadır. Bourdieu bu ilişkiyi somutlaştırmak için alan kavramını habitus, sermaye ve sınıf kavramlarıyla

ilişkilendirerek tanımlamaya çalışmaktadır. Bourdieu için her alan aslında bir güç alanını oluşturmaktadır.

Bourdieu'nün alan teorisinin esas özelliği, düşünürün hayatı bir oyunla karşılaştırarak teorisini kurmasıdır. Bourdieu saha ve oyun arasında bir benzetme yapar. Alan, toplumların, kendi kuralları olan alanlarda, aktörlerin bu kurallar üzerinden bir uzlaşmaya ve bir doksaya sahip olduklarının ifadesidir. Böylece aktörler bulundukları alanda nasıl davranacaklarını bilirler (Yücedağ, 2018, s.72). Bourdieu için "oyun", sahada farklı pozisyonlarda görev alanlar arasında yaşanan toplumsal mücadeleleri kavramak için açıklayıcı bir kilit görev üstlenmektedir (Tatlıcan ve Çegin, 2016, s.320). Ancak sahada oyun arasında esas bir fark bulunmaktadır. Alan, oyundan farklı şekilde, bilinçli yaratımın meyvesi değildir. Alan açıklanamayan kurallara ve düzenliliklere uymaktadır (Bourdieu ve Wacquant, 2014). Bourdieu'ya göre alan ister hayali boyutta ister gerçekte olsun, bir mücadele nesnesidir. Bir alan ile bir oyun arasındaki en ciddi fark, alanın kendisinin oyunun kurallarının devreye girdiği bir oyun olmasıdır (Bourdieu, 2018c, s.70). Oyunun bilinçli olarak formüle edildiği kurallar oyunun dışındadır. Bu kural oyun başlamadan önce ve oyun bittikten sonra geçerlidir. Oyuncular bu kurallara uyarak onay vermektedirler. Alanın özel kuralları ima edilen düzenliliklerdir (Bourdieu, 2016b, s.222-223).

Bourdieu, alan teorisinde oyun ile alan arasında yaptığı benzetme ile dikkat çekmektedir. Belirsiz ve kodlanmamış emirler alanlara hükmederken, oyun tam tersine bilinçli yaratımın ve kuralların ürünüdür. Sahip olunan sermayeye bağlı olarak tarlaların gücü tarladan tarlaya değişmektedir (Kaya, 2018, s.402). Bourdieu ayrıca oyun teorisindeki diğer kavramları da kullanmaktadır. Toplumsal yapı ile birey arasındaki ilişkinin çok boyutlu ve en önemlisi dönüştürücü yönünü açıklarken, illüzyo, doksa, sermaye ve habitus kavramlarını da ele almaktadır. Bu teori sayesinde düşünür, alan, alışkanlık ve sermaye arasındaki ilişkinin tanımına özellikle dikkat etmektedir. Düşünür, alanı habitusun şekillendiği kısım olarak açıklarken, sermayenin habitusun oluşumunda şekillendirici etkisi ve bunun doğrultusunda sınıfsal bölünmelere sebep olması gibi temel özellikleri tanımlarken kullandığı görülmektedir. Bourdieu için oyun temelde rekabetçi bir arenadır. Alandaki rekabet, değişik sermaye biçimlerinin birikimine odaklanmaktadır (Bourdieu ve Eagleton, 2013, s.270). Oyundaki oyuncuların kazançları ve kayıpları

bulunmaktadır. Bourdieu, sermaye ile mekân arasındaki yakın bağlantıya dikkat çekmektedir. Büyük harf çeşitlerini oyundaki kartlara benzetmektedir. Bunlar aynı süreçte oyunda kullanılacak ve göreceli bir güce sahip olan koz kartlarıdır. Sermayenin alandaki gücü, ayrı alanlara göre ayrı bir etkiye sahiptir. Her alanda etkisini gösteren sermaye türleri bulunmaktadır. Ancak, koz kartları olarak ayrı ayrı değerlere sahiptirler. Örnek olarak, bir öğretmenin ve bir iş adamının sahip olduğu sermayenin kendi alanlarında bir değeri vardır. Birbirlerinin etki alanına girdiklerinde, sermayelerinin değeri değişebilmektedir. Bourdieu'ye göre sermaye, bir alanın varoluş şartıdır ve sermaye türünün değerini belirleyen şey, o sermayenin kullanılabileceği bir alanın varlığıdır. Sermaye ve sermaye türleri bu alanda iki yönlü bir etkiye sahiptir. Sahada sermaye hem bir mücadele silahıdır hem de uğruna savaşılan şeydir. Bu özelliği sayesinde sahibine belli bir güç vermektedir (Bourdieu ve Wacquant, 2014, s.82). Bourdieu, oyuncu tarafından tutulan çeşitli sermaye türlerini oyundaki madeni paralara benzetmektedir. Oyuncunun göreceli gücü, oyunun sahada geliştirdiği tepkiler, risk alma, cesaret, ihtiyatlılık vb. tutumları sahip oldukları sermaye tarafından şekillenmektedir. Bunlar stratejik tutumlardır. Eşdeğer sermayeye sahip aktörler, işgal ettikleri farklı pozisyonlar gibi farklı davranabilmektedirler. Sermayelerini korumak veya artırmak için oyuncular oyunun kâr-zararlarına uygun olarak oynayabilmekte ve oyunun doğal kurallarını değiştirmek ve dönüştürmek için stratejiler geliştirebilmektedirler (Bourdieu ve Wacquant, 2014, s.83-84). Aktör, alandaki sermayenin dağılımına, yani elindeki sermayenin türüne göre konumlandırılmaktadır. Aktörlerin sahadaki konumlarına paralel olarak, sahaya ilişkin algıları, sahadaki stratejilerinin belirlenmesinde etkilidir. Başka bir deyişle, aktörler tarafından geliştirilen stratejiler, alan algısına veya alımına göre üretilmektedir (Bourdieu ve Wacquant, 2014, s.87).

Bourdieu'nün alan hakkında tartıştığı önemli noktalardan biri de alanların sınırları sorunudur. Bourdieu'ya göre alanın sınırlarını tanımlamak zorludur. Bir alanın sınırları, alanın kendi sınırları içerisinde görünmektedir. Sahaya katılanlar, alanın özel bir alt bölümüne hâkim olmak için kendilerini devamlı olarak en yakın düşmanlarından ayırmaya çalışmaktadırlar. Alanın sınırları yalnızca ampirik araştırmalarla belirlenebilmekte, ancak alanlar genellikle kurumsallaşmamış giriş engelleri içerse de bunlar ender olarak yasal sınırlara dönüşmektedir. Alanın sınırı, alanın etkisinin sona erdiği konumda görünmektedir (Bourdieu ve Wacquant, 2014, s.85). Alanın sınırına

gelince, her şeyden önce, farklı alanların her birindeki bahislerin ve çıkarların hangi noktada görünmez olduğu ve etkinliğini yitirdiği belirtilmektedir. Bu aynı zamanda alanın sınırlarını test etmenin yollarından biridir (Bourdieu, 2019, s.119). Özetlemek gerekirse; alan oyunun sürdüğü yerdir. Bireyler ellerinde bulundurdukları sermaye, irdelemeden kabul ettikleri kurallar (doxa) ve oyunun sonunda elde edecekleri bazı durumlara zaman içerisinde aşina olmaya başlamaktadırlar. Nasıl sonuca gidileceğine ilişkin sahip oldukları bu davranış kalıpları, karşılaşılan durumlar sonucunda bireylerin ortak bir yatkınlıklar bütünü oluşturmasına sebep olmaktadır. Bourdieu, bu yatkınlıklar bütününe habitus adını vermektedir (Bourdieu ve Wacquant, 2014, s.82-83).

Bourdieu alan ve habitusu da birbiriyle ilişkilendirmektedir. Bourdieu'ye göre habitusla alan arasındaki ilişki ilk olarak şartlandırma ilişkisidir. Alan, habitusu yapılandıran unsurdur. Kesişen veya kırılan alanların büyüklüğü ve kapsamı yeni alışkanlıklar ortaya çıkarabilmektedir. Bu aynı zamanda bilişsel bir yapım aşamasını oluşturmaktadır. Habitus dünyayı anlamlandırmakta ve alanının inşasını sağlamaktadır (Bourdieu ve Wacquant, 2014, s.118). Habitus, ürünü olduğu toplumsal dünyayla gerçek bir ontolojik karmaşıklık içerisindedir, hedefsiz yenilginin, bilinçdışı bilginin, toplumsal dünyanın mekanizmalarını pratikte öğrenmenin ve bilmenin esas ilkesidir (Bourdieu, 2016a, s.44-45). Burada Bourdieu'nün pratiği açıklarken habitus ile alan arasında kurulan diyalektik ilişki üzerinden birbirlerinin dönüştürücü ve aynı zamanda normalleştirici özelliğini bir suç birliği şeklinde okuduğu görülmektedir. Düşünür, toplumsal dünyayla kurulan ilişkinin sanılanın aksine bir amaç için olmadığını ortaya koymaya çalışmaktadır.

2.4 Sermaye ve Sermaye Türleri

Alan ve habitus kavramlarının yanı sıra, Bourdieu'nün açıklamalarının merkezinde sermaye kavramı da yer almaktadır. Sermaye kavramı, Bourdieu'nün sosyolojisinde, toplumsal yaşamın nasıl işlediğini anlaşılır kılmak için yararlanmamız gereken önemli bir husus olmaktadır. Bourdieu'nün sermaye kavramına yaklaşımı incelendiğinde, düşünürün başta Marx olmak üzere klasik düşünürlerin eleştirileri çerçevesinde kavrama yeni bir biçim verdiği görülmektedir.

Önerdiği yeni formla Bourdieu, kavramın tamamen ekonomik olmadığını, ekonomik, kültürel, sosyal, dini, sembolik vb. birçok farklı değişken çerçevesinde şekillendiğini

iddia etmekte ve paralel olarak farklı biçimlerini ele almaktadır. Böylece kavram, klasik yaklaşımın kemikleşmiş ekonomik temeline aykırı olarak farklı bileşenlerin varlığını doğrulayarak modern sosyolojik gelenekte genişletilmekte ve sıkıştırıldığı kapsam bir anlamda yumuşatılmaktadır. Bu yaklaşım Bourdieu'yü sermaye tartışmalarında öne çıkaran en önemli özellik olarak karşımıza çıkarmaktadır. Bourdieu, Marx'ın sermaye yaklaşımına yönelik eleştirileri etrafında sermaye kavramını şekillendirmektedir. Marx'ın ekonomik temeli olan sermaye anlayışının indirgemeci bir yaklaşım olduğunu düşünerek, toplumsal alandaki aktörlerin de kültürel ve simgesel sermayelere sahip olduklarını ve bunlar aracılığıyla toplumsal alanda yer edinebileceklerini iddia etmektedir. Bourdieu'nün bu tutumu Marksist yaklaşıma karşı bir isyan olarak yorumlanmaktadır. Bourdieu, içinde bulunduğu alana ve bölgedeki dönüşümüne göre işlev gören üç sermaye türünden söz etmektedir: ekonomik, kültürel ve sosyal. Bunlara ek olarak, bu sermaye biçimlerinin aktöre verdiği faydaları göstermek için simgesel sermayeden de bahsetmektedir. Toplumsal dünyanın yapısını ve işleyişini açıklamak için bu sermaye çeşitlerinin birlikte incelenmesi gerektiğini savunmaktadır (Bourdieu, 2010 s.47). Bu sermaye türlerini özetlemek gerekirse; Sermaye biçimlerini dört başlıkta inceleyen Bourdieu, sosyal, ekonomik, kültürel ve simgesel sermaye olarak çeşitlendirmektedir. Kısaca anlatmak gerekirse, sosyal sermaye bir bireyin alanda kurduğu ilişkiler bütünü sayesinde görünür olmaktadır. Ekonomik sermaye ise, ekonomik kaynaklara erişimi olanların sahip oldukları sermaye çeşididir. Kültürel sermaye, iktidarda bulunanların eğitim aracılığı ile bireylere ulaştıkları yapıdır. Aynı zamanda kültürel sermaye için bilgi sermayesi denebilmektedir. Bourdieu için kültürel sermaye kendini üç şekilde göstermektedir (Nash, 1990, s.432 Akt. Hunyadvarı, 2019 s.37).

1) "Akıl ve bedenin durumuna bağlı bir şekilde varolarak

2) Kazandığı kurumsal yapı içerisinde (örnek olarak eğitimsel nitelikler)

3) Kültürel değer olarak nesneleşerek."

Dördüncü ve son olarak ise simgesel sermaye, iktidar yeniden üretimi barındıran döngüyü işler hale getirmek için, bir baskı unsuruna ihtiyaç duymaktadır. Kısacası bir toplumsal eyleyici üzerinde yürütülen şiddet şekli olarak tanımlanabilmektedir (Bourdie-Wacquant 2014, Akt. Hunyadvarı, 2019).

2.4.1. Ekonomik sermaye

Bourdieu'nün sermaye kavramına yaklaşımı incelendiğinde, düşünürün başta Marx olmak üzere klasik düşünürlerin eleştirileri çerçevesinde kavrama yeni bir biçim verdiği görülmektedir. Ekonomik sermaye, direkt paraya dönüştürülebilen ve mülkiyet haklarına dönüştürülerek saklanabilen bir sermaye çeşididir (Bourdieu, 2010, s.49). Çoğunlukla aktörlerin varlıklarını ve maddi gelirlerini ifade etmektedir. Bourdieu'nun yaklaşımında üzerinde durduğu toplumsal eşitsizliğin kökenini açıklamaya çalışırken vurguladığı temel unsurlardan biri olarak öne çıkmaktadır. Aynı zamanda bu sermaye biçimi, Bourdieu'nun Marx'ın savunduğu sermaye türüne yakın olarak tanımladığı sermaye türüdür ve kültürel sermaye ile üst sıralarda yer alırken toplumsal alanda eşitsizlik ortaya çıkaran esas güçtür (Göker, 2007, s.282).

Bourdieu'nün ekonomik sermaye kavramı ile Marx'ın sermaye sınıfı arasındaki farka bakacak olursak; Bourdieu'nün Marx'ın sermaye sınıfı ekonomik açıdan üretim araçlarına sahip olanları ifade etmektedir. Bu sebeple Marx'taki sermaye sınıfının sınırları ve ölçütü belirlidir. Üst sınıfın yerini tutan bir burjuva sınıfı betimlemesidir. Bourdieu'da ise sınıfı açıklamak için ekonomik sermaye yalnız başına yeterli değildir. Diğer üç sermaye türü olan sosyal, kültürel, simgesel sermayelere de bakmak gerekmektedir (Suğur ve Baran, 2013, s.2-19)

2.4.2. Sosyal sermaye

Sosyal sermaye kavramı, Bourdieu'yü sosyolojide bir basamak öne çıkaran bir başka yaklaşımdır. Bu kavram sosyoloji, ekonomi, siyaset bilimi ve psikoloji gibi çeşitli alanlarda da kullanılmaktadır. Bununla birlikte, farklı teoriler ve insanlar tarafından kullanılmasına rağmen, kavramın açık bir tanımına rastlanmamaktadır. Genellikle kişilerarası ilişkilerle yakından ilgilidir. İnsan ilişkilerinde ağlar sonucunda elde edilen bir sermaye biçimi olarak öne çıkmaktadır.

Aynı zamanda güven ilişkilerini ifade eden sosyal sermaye, en az iki birey arasındaki güven duygusuna dayalı iletişim kurma imkânı sunan, toplumu var eden bireyler, sivil toplum örgütleri ve kamu kurumlarının koordinasyon ilişkilerini kolaylaştıracak toplumun üretkenliğini arttıran bir güven ağı olduğu da söylenebilmektedir (Karagül, 2005, s.39). Toplum kesimlerinin ve bireylerin birbirlerine olan güven düzeyi, yazılı olan

ve olmayan her türlü toplumsal davranış ve kurallardan oluşan normlar ve sosyal içerikli iletişim imkanlarının niteliği, sosyal sermayenin genel bir düzeyini belirlemektedir. Bu çerçevede sosyal sermaye en anlaşılabilir şekliyle hem toplumsal hem bireysel olarak güvene dayalı ilişkiler düzeyi olarak tanımlanabilmektedir (Karagül ve Dündar, 2006 s.63-65).

Bourdieu'ya benzer şekilde Coleman, sosyal sermayenin yarattığı eşitsizlik ile okullardaki akademik başarı arasındaki ilişkiyle ilgilenmektedir. Lise öğrencileri dini, etnik, sosyal sınıf vb. üzerine yaptığı araştırmalar sonucunda aile ve sosyal yapının arka planındaki özelliklerin okulun yapısından daha ağır bastığını gözlemlemektedir. Örnek olarak, Katolik okullarında okuyan öğrencilerin ve devlet okullarında okuyan öğrencilerin geçmişleri ve becerileri karşılaştırıldığında, okula devamsızlık veya okulu bırakma sıklığı daha düşüktür. Coleman, bu durumun öğretmenlerin beklentilerini destekleyen sosyal normların aileler ve öğrenciler üzerindeki etkileri ile açıklanabileceğini savunmaktadır (Grenfell, 2008, s.31).

Sosyal sermaye, ifade ettiği toplumsal ilişkiler bağlamında ele alındığında ve kavramın kökenleri incelendiğinde, insan ilişkilerinin toplumsal boyutuna vurgu yapan temalar Antik Yunan'a; Platon ve Aristoteles'e kadar uzanabilmektedir. Platon ve Aristoteles toplumsal vurguya dikkat çeken düşünürlerdir. Platon, "Cumhuriyet" başlıklı metinde devleti anlatırken, bireylerin kendi kendilerine yetmediklerine ve devletin kendi ihtiyaçlarını karşılayamadığı zaman kolektif bir oluşum olarak ortaya çıktıklarına dikkat çekmektedir. İnsanların ihtiyaçlarını karşılamak için başkalarından yardım istediklerine ve bir çatı altında toplanmaları gerektiğini düşünmektedir. Başka bir deyişle, insanların kendi kendine yeterli olmadıkları için başkalarıyla ilişki kurmaları gerekmektedir (Platon, 2012, s.67). Antik çağda toplumsallığı vurgulayan bir diğer isim Aristoteles'tir. 'NicomacheanEtiği'nde düşünür, bireyi rasyonel bir varlık olarak görse de onu toplumdan bağımsız bir varlık olarak görmez ve mutluluğun diğer insanlarla ilişkilere bağımlılığını vurgulaması dikkat çekici bir özellik taşımaktadır (Aristoteles, 2014). Toplumsallıkla ilgili tartışmalar felsefe tarihinde her zaman merkezi bir yer edinmiştir. Özellikle 17. ve 18. yüzyıllarda toplumsallığı savunanlarla toplumsal felsefede ona karşı çıkanlar arasında gelişen kutuplaşmada birçok düşünür ön plana çıkmıaktadır. Örneğin "İnsan insanın kurdudur" teziyle ön plana çıkan Thomas Hobbes, insanı Leviathan'da

kötü niyetli bir yaratık olarak görerek toplumsallığı doğrulamamaktadır. Toplumun insanların korkuları neticesinde oluştuğuna işaret etmektedir (Hobbes, 2016, s.133). Sosyoloji tarihinde sosyal sermaye kavramına yönelik kullanım ve yaklaşımların kökenleri ilk sosyolog olan Tacqueville, Durkheim, Weber, Marx ve Tönnies'e kadar uzanabilmektedir.

2.4.3. Kültürel sermaye

Bu sermaye biçimi, Bourdieu'nün sermaye çalışmalarında temel öneme sahip başka bir alt kategoridir. Bu sermaye biçimi, bir hiyerarşi kuran temel bir güç olduğu için düşünürün sosyolojik yaklaşımında daha merkezidir. Bu sermaye biçimi, yarattığı toplumsal eşitsizlik nedeniyle ekonomik sermaye ile ortak bir özelliğe sahiptir. Bununla birlikte, eşitsizliğin açıkça görülebildiği noktada, ekonomik sermayeden daha az göze çarpmaktadır.

Bourdieu, kültürel sermayesini belirli koşullar altında ekonomik sermayeye dönüştürülebilen ve eğitim yoluyla kurumsallaşabilen bir sermaye türü olarak tanımlamaktadır (Bourdieu, 2010, s.49). Farklı sınıflardan öğrencilerin akademik başarılarını incelerken kültürel sermaye kavramını kullandığını belirtmektedir. Farklı sınıflardan gelen çocukların eğitim alanında maruz kaldıkları eşitsizliği, farklı sınıf kökenleri olan çocukların eğitim kazanımlarını sınıflar arasındaki kültürel sermaye ile ilişkilendirerek açıklamaya çalışmaktadır. Bourdieu bu yaklaşımla hem toplumsal alanda ortak bir doksa şekline gelen akademik becerinin "doğal bir yetenek" olduğu düşüncesinden hem de sosyal sermayeye dayalı anlayışındaki ön kabullerden kopmaktadır. Burada Bourdieu, ekonomistlerin eğitim yatırımlarına yönelik sade ekonomik yaklaşımlarında kültürel ve sınıfsal özellikleri gözden kaçırdıkları eleştirisine dayanarak, ekonomik sermayenin yanı sıra kültürel sermaye kavramını da kullanmaktadır (Bourdieu, 2010, s.50). İstatistiksel sonuçlarda, eğitim sisteminin yoksul sınıflara indiğinde mükemmel bir eleme sistemine dönüştüğünü gözlemlemektedir. Bunların yanı sıra, eğitim sistemindeki eşitsizliklerin daha da örtük biçimlerinin kariyer seçimlerine yansıyan sermaye ve sınıf etkileri olduğunu da gözlemlemektedir. Örneğin alt ve orta sınıf öğrencilerinin sadece ve sadece bazı meslekleri tercih ettikleri, diğer bulguların ise gecikme, not tekrarı veya okulun uzatılması gibi olguların yaş gruplarına göre daha az sıklıkta olduğu görülmektedir (Bourdieu ve Passeron, 2018, s.14).

Bourdieu, somutlaşan kültürel sermayenin alışkanlığa dönüştürülemeyeceğinin ve maddi miras olarak aktarılamayacağının altını çizmektedir. Kültürel sermaye bilinçsizce, kasıtlı bir durum olmaksızın, toplumsal sınıfa ve toplumsal alandaki önemine bağlı olarak farklı oranlarda elde edilmektedir. Kültür sermayesinin her zaman ilk edinildiği koşulların izlerini taşıması, değerini belirleyen niteliktedir. Örneğin, bir sınıfa veya bölgeye özgü bir dil, aktörün bireysel kapasitesinin dışında biriktirilememektedir. Onu taşıyan aktörle birlikte, zamanla zayıflamakta ve kaybolmaktadır. Dolayısıyla, örtük ve kalıtsal aktarıma tabi oldukları için, farklı girişimlerle bireye bağlı olarak, bireyin kendi çabasıyla edinildiği zaman eski ayrımlarla tezat oluşturmaktadırlar. Bunun nedeni, devir ve iktisadın sosyal koşullarının ekonomik sermayeden daha örtük olmasıdır. Bu şekilde, bir sermaye olarak belirtilmeyecektir. Bir tanıma gücü gibi simgesel sermaye olarak işlev görme eğilimindedir. Bourdieu'ye göre ayrımlar, egemen aktörlere sembolik mantığına ek olarak kültürel sermayeye sahip maddi ve simgesel kazançlar sağlamaktadır. Kültürel alandaki yetkinlik, ancak nadir durumlarda kültürel sermayenin gruplandırılmasında yer alan konumda değer kazanmaktadır. Aynı zamanda bir ayırma mekanizmasına tekabül ettiği için sahibine kar sağlamaktadır (Bourdieu, 2010, s.53-54).

Kültürel sermayenin sembolik faaliyetinin en kuvvetli ilkesi, aktarım mantığında yatmaktadır. Nesneleştirilmiş kültür sermayesi elde etme koşulu, aileyi etkileyen kültür sermayesine bağlıdır. Güçlü bir kültürel sermayeye sahip çocuklar, en başından beri ona sahip olmaktadırlar. Kültürel sermayenin birikimi tüm sosyalleşme sürecine yayılmaktadır. Kültürel sermaye devri, sermayenin miras vesilesiyle aktarılmasının en örtük şeklidir, dolayısıyla yeniden üretim stratejilerinin esas unsurudur. Ekonomik ve kültürel sermaye arasındaki ilişki, onları elde etmek için gereken süre boyunca kurulur. Ailelere ait kültür sermayesindeki farklılıklar öncelikle aktarım ve birikimin gerçekleştiği yaş farkını ve ikincil olarak uzun vadeli bir kazanım sürecinin kültürel talepleri karşılama yeteneğini içermektedir (Bourdieu, 2010, s.55-56).

Başka bir kültürel sermaye biçimi nesneleştirme ile ilgilidir. Kültürel sermaye, maddi öğelere dönüşmesiyle nesnelleşir. Herhangi bir kültürel nesne ekonomik sermayeye dönüştürülebilir. Burada Bourdieu, resim koleksiyonunun ekonomik sermayeye dönüşümünü örneklemektedir. Ancak bu devirde söz konusu olan legal mülkiyettir.

Kültürel mallar hem ekonomik hem de sembolik olarak elde edilebilmektedir (Bourdieu, 2010, s.56-57).

2.4.4. Simgesel sermaye

Bourdieu'nün sosyolojisinde simgesel sermaye oldukça önem verilen bir kavramdır. Simgesel sermaye, diğer sermayelerin içerisinde görülebilecek, sahip olunabilecek simgesel dfeğerler bütünüdür. Diğer sermaye türlerinin herhangi birinde, algı kategorileriyle kavrandığında büründüğü durumdur. Bir toplumda ekonomik çıkarlar (illusio) önem kazanmışken, bir diğer toplumda kültürel çıkarlar önem kazanabilir. Bu durum simgesel sermayenin, şiddete dönüşmesi noktasında da farklılık doğurur böylece simgesel şiddetin boyutunu da belirlemiş olur (Özsöz, 2009, s.22).

Simgesel sermayeyi devlet üzerinden örneklendirmek faydalı olacaktır. Devlet yeniden üretimi sağlamak için, fiziksel şiddet içermeyen baskı unsuru kullanır. Simgesel şiddet, bir toplumsal eyleyici üzerinde kendi suç ortaklığıyla uygulanan şiddet biçimidir (Bourdieu ve Wacquant, 2014, s.166). Simgesel şiddetin özelliklerinden bir taneside egemenlik ve boyun eğme ilişkilerinin sevgi ilişkilerine, iktidarın karizmaya dönüşüm sağlamasıdır. Bu kabul ettirme sürecinde devletin elinde bulundurduğu baskı araçları simgesel sermayedir ve kültürel sermaye üzerinden ilerlemektedir. Başka bir alanda ise simgesel sermayenin içeriği farklı bir anlam kazanacak fakat simgesel şiddeti sağlaması durumunda yine aynı işlevi görecektir. Daha net bir anlatım ile simgesel sermaye içindeki zıtlıklar ya da bölünmeler aracılığı ile algılandığında, her türden sermayenin aldığı biçimdir (Bourdieu, 1995, Akt. Özsöz, 2007, s.121-127).

2.5 Toplumsal Değişme

Toplumsal değişme kaçınılmaz olduğu gibi, bir süreç sonunda farklılaşmak; bir başka biçime girmek şeklinde de tanımlanabilmektedir. Buna göre değişme, aslında hiçbir doğrultuyu kabul etmeyen, ifade etmeyen bir kavramdır. İleriye doğru gidebileceği gibi, geriye doğru da değişim gerçekleşebilmektedir. Toplumsal değişmeyi bu çerçevede incelediğimizde genel olarak "toplumun yapısını oluşturan toplumsal ilişkiler ağının ve bunları belirleyen toplumsal kurumların değişmesi" olarak tanımlamak doğru olacaktır (Metin, 2008). Her şeyden önce toplumsal yapıdaki maddi ve manevi durumdaki unsurlar ve güçlerde görülen her türlü farklılaşma durumunu ifade etmektedir. Toplumsal yapı ve

davranışların farklılaşması olan değişme, çeşitli alanlarda varolan spesifik hareketler olduğu gibi, belli alanlarda olan genel farklılaşma olayları olarak da görülebilmektedir (Akyüz, 1991, s.268 Akt. Metin, 2008).

Genel olarak söyleyebiliriz ki değişime uğramayan bir insan topluluğu düşünmek mantıklı olmayacaktır. Değişimin belirli bir zaman dilimi yoktur, kimi toplumlarda hızlı bir değişim söz konusuyken kimi toplumlarda yavaş bir değişim söz konusudur. Fakat bir değişimden bahsedebilmek için bir süreye ihtiyaç duyulmakta ve her toplum aynı yönde ilerlemeleri ve etkilenebilmeleri mümkün olmadığı için toplumsal değişme bu süreç içerisinde izlenerek gerçekleşmektedir. Toplumsal değişme kavramı ile ilgili tanımlar, genel olarak birbirine benzer ifadeler içermektedir. Toplumsal değişme, yazarlara göre, toplumun temel ilişki alanlarında ve toplumun yaşama biçimlerinde oluşan değişiklikleri göstermektedir (Özer, 2003 akt. Sümer, 2006). Bu çerçeveden yola çıkarak toplumdaki tüm ilişki alanlarını dikkate aldığımızda toplumsal değişmeyi; toplum yapısının temel alanlarında (siyaset, eğitim, ekonomi, aile, eğitim ve kültür); var olan ilişkilerde ortaya çıkan çeşitlilikler olarak tanımlamak mümkün olacaktır (Sümer, 2006).

Var olan tüm toplumlar ister hızlı ister yavaş olsun muhakkak değişim sürecini yaşamaktadır. Değişmenin hızı toplumların içerisinde bulundukları koşullara göre farklılık gösterebilmektedir. Hem bireyler için hem de toplumlar için değişim kaçınılmaz bir olgudur. Toplumun temel kurumlarını oluşturan başlıca alanlar, ekonomi ve siyaset gibi bilim dalları toplumun gereksinimlerini karşılamak adına oluşmuştur. Zaman içerisinde ortaya çıkan tüm buluşlar ve keşifler bireylerin farklı ihtiyaçların varlığına ve bu ihtiyaçların giderilmesi amacıyla üretilmesinde rol oynamaktadır (Kazancıoğlu, 2019). Yaşamın sürdürülebilmesi için bireylerin problemlerini çözmeleri temel zorunluluktur. Şüphesiz toplum içerisinde her bireyin bir diğerine ihtiyacı vardır. Çekirdek aileler gibi, ortak alanda yaşayan tüm bireyler avlanma biçimleri, hayvanların evcilleştirilmesi, toprağın verimliliğine, kullanımına dair öğrenmiş oldukları bilgileri neslin devamı için kendisinden sonra gelecek kuşağa öğretmektedir. Bu durum zamanla kurumsallaşmayı ortaya çıkartmaktadır. Fakat nesilden nesile aktarılan birkaç temel bilgi zamanla değişime uğramaktadır. Değişime sebebiyet veren unsurlar doğayla kurulan ilişkiler, topluluk üyeleri ile kurulan ilişkiler ve dış dünyanın etkileri olarak söylenebilmektedir (Sezal, 2010, s.562 Akt. Özlem Kazancıoğlu, 2019, s.15).

Toplumsal değişmenin nedenleri olarak, içten kaynaklanan değişme nedeni ve dıştan kaynaklanan değişme nedeni olmak üzere iki başlık altında toplanabilmektedir. İçten kaynaklanan nedenler toplumun içyapısından etkilenmektedir. Dıştan kaynaklanan nedenler olarak, toplumun diğer toplumlarla olan ilişkileri sonucunda ortaya çıkmaktadır. Bu ilişkiler; ticari, kültürel, diplomatik ve bilimsel kaynaklı olarak açıklanabilmektedir. Toplumun değişmesinde önemli rol oynayan, içten ve dıştan kaynaklanan etkenleri bir bütün olarak ele almak gerekmektedir. Bu etkenleri, birbirinden bağımsız olarak bakmak; toplum için bilimsel ve yöntemsel yanlış ve eksikliklere sebebiyet verebilir. Toplumda meydana gelen değişimler, bazen ihtilal ve savaş ortamlarının getirdiği beklendik veya beklenmedik bir şekilde değişimler gerçekleştirmektedir. Nitekim toplum her an değişikliğe uğrayabilmektedir (Sayın, 1994, s.138 Akt. Ayaydın, 2015).

Toplumsal değişme, toplumun maddi ve manevi öğelerinde beliren değişmedir (Capra, 1992, s.1 akt. Özdemir, 2010). Toplumsal değişme için aynı zamanda, sosyal yapının değişmesidir denebilmektedir. Sosyal yapıdaki değişme ise toplumun büyüklüğünde, dengesinde, sosyal sistemlerin yapı ve fonksiyonlarında meydana gelen değişme olarak tanımlanmaktadır (Kongar, 1972, s.44 akt. Yıldız, 1999). O halde toplumsal değişme, hem sosyal davranıştaki değişikliği ve daha bütüncül sosyal sistemdeki değişimi ifade etmektedir. Bu sebeple sosyal kurumda, kurumlar arasında ve çeşitli sosyal rol modelinde meydana gelen bir değişmeden söz edilebilmektedir. Toplumsal değişme bu bağlamda, dini ya da ekonomik hayatın sosyal ilişkiler modelindeki değişimleri içermektedir. Ayrıca kültürel ve sosyal yapıyı belirleyen unsurun bireyler arası ilişkiler olduğu göz önüne alınacak olursa, toplumsal değişme, sosyal, kültürel ve siyasi alanları kapsayan değişme olarak değerlendirilebilmektedir (Yıldız, 1999). Ayrıca toplumsal değişmenin üç farklı türü ya da dinamiği mevcuttur. Bunlar toplumu yönetenlerin kendi arzu ve istekleri için yön verdikleri değiştirme süreçleri, kendiliğinden, doğal olarak oluşan toplumsal değişmeler ve sosyal hareketlerdir. Sosyal hareketler bir toplumda toplumsal değişmenin hem bir ürünü hem de bir üreticisidir. Bir toplumun yapı ve unsurlarını, bu yapı ve unsurlarındaki değişimleri, o toplumu oluşturan insanlardan ve onların özelliklerinden bağımsız olarak irdeleyebilmek pek mümkün olmamaktadır (Kuştemir, 2017).

Mübeccel Kıray'a göre toplumsal değişme, derece derece ve yavaş yavaş gerçekleşmektedir. Belirli bir dereceden sonra bunun bütünü ile bir yapı değişikliği

halinde geldiği gözlemlenmektedir. Bu sebeple belirli bir anda, toplumda bazı özellikler derece bazıları ise yapı farklılığı halinde göze çarpmaktadır. Bahsettiğimiz bu bütün her zaman aynı farklı tempolarda gerçekleşmektedir. Bu yapıyı meydana getiren öğelerin birbirine bağlı ve bağımlı oluşları da değişmenin rastgele olmamasına sebep olmaktadır. Böyle karşılıklı ilişkiler bütünü halinde oluşması ve aynı zamanda sosyal yapının bir tarafının değişime uğrayıp diğer taraflarının değişmeden kalmasına imkân vermemektedir. Bu sebeple her toplum daima değişme halinde olmasıyla birlikte, birbirine bağlı ve bireyler arası ilişkilerin ve değerlerin her zaman denge halinde kaldığı bir sistemdir (Kıray, 2000 Akt. Kuştemir, 2017).

Kısacası bu değişimi toplumu, toplumsal yapıda ve kurumlarda oluşan ilişkilerin değişimi olarak açıklamak, değişimi toplumsal kurumlardaki ilişkiler üzerinden tartışmayı mümkün kılmaktadır. Bu değişim arka planında bireylerin yani aktörlerin davranışlarındaki değişim yatmaktadır (Kongar, 1972, s.45 Akt. Erdem, 2021). Bu sebeple toplumsal değişme söz konusu olduğunda, toplumsal yapıdan başlayarak, o toplumun kurumlarında, bireylerin ilişkilerinde ve davranışlarında oluşan değişimler anlaşılmaktadır. Değişim sosyolojisinin değerli isimlerinden P. Richard Appelbaum'a göre değişim ve insan eyleminin dört düzeyi bulunmaktadır (Appelbaum, 1970, s.8-9 akt. Erdem, 2021). Bu dört düzey; Bireysel Düzey, Bireyler Arası Etkileşim Düzeyi, Toplumsal Düzey, Kültürel Düzey olarak sıralanabilmektedir. Sosyolojinin konusu olarak daha çok toplumsal düzey ele alınacaktır. Toplumbilimcilerin ilgi alanı olan bu düzey, toplumsal oluşumları, bireylerin dışında ve üstünde gören bir anlayıştır. Emile Durkheim'in "toplumsal olgular"ı, "birey üzerinde dış sınırlama koyabilen her eylem biçimi" olarak açıkladığı düşünce biçiminin bir yansımasıdır. Bu düzeyin temsilcisi olarak Durkheim'a göre bu düzey için değişim, toplumsal değişme olarak ifade edilmektedir (Erdem, 2021).

2.6 Taksicilik ve Taksi Şoförlüğü

Ülkemizde trafikte en fazla zaman geçiren insanlar yaşamını trafikte araç kullanarak kazananlardır. Araç kullanarak para kazanan, şoförlük ile geçimini sağlayan bu durumu meslek haline getirmiş birçok insan bulunmaktadır. Bu meslek içinde de belediye otobüs şoförleri, makam şoförlüğü yapanlar, öğrenci ya da çalışanları taşıyan servis şoförleri, kamyon, tır şoförleri ve taksi kullanan taksi şoförleri sayılabilir (Eryılmaz, 2008, s.2).

Türk Dil Kurumu Büyük Sözlükte sürücü; karada kullanılan motorlu araçları sürüp yöneten kişi, mesleği araba kullanmak olan sürücüler ise şoför olarak tanımlanmıştır (TDK, 2011). Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik yönetmeliğinde ise sürücü, karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı sevk ve idare eden kişi, şoför ise karayolunda, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtı süren kişi olarak belirtilmiştir (KGM, 2006).

Taksi, yapısı ile itibariyle şoförü de dahil olmak üzere en fazla 9 oturma yeri olan, insan taşımak için yapılmış ve taksimetre yolu ile yolcu taşıyan ticari motorlu araçlara verilen genel bir addır. Yolcu, taksi ve taksi-dolmuşta şoför dışında araçta bulunan ve ücret karşılığında gideceği yere taşınan kişileri tanımlar (İBB, 2009). Taksi şoförü ise, iş sağlığı ve güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtla, ücret tarifesi ile belirlenmiş belirli bir ücret karşılığında, kamu hizmeti yolcu taşımacılığı yapan nitelikli kişidir (MYKK, 2007, Akt. Erdoğan, 2016, s.19).

Kamyon, tır şoförleri gibi uzun mesafeli yolculuğun haricinde kısa mesafeli yolculuk, dünyada en fazla kullanılan ulaşım yoludur. Bu kısa mesafeli yolculuklarda ise en çok tercih edilenler arasında taksiler gelmektedir. Taksiler, bir kişi ya da küçük bir gruba hizmet veren toplu taşıma aracıdır. Taksilerin bahsettiğimiz diğer ulaşım araçlarına göre birçok yararı bulunmaktadır. Bu yararları sıralamak mümkündür (Berwal, Minhans ve Al-Balushi, 2013, s.33-34 Akt. Kılıç, 2019, s.115):

- Kapıdan kapıya hizmet,
- Az maliyetle 24 saat hizmet,
- Konfor, rahatlık ve güven,
- Park problemlerinin yaşanmaması,
- Adres problemlerinin yaşanmaması.

Taksilerin iki kilit noktası bulunmaktadır. İlk olarak özellikle trafikte yoğun olmayan saatlerde, seyrek nüfuslu bölgelerde kolayca bulunabilmesi ikinci olarak ise seyahat etmenin güç olduğu bölgelerde ulaşımı kolaylaştırmasıdır. (Berwal, Minhans ve Al-Balushi, 2013, s.34 Akt. Kılıç, 2019, s.115). Taksi hemen hemen herkesin yararlanabileceği bir taşıma çeşidi olmakla birlikte, daha yoğun olarak şehrin yabancıları,

yaşlılar, engelli kişiler, sürücü belgesi olmayanlar ya da hastalık, alkol gibi durumlarda araç kullanamayacak kişiler için tercih edilen bir taşıma çeşididir (Can, 2010, s.5).

Taksicilerin çalışma saatleri, ulaşım sektöründen geçimini sağlayan diğer meslek gruplarından biraz daha karmaşık gözükmektedir. İstanbul'da taksiler genellikle sabah saat 04:00 ile 16:00 arası ve 16:00 ile 04:00 arası iki vardiya şeklinde kiralanır fakat bu vardiya saatlerine pek uyulmadığı bilinmektedir. Taksi şoförleri ise genellikle 3'lü vardiya sistemi kullanmaktadırlar. Bu 3'lü vardiya saatleri sabah saat 06:00 ile 15:00 arası, 15:00 ile 23:00 arası ve 23:00 ile 06:00 arası olarak sistemlerini kurmuşlardır. İsteğe bağlı olarak bazı taksi sahipleri araçlarını gece çalıştırmamaktadırlar bu durumlarda ise 2'li vardiya sistemini kullanmaktadırlar. Vardiya değişimi duraklarda olmaktadır fakat taksi şoförü ve taksi sahibi arasındaki ilişkiye bağlı olarak bu değişim mekanları değişiklik göstermektedir. Taksi durağında değişimi gerçekleşecek araçlar için ise şoförler genellikle değişim saatinden daha önce durağa gelerek aracı bir sonraki şoföre teslim ederler (Eryılmaz, 2008, s.4).

2.6.1. Taksi ücretlendirilmesi ve taksicilik şartları

İstanbul'da 2022 itibariyle 17 bin 395 taksi bulunmaktadır. Bu taksilerin plaka kullanım hakları tahsis denilen sistem ile geçmişte İl Trafik Komisyonları tarafından, 5216 sayılı yasadan sonra ise büyükşehirlerde Ulaşım Koordinasyon Merkezlerince belirlenen kurallar içerisinde İBB tarafından sahiplerine verilmektedir. İstanbul'da en son plaka düzenleme sayısı 1991 yılında yapılmıştır. Plaka sayısında yeni bir düzenleme yapılmadığı sürece var olan sayıda artma ya da eksilme olmasından söz edilemez. Taksi plakası fiyatının, plaka sahipleri tarafından plakayı satmadığı sürece bir önem taşımamaktadır. Taksi sahipleri taksilerini bir yatırım aracı olarak görmemekte ve plaka değerine göre geçimlerini temin etmek üzere bakmaktadırlar. Çünkü plaka fiyatları taksicilerin günlük kazanç ve masraflarını değiştirmemektedir (Ayyıldız, 2016, s.13).

Şehirlerde taksi sayısını belirleyen bazı unsurlar vardır. Bunlar şu şekilde sıralanabilir:

- Şehrin sosyo-ekonomik düzeyi,
- Şehirlilere sunulan toplu taşımada hizmet düzeyi,

- Şehrin yerli ve yabancı turist çekme potansiyeli,
- Şehirdeki ticari ve kültürel aktivitelerin yoğunluğu,
- Şehrin coğrafi ve topografik yapısı ile yerleşim özelliği.

İstanbul içerisinde 17 bin 395 taksi sayısı ile birlikte 670 taksi durağı bulunmaktadır (İTEO, 2022). Her ne kadar 670 taksi durağı bulunsa da kimi şoförler bu duraklara bağlı kimileri ise bağımsız olarak çalışmaktadırlar. Duraklarda sıra ile bekleyen taksilerden "kafadaki taksi" telefonla gelen çağrı ile müşterisini almaya gider. Müşterisini gideceği yere bıraktıktan sonra, dönüşte başka bir müşteriyi alabilirler veya durağa geri dönebilirler. Taksi şoförleri, mesafe, trafik yoğunluğu ve hava şartları gözetmeksizin yolcu çağrılarına cevap vermek ve yolcuyu gitmek istediği yere ulaştırmak zorunluluğundadır (Ayyıldız, 2016). Tüm taksi şoförlerinin bağlı olduğu, İstanbul Taksiciler Esnaf Odası, İstanbul'daki taksici esnafının meslek birliği konumundadır ve 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu'na göre kurulmuştur fakat taksicilik hizmetinin ücret düzenlemesi İTEO'na göre yapılmamaktadır. Ücret düzenlemesi, İBB'nin yönlendirdiği ve diğer kamu paydaşlarının temsilcilerinin bulunduğu Ulaştırma Koordinasyon Merkezi (UKOME) tarafından yapılmaktadır (Tetikol, 2018, s.67). Senelerdir Türkiye'de bütün taksi tarife kararları S Modu (tek sistem) hesaplamaya göre alınmaktadır. Türkiye'deki bütün taksi tarifelerinde aşağıdaki parametreler bulunmaktadır:

- Açılış ücreti,
- Dakikadaki bekleme ücreti,
- Kilometre ücreti,
- Birim mesafe,
- Birim bekleme süresi (Altunkaya, 2016, s.20).

Daha önceki senelerde birçok şehirle birlikte İstanbul'da da gece tarifesi ile gündüz tarifesi arasında fark vardı. Büyükşehir olarak İstanbul, Ankara, İzmir gibi şehirlerde köprü, otoyol, tünel gibi ekstra ücretlerin taksimetreye girilebilmesi için tarifelerde birim

ekstra miktarı da bulunmaktaydı. Fakat taksi yolcularının şikayetleri sonucu ilk önce İstanbul'dan başlayarak neredeyse tüm Türkiye'de hem gece tarifesi hem de ekstra köprü, otoyol, tünel gibi ekstraların ücret girebilme durumu kaldırılmıştır (Altunkaya, 2016, s.20).

Taksi sahibi olmak için bazı şartlar mevcuttur. Bunlardan birisi kişinin sosyal güvenceye sahip olmaması gerekmektedir. Kişi eğer sosyal güvenceye sahip olmak istiyorsa, araç sahibi değil, bir takside şoför olarak çalışması gerekmektedir. Kişi sosyal güvencesinin olmamasını kabul ettikten sonra, kendisine plaka tahsis edebilmek için büyükşehir belediyesine başvurması gerekmekte ve ruhsatı alabilmek için yıllık harç parası ödemek durumundadırlar. Taksi şoförü olarak işe başlamak için öncellikle çalışacak kişinin vergi dairesinden şoförlük mesleğinin içinde olduğu diğer ücretler kısmından vergi mükellefi olması zorundadır. Vergi mükellefi de olduktan sonra şoför esnaf sicile giderek kaydını yaptırır.

Ticari taksi sürücüsü olarak çalışmak isteyen kişinin vergi mükellefi olup odaya kaydını yaptırdıktan sonra belediye tarafından mecburi hale getirilmiş bazı şartları da yerine getirmesi beklenmektedir. Bu şartlar Ek-3'te bulunmaktadır. Bununla birlikte bu şartlardan en önemlisi İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü tarafından yürütülmekte olan, taksi sürücülerine yönelik mesleki geliştirme ve uyum kurslarıdır. Bu kurslarda, taksi sürücülerine Trafik Mevzuatı, ilk yardım, davranış bilgisi, harita ve şehir planı okuma bilgisi, İngilizce ve Demokrasi ve İnsan Hakları adı altında dersler verilmektedir (Eryılmaz, 2008, s.5).

2.6.2. Dünyada taksicilik

Motorlu taşıtlar ile taksicilik özellikle 20. Yüzyılın ilk çeyreğinde başlayan ve hızla yaygınlaşmaya başlaması üzere birçok ülke kentinde, kentin yapısına göre taksi işletmeciliği sektörüne giriş, sürücüler arasında aranacak koşullar, uygulanacak ücret sistemi gibi hususlarda yeni düzenlemelere gidilmiştir. Ülkelerin bazılarında kurumsallaştırılmış şirketler bulunurken bazı ülkelerde kurumsallaşma mevcut değildir. Taksiler, aracı kiralayan kişiler tarafından yapılmaktadır. Bunun en önemli sebeplerinden, taksiciliğin birçok mesleğe göre daha kolay bir meslek olması, çalışmada esneklik ve kişinin kendi işine sahip olma durumudur (Yayla, 2007, s.114 Akt. Can, 2010, s.10).

İngiltere'de iki çeşit taksi vardır. Bunlardan birincisi ruhsatlı taksiler, ikincisi ise minicab'lerdir. Tüm taksilerin belediyeye kaydolması ve taksi plakası alması zorunludur. Minicab'lerin ruhsat alma mecburiyeti yoktur. Yolculara göre bir taksi ile minicab arasındaki fark taksiye herhangi bir yerden binilebilmesi, minicab'in ise sadece telefondan çağırılabilmesidir. İngiltere'de lisanslı taksiler sadece lisansı bulunduğu bölge içerisinde yolcu taşıyabilirler (Munzuroğlu, 2005, s.23-24).

Avustralya'da hiçbir taksiye herhangi bir yerden, sokaktan binilemez. Bir tek telefondan çağırarak ya da taksi duraklarından binilebilmektedir. San Francisco'da ise taksiler özelleşmiş bir sistem üzerinden zonlara ayrılmış bölgelerde çalışmaktadırlar (Munzuroğlu, 2005, s.23-24). Los Angelas'ta çoğu taksi sürücüsü bağımsız, taksi plakasına sahip sürücülerden oluşmaktadır. Böyle olmasına rağmen taksi sürücüleri yine şirketlerin denetlemesini ve eğitimlerini engellememektedir. Taksi plakası sahipleri mesleği yaparlar fakat şirketlere bağlı bir şekilde çalışmaktadırlar. Taksi şirketlerinin tekelleşmesini engellemek için herhangi bir taksi şirketinin şehirdeki tüm taksilerin en fazla %35'ine sahip olacağı yasalarla garanti altına alınmıştır (Can, 2010, s.12).

İngiltere, Avustralya gibi ülkelerin yanı sıra İsveç, İrlanda, Avusturya, Hollanda ve Macaristan'da taksicilik mesleğine girişi düzenleyen bir yasa olmadığı için, mesleğe giriş serbesttir. İngiltere, Belçika ve İsviçre'de mesleğe giriş ile ilgili düzenleme yetkisi yerel yönetime verilmiştir. Bu nedenle de bu ülkelerde kentler arasında da farklı uygulamalar görülebilmektedir. Norveç, İspanya, Almanya ve Finlandiya'da taksicilik mesleğine girişi düzenleyen belirli yasalar mevcuttur. Bununla birlikte bu ülkelerde plaka sayısını belirleme hakkını yerel yönetime verilmiştir fakat İsviçre'de bu düzenlemeler kantondan kantona değişim göstermektedir (Yayla, 2007, s.115-116 Akt. Can, 2010, s.15).

Tablo 1: Dünya Genelinde Anakentlerin Nüfusları ve Taksi Sayıları (Sarı, 2010 Akt. Yiğit ve Gülhan, 2018).

Şehir	Nüfus	Taksi Sayısı	1000 Kişi Başına Düşen Taksi Sayısı
New York	**8.214.000**	**12.779**	**1,55**
Chicago	**2.873.000**	**6.000**	**2,08**
Londra	**7.512.000**	**21.700**	**2,89**
Berlin	**3.397.000**	**7.000**	**2,06**
Los Angeles	**3.849.000**	**2.300**	**0,60**
Sidney	**4.000.000**	**6.347**	**1,58**
Mexico City	**19.300.000**	**80.000**	**4,14**
Hong Kong	**6.940.000**	**18.138**	**2,61**
İstanbul	**12.915.000**	**17.942**	**1,38**
Ankara	**4.650.000**	**7.701**	**1,65**
İzmir	**13.868.000**	**2.823**	**0,73**

3. YÖNTEM

3.1 Araştırma Modeli

Araştırma konusu, taksi şoförlerinin kültürel farklılıkları, toplum içerisinde konumlarının yıllar içerisinde değişimi, mesleki deformasyonları ve değişmekte olan toplumdan nasıl etkilendiklerinin araştırılma ihtiyacı belirleyici olmuştur. Araştırma modelini, taksi şoförlerinin meslek hayatları oluşturmaktadır. Özellikle hala taksiciliğe devam eden şoförlerin, günümüzdeki problemleri, kolay ve zorluklarını, taksicilik mesleğinin işleyiş ve sistemini göstermekte daha yararlı olmuştur.

Verilerin toplanması için taksi şoförlerinin bulundukları mekanlarda çoğunlukla taksi duraklarında görüşmeler sağlanmıştır. Katılımcılara daha önceden hazırlanmış derinlemesine görüşme formu üzerinden sorular sorulmuştur. Bu derinlemesine görüşme formunda 5 başlık altında detaylandırılarak oluşturulmuştur. Ekler kısmında Derinlemesine Görüşme Formu (Ek 1) ve Derinlemesine Görüşme Veri Analizi Formu (Ek 2) bulunmaktadır. Aynı zamanda tamamen katılımcının rızasına bağlı olarak görüşmeler sesli olarak kayıt altına alınmıştır. Veri analizi oluşturulurken, derinlemesine görüşme formuna uygun oluşturulan deşifrelerin özeti haline getirilmiştir ve bu veri analiz formu katılımcıların demografik ve dikkate alınması gereken özellikleri göz önünde bulundurularak, tartışma yapılarak oluşturulmuştur.

Araştırmada, yapılan görüşmeler ve elde edilen bulgularla birlikte değerlendirilmiş ve çalışma literatür çalışmasıyla desteklenmiştir. Araştırma konusu genelden özele indirgenerek Bourdieu'nün kavramlarıyla açıklanmaya çalışılmıştır.

3.2 Evren ve Örneklem

"Pierre Bourdieu Bağlamında Toplumsal Değişme: Yenikapı'daki Taksi Sürücüleri Üzerine Nitel Bir Araştırma" başlıklı bu tez çalışması hem uzun yıllar taksi şoförlüğü yapmış sonrasında bırakmış bireyleri hem de günümüzde de taksi şoförlüğüne devam eden bireylerin, seneler içerisinde şahit oldukları toplumsal değişme sürecini ve yaşadıkları mesleki zorlukları ortaya koymayı hedeflemektedir. Araştırmanın evrenini

İstanbul'da yaşayan 45-75 yaş arası taksi şoförleri oluşturmaktadır. Araştırma çerçevesinde İstanbul ilindeki 10'u taksi sahibi, 10'u taksi sahibi tarafından çalıştırılan toplamda 20 taksi şoförü ile görüşme gerçekleştirilmiştir. Yenikapı ilçesinde çalışmış ve çalışan taksi şoförleri ile ortalama 45-60 dakika süren derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Katılımcıların detaylı kişisel özellikleri 4. Bölüm'de, Tablo1'de gösterilmektedir.

3.3 Veriler ve Toplanması

Niteliksel araştırma, belli özellikleri paylaşan çeşitli araştırma stratejilerini belirtmek için kullanılan genel bir terim olarak kullanılmaktadır. Örneğin Saha çalışması/Doğal çalışma, Etnografik çalışma gibi birçok araştırma biçimi bu ana başlıkta toplanmaktadır. Niteliksel araştırma yaklaşımlarından Saha Çalışması/Doğal Çalışma, ilk olarak antropolog ve sosyologlar tarafından kullanılmıştır. Sosyolog ve antropologlar ilkel kabileleri incelemek, oradaki insanların yaşam şekillerini anlamaya çalışmak amacıyla o insanları doğal ortamlarında incelemişlerdir. Çalışmalarını laboratuvarlarında değil, gerçek ortamda yaptıkları için araştırmalarını Saha çalışması ya da Doğal çalışma olarak adlandırmışlardır (Uzuner, 1999, s.173).

Niteliksel araştırmada genellikle üç tür veri toplanır:

1. Çevreyle ilgili veri; araştırmanın yapıldığı çevrenin psiko-sosyal, demografik, fiziksel ve kültürel özelliklere ilişkindir.
2. Süreçle ilgili veri; araştırma sürecinde neler olup bittiği ve bu olanların araştırma grubundaki katılımcıları nasıl etkilediğine ilişkindir.
3. Algılara ilişkin veriler ise, araştırma grubuna dahil olan katılımcıların süreç hakkında fikirlerine ilişkindir (Yıldırım ve Şimşek, 2008, s.40).

Bu üç tür veriyi toplamak için araştırmacı en yaygın olarak üç tür yöntem kullanmaktadır; görüşme, gözlem ve yazılı materyallerin incelenmesidir. Niteliksel yöntemlerden en sık kullanılanı ise görüşme yöntemidir. Görüşme, insanların bakış açılarını, bireysel deneyimlerini, duygularını, algılarını ve değerlerini ortaya çıkarmada kullanılan oldukça güçlü bir yöntemdir. Görüşme sürecinin, gözlem ve yazılı dokümanlardan elde edilen verilerle desteklenmesi ise araştırmanın geçerliliğini ve güvenilirliğini arttırmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2008, s.40-41). Yapısı sebebiyle niteliksel araştırmalar, niceliksel

de olduğu gibi objektif, ölçülebilir davranış ve tutumlarla değil, duygusal ve kavramsal yanıtlarla ilgilenmektedir. Niteliksel araştırma esnek yapısı sebebiyle araştırma tasarımının oluşturulması ve araştırmanın gerçekleştirilmesi aşamasında kolaylık sağlamaktadır. Duruma göre araştırmanın her basamağında yeni yöntem ve yaklaşımların geliştirilmesine ve araştırma modelinde değişiklikler yapılmasına olanak tanımaktadır. Çünkü sosyal olgu ve olaylar içinde geliştiği ortamlardan bağımsız olarak gerçekleşmezler ve devamlı bir değişim içerisindedirler (Yıldırım ve Şimşek, 2008, s.52).

Derinlemesine görüşme bir veri toplama tekniği olarak, daha önceden hazırlanmış açık uçlu soruların sorulması, dinlenmesi, verilen yanıtların kaydedilmesi ve birbiri ile ilişkili ilave sorularla araştırma konusunun kapsamlı bir şekilde incelenmesini mümkün kılmaktadır. Bir konuşma ve ilişki başlatma sürecini kapsamaktadır. Bu süreç teknik beceri, duyarlılık, karşı tarafı anlama, içe bakış ve disiplin gerektiren bir süreçtir. Derinlemesine görüşmede araştırmacı, tanımadığı biriyle ayrıntılı sohbet gerçekleştirmek üzere bir araya geldiğinden özveri ve dikkat çok önemlidir (Kümbetoğlu, 2015, s.35-37).

Bununla birlikte taksi şoförlerine ulaşırken kartopu tekniği kullanılmıştır. Kartopu örnekleme tekniği, araştırma evreni içerisinde yer alan ve araştırmacının ulaşabileceği ilk birim belirlenir. Bu birim üzerinden elde edilen verilerin katkısıyla bir sonraki birime geçilir ve bunu zincirleme olarak takip eden diğer birimlere ulaşılarak evreni temsil edebileceği düşünülen örneklemi oluşturulmasıdır. Bu şekilde ilk aşamada tek bir birimden oluşan örneklemin büyüklüğü bir kartopu gibi büyütülerek oluşturulması amaçlanır (Ural ve Kılıç, 2006 Akt. Kaya ve Şahin, 2013, s.28). Ulaşılan DG1 kodlu katılımcıdan sonra diğer tüm taksi şoförlerine DG1 kodlu katılımcının yönlendirmesi ile görüşmeler sağlanmıştır.

Yapılan bu araştırma 2019 yılı içerisinde tez danışmanıyla birlikte, araştırma konusu belirlenmiş ve tez önerisi Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Enstitüsü'ne Eylül 2020'de teslim edilmiştir. Hemen ardından görüşme çerçevesi belirlendikten sonra 2021 Eylül ayına kadar, daha önceden hazırlanmış derinlemesine görüşme formuna uygun şekilde katımcılar ile görüşmeler tamamlanmıştır. Bu süreçte literatür araştırmalarına devam edilmiş ve yapılan görüşmelerin deşifrelerinin yapılması Ekim ayında başlanılmıştır. Bu deşifrelerde katılımcıların her bir kelimesi eksiksiz ve değiştirilmeden aktarılmış aynı zamanda jest ve mimikleri paragrafın içerisinde parantez içinde belirtilmiştir.

Katılımcıların jest ve mimikleri bize, katılımcı duygu ve düşüncelerini aktarırken kendisi hakkında fikir sahibi olmamız için fırsat vermiştir. Deşifreler yapılırken aynı süreçte veri analizleri yapılarak tüm çözümlemeler yapılmıştır. Yapılan veri analizleri bizlere katılımcıların araştırma konusu hakkında aktardıkları önemli görülen bölümlerden oluşmaktadır ve burada jest ve mimiklerinden bahsedilmemektedir. Araştırmanın bulguları, Bourdieu'nün temel kavramları ile ilişkilendirerek oluşturulmuştur. Bulgular 2021 Kasım ayı ile 2022 Ocak ayında tamamlanmıştır, bununla birlikte sonuç ve öneriler yazılmıştır.

3.4 Verilerin Çözümlenmesi ve Yorumlanması

Araştırmada elde edilen veriler, literatür taraması ve derinlemesine görüşme tekniği kullanılarak tamamlanmıştır. Görüşmelerde, ilk etapta gönüllü olarak katılım sağlayan katılımcılara araştırma hakkında bilgi verilip araştırmada ne amaçlandığı anlatılmıştır. Gönüllü olarak katılım sağlayan katılımcılar, rahat konuşabilecekleri bir ortam sağlanmaya çalışılmış ve görüşmenin ses kaydına alınabilmesi için sessiz ve uygun bir ortam oluşturulmaya çalışılmıştır. Sonrasında ise daha önceden belirlenmiş görüşme çerçevesine uygun halde soruları kendilerine yönelterek görüşme gerçekleştirilmiştir.

Yapılan araştırmada görüşmelerden daha sonra kullanılacak olan yöntemlerle birlikte toplanan veriler, ses kayıtlarının yardımıyla birlikte senaryolaştırılmıştır. Görüşmeler sırasında ses kaydının yanı sıra katılımcıların beden dili, jest ve mimikleri detaylı olarak not edilmiştir ve parantez içerisinde senaryolara eklenmiştir. Yapılan senaryolarda, katılımcının ağzından çıktığı gibi, hiçbir değişiklik yapılmadan yazılmıştır. Senaryolar her katılımcının cümlesinin başına, katılımcıya verilen sayısal kod ile birlikte oluşturulmuştur. Son aşama olarak, detaylı ve kapsamlı bir şekilde senaryolar katılımcıların duygu durumları da ele alınarak değerlendirilmiş ve veri analizleri çıkarılmıştır.

Niteliksel araştırma, "gözlem, görüşme ve belge analizi gibi nitel veri toplama tekniklerinin uygulandığı, algıların ve olayların doğal ortamda olduğu haliyle ve bütüncül bir biçimde ortaya konmasına yönelik nitel bir sürecin izlendiği araştırma" olarak tanımlanmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2008, s.39). Niteliksel araştırmada kullanılan derinlemesine görüşme tekniği, sosyal dünyadaki "görünür" birçok olgu, süreç ve

ilişkinin görünümünden çok özüne inmeyi, bunların ayrıntılarını kavramayı ve bütüncül bir biçimde anlamayı mümkün kılan bir veri oluşturma aracıdır. Araştırılan konuya odaklanan, bu konu çerçevesinde, katılımcıların görüş, düşünce ve değerlendirmelerini bir araya getirerek veri oluşturmayı amaçlayan etkin bir tekniktir (Kümbetoğlu, 2015, s.34). Niteliksel araştırma, disiplinler arası bütüncül bir bakış açısını temel alan, araştırma problemini yorumlayıcı bir yaklaşımla incelemeyi önemseyen bir yöntemdir. Üzerinde araştırma yapılan olgu ve olaylar kendi bağlamında ele alınarak, bireylerin onlara yükledikleri anlamlar açısından yorumlanmaktadır (Altunışık ve diğerleri, 2010).

Niteliksel araştırmalarda determinist yaklaşım ön planda tutulmaz ve olaylar arasında neden sonuç ilişkisi kurulmamaktadır. Sayısal verilere ve istatistiklere daha az yer verilirken sözlü ve yorumsamacı analizler yoğunlukta olmaktadır. Niteliksel araştırmacılar olayların ve bağlamların dilini kullanmakta, olayları bağlamı içerisinde incelemektedir. Sorunları, içerisinde oluşup geliştiği değerler sistemini analiz etmez, durumlara egemen olan ilişkiler ağını kendi doğal ortamında yorumlamaya veya bunların anlamlarını ortaya çıkarmaya çalışmaktadır (Neuman, 2012 Akt. Karataş, 2012, s.64).

4. BULGULAR

Araştırmada, görüşmeler sonucu elde edilen bulgular, analiz edilmek üzere temel kategorilere ayrılarak temalar belirlenmiştir. İlk olarak taksicilik mesleğini anlamaya yönelik, yılların getirisi ile birlikte deformasyona uğraması, ikinci olarak taksi şoförlerinin meslek aidiyetleri ve müşterilerle aralarında oluşan güven bağı, üçüncü olarak mesleklerine adapte ettikleri teknoloji kullanımı ve içerisinde "Uber"e karşı düşünceleri, dördüncü olarak bulundukları durakların mekânsal değişimi ile turistlere karşı tutumları ve son olarak beşinci başlıkta ise meslek hayatlarında yaşadıkları ve unutamadıkları durumlar ele alınmaktadır. Yapılan tüm analizler, Bourdieu'nün temel kavramlarıyla bağdaştırılarak beş ana başlık ve dört alt başlıktan oluşmaktadır. Bununla birlikte araştırmaya katkıda bulunan katılımcıların isimleri gizli tutulmuş, her birine derinlemesine görüşme kodu verilmiştir. Görüşülen katılımcıların özelliklerini takip edebilmek adına aşağıda genel bir tablo yer almaktadır. Tablo 2'de yer alan, taksi şoförlerinin yaş, eğitim durumu, medeni durumu, İstanbul'da yaşama süreleri, ikamet yerleri, doğum yerleri, çalışma yılları ve taksi sahipliği durumları verilmiştir. Sahiplik durumunda plaka sahibi olan taksi şoförleri ve plaka sahipleri tarafından çalıştırılan şoförler belirtilmiştir.

Tablo 2: Katılımcıların Özellikleri

DG KODU	CİNSİYET	YAŞ	EĞİTİM DURUMU	MEDENİ DURUMU	İSTANBUL'DA YAŞAMA SÜRESİ	İKAMET YERİ	DOĞUM YERİ	ÇALIŞMA YILI	TAKSİNİN SAHİBİ Mİ?
DG1	ERKEK	53	ORTAOKUL TERK	EVLİ	53 YIL	ZEYTİNBURNU	İSTANBUL	21	TAKSİ SAHİBİ
DG2	ERKEK	52	LİSE TERK	BEKAR	50 YIL	ZEYTİNBURNU	ISPARTA	10	TAKSİ SAHİBİ
DG3	ERKEK	56	ÖNLİSANS MEZUNU	EVLİ	50 YIL	AVCILAR	İSTANBUL	11	ÇALIŞAN ŞOFÖR
DG4	ERKEK	58	LİSE MEZUNU	EVLİ	57 YIL	GÜNGÖREN	İSTANBUL	10	ÇALIŞAN ŞOFÖR

DG5	ERKEK	74	İLKOKUL MEZUNU	EVLİ	52 YIL	ZEYTİNBURNU	ISPARTA	25	TAKSİ SAHİBİ
DG6	ERKEK	41	ORTAOKUL MEZUNU	EVLİ	41 YIL	GÜNGÖREN	İSTANBUL	20	TAKSİ SAHİBİ
DG7	ERKEK	57	LİSE MEZUNU	EVLİ	57 YIL	ÇAPA	İSTANBUL	15	ÇALIŞAN ŞOFÖR
DG8	ERKEK	56	İLKOKUL MEZUNU	EVLİ	41 YIL	ZEYTİNBURNU	SAMSUN	40	TAKSİ SAHİBİ
DG9	ERKEK	50	ORTAOKUL MEZUNU	EVLİ	50 YIL	ÇAPA	İSTANBUL	11	TAKSİ SAHİBİ
DG10	ERKEK	51	LİSANS MEZUNU	BEKAR	51 YIL	ÇAPA	İSTANBUL	25	TAKSİ SAHİBİ
DG11	ERKEK	59	İLKOKUL MEZUNU	BEKAR	50 YIL	BEYLİKDÜZÜ	GAZİANTEP	35	TAKSİ SAHİBİ
DG12	ERKEK	46	ORTAOKUL TERK	EVLİ	46 YIL	GÜNGÖREN	İSTANBUL	28	TAKSİ SAHİBİ
DG13	ERKEK	59	İLKOKUL MEZUNU	BEKAR	59 YIL	KASIMPAŞA	İSTANBUL	20	ÇALIŞAN ŞOFÖR
DG14	ERKEK	51	İLKOKUL MEZUNU	EVLİ	49 YIL	FATİH	SİİRT	28	ÇALIŞAN ŞOFÖR
DG15	ERKEK	58	İLKOKUL MEZUNU	EVLİ	29 YIL	FATİH	KASTAMONU	24	ÇALIŞAN ŞOFÖR
DG16	ERKEK	53	ORTAOKUL TERK	EVLİ	53 YIL	BAYRAMPAŞA	İSTANBUL	26	TAKSİ SAHİBİ

DG17	ERKEK	53	LİSE MEZUNU	EVLİ	35 YIL	GAZİOSMANPAŞA	SİİRT	35	ÇALIŞAN ŞOFÖR
DG18	ERKEK	49	ORTAOKUL MEZUNU	EVLİ	32 YIL	ESENLER	SİİRT	25	ÇALIŞAN ŞOFÖR
DG19	ERKEK	48	ORTAOKUL MEZUNU	EVLİ	48 YIL	BAHÇELİEVLER	İSTANBUL	28	ÇALIŞAN ŞOFÖR
DG20	ERKEK	60	LİSE TERK	EVLİ	60 YIL	ŞİRİNEVLER	İSTANBUL	33	ÇALIŞAN ŞOFÖR

4.1. Bulgular ve Tartışma

Bulguları sunarken, 5 ana başlıkla birlikte 4 alt başlık bulunmaktadır. İlk olarak taksicilik mesleğini anlamaya yönelik sorularla birlikte yıllardır taksi şoförlüğü yapan bireylerin mesleklerine karşı oluşan deformasyon durumu mevcuttur. İkinci olarak taksi şoförleri hem mesleki açıdan hem de yolculara karşı tutumları açısından fazlasıyla yıpranmış ve zaman zaman meslekten uzaklaşma durumundadırlar. Hem meslekten uzaklaşmaları hem de yolculara karşı değişen tutumlarıyla birlikte güven ilişkileri zedelenmiş böylelikle mesleğe karşı aidiyet hissini zamanla kaybetmektedirler.

Üçüncü alt başlık olarak, özellikle Uberin taksicilerin hayatına girmesiyle birlikte teknoloji ile yakından ilgilenmek durumunda kalmışlardır. Kimi taksi şoförü bu duruma adapte olamazken kimi taksi şoförü ise kolaylıkla karşılamıştır. Dördüncü ve son alt başlık da ise taksi şoförlerinin gelen yabancı yolcular ile dil yetersizliği sebebiyle iletişim kuramamalarından bahsedilmektedir. Sadece İngilizce bilmenin yeterli olmamasıyla birlikte aynı zamanda yabancı yolcularla güven problemi yaşadıklarını söyleyebiliriz.

Katılımcılarla görüşmeler gerçekleşmeden önce taksicilik mesleğinin daha çok kolaylıklarının göz önünde olması yanıltıcı olabilmektedir. Bu bölümde taksi şoförlerinin toplum içerisindeki konumları ve değişimleri detaylı olarak 5 ana 4 alt başlıkta incelenmektedir.

4.1.1. İstanbul'da nakit para kaynağı: taksicilik

Pierre Bourdieu hakimiyet çabası sırasında elde edilmeye çalışılan sermaye tipleri olduğunu ve bunların dörde ayrıldığını belirtmektedir. Bunlardan bir tanesi ise ekonomik sermayedir; maddi kaynakların elde bulundurulması anlamına gelmektedir (Özsöz, 2007, s.15-21). Kendi işlerine sahip olan taksi şoförlerinin, ekonomik sermayelerini ellerinde bulundurdukları görülmektedir. Günlük olarak para kazandıklarını, birine bağlı olmadan geçimlerini sağladıklarını söyleyen katılımcılar aynı zamanda taksiciliğin zor bir meslek olduğunu ve mesleğe istemeyerek başladıklarını da dile getirmektedirler.

Yav o an o etapta yapıcak işim yoktu. Evdeki büyüklerimizle ortak karar aldık. Bu işe ben geçtim (DG1, İlkokul mezunu, 53).

İstanbul'u tanıyosun, İstanbul'u görüyosun. Güzel yanı ne? Akşam olduğu zaman paran cebinde işin aslı veresiyesi yok zevkli tarafı. Kötü tarafları da var tabi ki arka kapı yapmak üç kağıtçılar kapkaççılar… (DG2, Ortaokul mezunu, 52).

Benim bilindik en şey günlük nakit akışıydı. Helal para kazanarak hayatımız aksaklıklar olmadan idare edebilmek, idame edebilmekti başka bi anlamı yoktu… Sevmeden bir işti hatta eve gidip ağladığım günler vardı diyebilirim. İlk başladığımda iki ay her gün ağladım her gece ağladığımı bilirim benim de işim buydu bu insanlarla. Çünkü hiç muhatap olmayacağım insanlarla muhatap olmak zorunda kaldım (DG3, Önlisans mezunu, 56).

Gelirlerini, ekonomik kaynaklarını taksi şoförlüğünden sağlayan bireylerin mesleğe helal para ve günlük kazanç olarak bakmaları sebebiyle ekonomik sermaye ile ilişkilendirilmesine olanak vermektedir. "Ekonomik sermaye, kendisini elinde bulunduranlara kazanç sağlayan ya da kazanç sağlama imkânı sunan ve mülkiyet hakları şeklinde kurumsallaşmış olan maddi kaynakları temsil etmektedir" (Yanıklar, 2010, s.121-127). Mesleğe isteyerek başlayanlar ve ekonomik olarak mecbur kalmaları durumunda günlük kazanç imkânı sunan, maddi kaynakları elde tutma amacıyla bu mesleğe başladıklarını ifade etmektedirler.

Meslek olarak iyiliği şuydu akşama kadar geziyodun bir yere kapanmıyodun, bilmediğin yerler öğreniyodun, İstanbul'u öğreniyodun o da önemli İstanbul'u mesela biz on senelik İstanbul'daydım ben plaka alındığı zaman ben İstanbul'u biliyorum sanıyordum, bilmiyormuşum (DG5, İlkokul mezunu, 74).

Ya şimdi seviyor musun dediğin zaman şöyle söyliyim onu hiçbir kimse bence severek işini yapan insan Türkiye genelinde baktığın zaman yüzde beş falan yoktur ama ekmeğimizi bundan kazandığımız için çoluk çocuğumuzu geçindiriyoruz onunla alakalı seviyorum yani işimi sevmesem zaten yapamazsın yani az bir şey sabırlı olmak lazım, onlara metanet göstermen lazım sevmediğin bir işi yapamazsın seviyorum tabiki yani" (DG6, İlkokul mezunu, 41).

Canlı para kazanmak, temiz para tabi maaşa bağlı olmamak (DG8, İlkokul mezunu, 56).

Yani evine ekmek götürdüğün her meslek güzel helalinle kazandıktan sonra ama yani şöyle söyliyim, taksicinin taksici dostu oluyor doktorun doktor dostu oluyor ama helalinden kazanıyorsun ayrı konuda yani taksicilikte yükselme şeyin yok (DG10, Lisans mezunu, 51).

Hunyadvarı (2019) çalışmasında Marx'ın sınıf kavramı ile ekonomik sermayeyi şu şekilde açıklamıştır:

> Ekonomik sermaye Marx'tan günümüze, sosyal sınıfları birbirinden ayırıcı faktör olarak görülmektedir. Marksist sınıf teorisinde sınıfı doğuran ana sebep iş bölümü iken sınıfları belirleyici sebebin üretim ilişkileri olduğu saptanmaktadır. Sınıfları oluşturan faktör ise üretim araçlarının özel mülkiyetidir. Marx'ın görüşüne göre ise iş bölümü ile var olan üretim araçlarına özel mülkiyetle elinde tutmak ya da tutamamak durumu, modern dönemdeki toplum üzerinde temel olarak iki sınıfı oluşturmaktadır: Burjuvazi ve Proleterya. Bu sınıflardan burjuvazi içine dahil olanlar ekonomik sermayeye sahip olurken; proleterya sınıfı ekonomik sermayeye sahip olamamaktadır (s. 40).

Esnaf işi yani esnaflık yani efendime söyliyim çalışmak yani evine ekmek parası getirmek. Efendime söyliyim yani bir işin olması, düzgün bir işinin olması (DG11, İlkokul mezunu, 51)

Şimdi Türkiye'nin ekonomisiyle de alakalı şimdi adam bir gün diyelim ki arabaya çıkıp yüz lira para kazanıyo ama ben atıyorum üçten önce de yüz lira kazanıyordum, yüz liraya ben on beş gün evimi geçindirebiliyordum mutfak masrafını ama şu an yüz liraya bir teneke yağ alabiliyorum. Atıyorum işte üç günlük, beş günlükte ekmek. Şimdi dert para olunca bu işlerde tabi doğal olarak sevgi ve saygı kalmıyor yani şöyle bir şey var gelin, bir polis memuru bugün altı, yedi milyar maaş alıyor diye bu işi yapıyor eskiden bu işi yapmak istemiyolardı bütün polisler, öğretmenler belki sende bilirsin pazarda limon satarlardı ama şu anda öyle değil niye? Şu anda bu hükümet geldi ekonomilerini biraz güçlendirdi. Sen bugün hiçbir iş yapma, çevik kuvvet ol bugün beş

milyar maaşın başlıyor veya öğretmen ol beş milyardan maaşın başlıyor işte bizim de en büyük derdimiz o geçim sıkıntısı. Şimdi belediye sana bir zam yapıyo diyelim yüzde yirmi beş zam veriyor, bir ay sonra bir bakmışsın mazota yüzde elli zam gelmiş zaten verdiğini alıyor veya mazotla da alakalı değil. Arabanın freni var, balatası var, lastiği var, farı var. Şimdi bugün bir araba olmuş yüz seksen beş milyar, ben yüz seksen beş milyar para bağlıcam para kazanıcam. Beş yıl sonra bu arabayı değiştircem. Beş yıl sonra arabayı götürcem vercem altmış, yetmiş bin lira sayıcaklar benim aldığım arabada yüz seksen beş bin, o zamana olcak iki yüz elli bin lira. Şimdi yetişemiyorsun çok geriden geliyoruz bir de en büyük sorunumuz İstanbul'dan ben diğer iller için konuşmuyorum, taksimetre tarifesi çok ucuz bedavaya yolcu taşıyoruz (DG12, İlkokul mezunu, 46).

"Ekonomik sermaye, her şeyden önce, bir nesilden bir sonrakine miras kalan genel, kaynağı bilinmeyen, birden çok amaçla kullanılabilen veya harcanabilen para veya diğer ekonomik araçlardır" (Granjean, 1981, Akt. Baltacı, 2018.). İstanbul'u gezmek, yeni insanlarla tanışmak gibi güzel getirileri olduğunu fakat amaçlarında evlerine 'ekmek parası' götürmek olduğu görülmektedir. Her bir katılımcı, öncelikli olarak, gün sonunda evlerine para götürebildikleri için bu mesleği tercih ettiklerini dile getirmektedirler.

Zevkli yanı işte insanlarla tanışıyorsun, günlük para kazanıyosun bunlar güzel yanları dostun oluyor, ahbabın oluyor. Kötü yanları da seni gezdiriyor, dolaştırıyor, paranı vermiyor, sana hakaret ediyor, seni gasp ediyor, trafiğe kalıyorsun bunlarda kötü yanları (DG14, İlkokul mezunu, 51).

O zaman şöyle oldu, isteyerek tabi taksi almıştık mecbur işimizde yoktu, mecbur kaldık taksicilik yapmaya yirmi üç seneden beri gene şu an devam ediyorum (DG15, İlkokul mezunu, 58).

Benim için taksicilik her şeyden önce kendi ailenin geçimini sağladığın işimdir. Severek yapıyorum işimi, severek yapıyorum çünkü sonuç itibariyle kendi ekmeğimi, çoluk çocuğumun ihtiyacını ordan karşıladığım için mesleğimi severek yapıyorum ve yaklaşık yirmi iki, yirmi üç senedir sürekli aralıksız yapıyorum. Her gün çıkıyorum, ay boyu hiç dinlenmem yok hep sürekli çalışıyorum ama çok rahat çalışıyorum. Ne aracıma binen yolcuya stres yaşatıyorum ne kendime stres yaşatıyorum çünkü benim şartlarım… Hani benim plakam, mal sahibime kiralık olduğu için, vergileri mal sahibine veriyorum, kira veriyorum, şartlarım uygun. Mesela M'le aramızda çok fark var ondan iki buçuk, üç milyar ondan düşük para veriyorum. O yüzden benim şartlarım ondan daha rahat ve daha rahat çalışıyorum* (DG18, Ortaokul mezunu, 49).

4.1.2. Yılların getirisi: mesleki deformasyon

Meslek, bireysel yaşamı yalnızca ekonomik açıdan değil diğer açılardan da oldukça etkilemektedir. Gerçekte, ekonomik sunumlarının yanı sıra; statü kaynağı olması, bireyin bedensel ve zihinsel olarak ilerleyişini etkilemesi, hayata bakış açısını, tutum ve davranışlarını şekillendirmesi, topluma katılımını ve ona göre uyum sağlamasını sağlayıcı işlev görmesi mesleğin merkezi niteliğinde değerlendirilmektedir. Bu bakımdan meslek, ekonomik boyutuna ek olarak, çevresinde ürettiği düşünceler, tutumlar, inançlar, değerler, normlar ve etik ilkeler tamamiyle toplumsal bağlamda kendisini somutlamaktadır.

Sebeplerinden bir tanesi trafik o kadar yoğun değildi. Müşteriler daha saygılıydı ondan sonra işler güzeldi, iki binden önce işler güzeldi yani… Mesela yeri geliyordu yemek yemeye bile vakit bulamıyordu yani ha ondan sonraki senelerde de mesela bu ekonomik durumuna bağlı ülkenin iyi olduğu yıllarda var ama iki binden önceki müşteri şeysi çok farklıydı yani nasıl söyliyim sana daha elit, daha kaliteliydi öyle söyliyim yani. Taksicilerde aynı şekildeydi, iki bin yıllardan sonra hem müşterinin kalitesi düştü hem taksicinin kalitesi düştü (DG1, İlkokul mezunu, 53).

Yav mesela ara ara yaptığım dönemler vardı, kaçlı yıllar? Doksanlı yıllar o zamanlar daha güzeldi. İki binli yıllar ara ara yapıyordum ben, onuda cumartesi pazardı o zamanlar daha güzeldi millet araba bulamazdı. Yılbaşlarında sabaha kadar, bayramlarda arabanın önünü keserlerdi ama o dönemler bitti yani bir film gibi hikâye gibi bir varmış bir yokmuş (DG2, Ortaokul mezunu, 52).

Daha kaliteli şöyle bir şey söyleyebilirim yani eski taksi müşterisini, taksici arkadaşlarımdan da bilirdim ilk birkaç yıllarına bende denk geldim. Daha sonra yıllar sonra da denk gelmiştim ama taksiye binmek demek, şoförlü araba kiralamak demektir yani bu kadar üst seviye bir şeydir aslında taşımacılık bakımından. Mesela biz manavdan bir şeyler alıcam bekler misin kibarlıktır bu. Öyle söylerdi bizde tabi ki derdik, o manavdan çıktığında elinde bir tane muzla bir tane portakalla mandalinayla çıkar gelirdi. Bir tane elmayla gelirdi bu kibarlıktı ha keza pastaneye girdi bir tane yaş pasta almıştır bir dilim pastayla veya bir dilim tatlıyla gelir bunlar hep güzel. Tabi şu an çağımızın sorunu güven o kalmadı işte oda biz insanoğlunda da kimsede değil bence öyle güzellikleri de var. Son dönemleri yani paran var, her şeyin var parayla değer biçen insanların bizlerde dahil taksicilerde dahil ölçü para. Ölçü para olunca insanlık, ahlak, edep, haya, utanma gibi şeyler biraz devre dışı kalıyor. Devre dışı kalıyor derken aşağılarda kalıyor o zaman birçok şey değişiyor. Her iki taraf için de değişiyor (DG3, Önlisans mezunu, 56).

Mesleğin getirilerinden ziyade taksi şoförlerinin mesleklerini icra etmeleri giderek araçsallaşmakta ve salt kazancın bireyi işe bağlayan bağ haline gelmesi mesleğe de artık sadece sunumları üzerinden yaklaşılmasıyla mesleğin itibarını aşındırmaktadır (İlhan, 2008, s.314-327). Yılların vermiş olduğu yorgunluk ve aşınmayla birlikte artık hem müşterilerin hem kendilerinin mesleğe bakış açılarının değiştiği ve mesleki deformasyona uğradıkları çıkartılabilmektedir. DG4 kodlu katılımcı, eskiden taksicilik mesleğini icra ederken saygı duyulan bir meslek olduğunu, mesleklerini icra ederken kılık kıyafetlerine özen gösterdiklerini, ceket giydiklerini ve kravat taktıklarını dile getirmektedir. Görüşülen katılımcılar hem yolcuların hem de taksi şoförlerinin, taksicilik mesleğine olan saygının giderek azalmasında katkıları olduğunu açıkça ifade etmektedir. Daha önceleri ciddi bir denetimden geçerek taksicilik yapılmaya izin verilmesi, taksicilik mesleğinin itibarını artıran bir diğer husustur. Fakat zaman içerisinde mesleğe giriş için yeterli denetim yapılmaması, verilen eğitimlerin yeterli olmaması ve iş bulamayan, ek gelir kaynağı elde etmek isteyen her ehliyeti bulunan bireyin bu mesleğe girmesini kolaylaştırmıştır. Bu da meslek itibarının azalmasına neden olmaktadır. Bu açıdan bakıldığında taksi şoförlerinin habitus değişimi yaşadığı söylenebilmektedir. Eskinin saygın meslekleri arasında gösterilen taksi şoförlüğü gün geçtikçe toplum nezlinde bu saygınlığını yitirmektedir.

Çok farklar, çok farklar var. Hem müşterilerimiz daha sosyaldi, daha anlayışlıydı çünkü birbirimizi seviyorduk şu an da birbirimizi sevmiyoruz. Birbirimizi seviyorduk birbirimize saygı gösteriyoduk, ciddi anlamda saygı gösteriyoduk yani bir taksici dediğin zaman, kahveye girdiğim zaman a bak bu taksici deyip bizi onore ediyorlardı ama şu anda birçok insanın bilinçsizce bağını tarlasını satıp, taksi alıp İstanbul'a, yani İstanbul'da bir taksi alıp, en kolay meslek haline getirdiler halbuki taksicilik çok zor bir meslekti çok... Gerçekten çok zor bir meslekti. Kravat bulamıyorduk biz kravat takıyorduk, takmak zorundaydık. Biz kendimizi çünkü öyle empoze ediyorduk insanlara yani anlatacaklarım bu kadar (DG4, Lise mezunu, 58).

Tabi müşteriler çok farklı, lüks yerlere gidersin bugün Taksim denir de Taksim lüks yer değildi. Her pislik o bölgedeydi, müşterinin her pisliği o bölgedeydi, ama git bir Etiler yanına, Levent taraflarına güzel müşterileri vardı biner, iner, teşekkür eder, borcunu öder, gider. Aldığın bir pislik müşteride parasını vermeden gider böyle farklılıklar vardı. Bir gece gidersin sarhoş olur, it kopuk olur öyle adamlar ışık altında taksiye binmezler. Bak lamba altında taksiye binmezler çünkü şoför seçer onun kim olduğunu, nasıl biri olduğunu almak istemez, almaz ama karanlık

yere durur el atar bilemezsin bir biner içeriye ya sarhoştur ya kapkaççıdır ya bilmem nedir, onlardan biz çok çektik. İki sefer denk geldi gece aldım o nerdeydi? Beşyüzevler tarafındaydı, Gaziosmanpaşa Beşyüzevler'de düşmüş, kalkmış çamurda karanlık yerde bindi, bilemedim ondan sonra, a oraya git, a buraya git sarhoş olduğuda belli neyse gittik paramı verdi bir baktım koltuk batmış çamur işte yere yatmış, kalkmış, gelmiş arabaya binmiş ondan sonra sarhoş biner istifra eder, arabanı batırır. Ondan sonra müşteri indi, götür şey yap araba temizle su bulabilirsen veya bir zaman oldu, çektik bir kenara, açtık kapıları kokuyo koku dağılsın diye bir gece arabada suyla temizlersin işte biraz kolonya molonya varsa şeyini dağıtırsın ondan sonra devam edersin (DG5, İlkokul mezunu, 74).

Belirli bir grup içindeki bireylerin ilişkilerinde var olan benimsenmiş tavır ve hareketlerinde teknik terimi ile, sosyal sistemin yapı unsurları ve işleyişi üzerindeki değişiklikler toplumsal değişme kavramı ile açıklanabilmektedir (Dönmezler, 1984). Her geçen yıl araç sayısının artmasıyla birlikte trafiğin yoğunlaştığı İstanbul'da, taksi şoförlüğü yapmanın giderek zorlaştığını söyleyen katılımcı aynı zamanda müşterilerle iletişim kurmakta giderek güçleştiğinden bahsetmektedir. Teknolojinin kimi zaman bireyler arasında iletişim kurmayı zorlaştırdığı görülmektedir.

Vallahi her geçen yıl bir önceki yılı aratıyor yani hemen hemen hepsi de güzel güzeldi. Çünkü severek yapıyoruz bu işi, severek yaptığın için güzel geliyor. İlk yıllar daha rahattı trafik yoğunluğu yoktu ondan sonra insanlarla bağdaşmak daha iyiydi. Şimdi şu anda ki zor müşterilerle muhabbet edemiyorsun, arabaya biniyor, alıyor eline telefonu şuraya gitcez o kadar bitti hatta bazen bozuyorum bile insanları şahsi ya şu telefonu bırak, iki muhabbet edelim diyorum yani gerçekten he yani önceki zamanlar daha iyi şimdi gittikçe zorlaşıyor. İnsanlar kendini beğenmişlik yapıyor yani seninle muhatap olmak istemiyor yani fazla çoğu öyle değil yani önceden öyle bir şey yoktu. Bindiği zaman muhabbet gittiği yere kadar muhabbet ederdik şimdi öyle yok öyle bir şey yok çok az (DG8, İlkokul mezunu, 56).

Ya şimdi o zamanlar tabi insanlar daha iyiydi. İnsanlar birbirini kazıklamıyorlardı, yardımcı oluyorlardı. Ben mesela taksiciliğe yeni başladım yolları bilmiyorsun. Ben sana yardımcı olurum diyorlardı ama öbür türlü yok kardeşim sen niye taksicilik yapıyorsun, yolları öğrenseydin çıksaydın, ben sana para vermem şey yapmam böyle acaipacaip şeyler oluyordu. O zamanlar ama işte işler düzgündü para kazanılıyordu. Şimdiki zamanlar gibi değil öyle diyim yani bir de bizim meslekte habire bir şey çıkardılar kötü takcilerde var yani sabıkalı insanlar, müşterileri kazıklamak istiyorlar tabi bir de öyle düşünmek lazım. Onların yüzünden böyle bir sabıka kaydı gibi bir şey çıkardılar yok dediler şunlar olcak şunlar olcak zorlaştırdılar mesleği tabi ekonomik

durumda eskisi gibi para da kazanmayınca yani eskiyi arar olduk öyle söyleyeyim (DG10, Lisans mezunu, 51).

İlk yıllar güzeldi müşterilerde daha saygılıydı. Efendime söyliyim işte dediğim gibi yol boş olması işin olması iyiydi yani ben iki milyon beş yüz kırk lira senet ödedim, on yedi ay çoğu ödeyemezsin dediler ve ben o zamanlar Allaha şükürler olsun yani öyle sıkılmadan hani o parayı ödedim. O zamanlar en büyük para yirmi liraydı, elli lira yoktu beş lira, on lira efendime söyleyeyim yirmi lira yani öyle borç ödedik. İki milyon beş yüz kırk lira öyle bir para ödedik. İş vardı şimdi o işler kalmadı o müşterilerde kalmadı. Efendime söyleyeyim yani işimiz zor, taksicilik zor. Çünkü her türlü ayrı insanlar muhatap oluyosunuz. Efendime söyleyeyim yani zor şimdi trafikte de zor, insanlarla da zor. Eskiden insanlarla daha mülayimdi daha böyle nasıl söyleyeyim senin halinden anlıyordu yani şimdi öyle değil (DG11, İlkokul mezunu, 59).

Toplumsal değişme, tabii çevrenin farklılaşması gibi dış faktörler ve biyolojik yapıya tesir eden imkanların çoğalması, teknik yeniliklerin artması, kültür yapısının özelliği ve ideolojiler gibi iç faktörler dolayısıyla ortaya çıkan değişikliklerle tanımlanmaktadır (Arslantürk, 1999).

Sosyo-kültürel değişmenin gerçekleştiği şartları sıralayacak olursak:

a) Yeni ihtiyaçların meydana gelmesi, genellikle değişmeye sebebiyet veren yeni durumlar gerektirirler.

b) İhtiyaçlar, değişmeye hazır olma ile yakından ilişkilidir.

c) Bir kültürde var olan öncü değerlerin tipi ve kişilerin bunlara olan genel tavır ve donanımı da öncelikli bir değişme şartıdır.

d) Sosyo-kültürel yapının güçlük derecesi de değişmenin bir şartıdır (Fichter, 1996 Akt. Doğan, 2003, s.33).

DG12 kodlu katılımcının da bahsettiği üzere sadece değişimin müşteriler için değil diğer çalışma arkadaşları şoförler içinde aynı şeyi söylemektedir. Tek başına çalışamadıklarından dolayı ikinci bir şoför aldıklarında bunun dezavantajlarından bahsetmektedir. Bu durumu da değişme şartlarından biri olan bireylerin genel tutumuyla desteklenmektedir.

Tabi şimdi ben şöyle bir şey söyleyeyim, bin dokuz yüz üçte ben bu işe başladım, severek başladım ne zamana kadar taa ki iki bin dokuz, iki bin ona kadar. İki bin ona kadar hakkatten her şey çok güzeldi yani neresi güzeldi? Bizim ben sadece müşteri açısından söylemiyorum, kendi esnafımız adına da söylüyorum çok iyiydi esnafımız da çok iyiydi hani en başta anlattım. Çünkü niye kendimiz çalışıyorduk, araç sahibi kendi çalışıyordu altında da şoförü vardı. Şimdi araç sahibi bir yanlış olduğu zaman şoförü kontrol edebiliyordu veya işte M şahittir bizim durakta da çok telefon düşürüldü, çanta düşürüldü bilmem ne oldu ama biz direkt alıp durağa gelirdik ama şimdi arabada iki tane şoför gezerse, iki tane şoför olursa ben şimdi kimsenin günahını alamam ama sorunların yüzde sekseni şoför kaynaklı. Biz iki bin yılına kadar şöyle söyleyebilirim, biz altın çağımızı yaşadık yani altın çağımız derken trafik açısından, müşteri açısından, şoför arkadaşlar açısından her açıdan çok iyiydi yani doksan üçle, iki bin on arası çok iyiydi. İki bin ondan sonra her şey tersine dönmeye başladı bizim meslek adına* (DG12, İlkokul mezunu, 46).

Yani ilk başladığım dönemler daha iyiydi daha sonra her geçen gün daha kötü olmaya başladı. İnsanlar farklı olmaya başladı taksi şoförleri farklı olmaya başladı (DG13, İlkokul mezunu, 51).

"Toplumsal değişme, toplumun temelindeki değişmedir. Toplumun yapısı sosyal kurumların belirlediği sosyal ilişkilerden ortaya çıktığına göre, değişme, ilişkilerin değişmesidir" (Demirkan, 2003 Akt. Kuştemir, 2017). *"Bunların ardında bireylerin davranış değişmeleri bulunmaktadır"* (Kongar, 2012 Akt. Kuştemir, 2017). Bahsedilen bireylerdeki değişmeleri, taksi şoförlerinin yıllar içerisindeki değişimlerinden anlaşılabilmektedir. Mesleğin giderek gerek trafik sebebiyle gerekse yolcuların değişimlerinden sebep zorlaştığını ve bu zorlaşmayla birlikte taksi şoförlerinin mesleğe karşı bakış açılarını değiştirmelerine yol açmaktadır.

Gene fark var mesela yirmi sekiz sene önce hem trafik yoktu hem inen binen medeniyetliydi hem iş vardı iş sıkıntısı yoktu bir kere ama şimdi tam tersi medeniyetsiz insan çok, iş sıkıntısı çok sonra trafik çok baya bir fark var. Tabi ki çok daha güzeldi o zaman yirmi sekiz sene önceki trafiği bir kere dünya kadar fark var ikincisi iş sıkıntısı yoktu o dönemlerde yani günden güne sıkıntı oluyor tabi İstanbul'un… (DG14, İlkokul mezunu, 51).

Ya benim için önceden çok iyiydi hani insanlarda bir saygı, bir sevgi vardı birbirinde bir şeylik vardı ama şimdi git taksicilik bence iyi görmüyorum yani fikrim onu söyleyeyim iyi değil. Nasıl iyi değil? Şimdi herkes millet dolandırıcı, hırsızı hani ne bileyim yolcu çalmak, eskiden bizim gittiğimiz zamanları önündeki adam yolcu almayınca biz arkadan yolcu almazdık öndeki önce alacak ki biz arkadan ondan sonra biz alış ama şimdi öndeki adamı boş gördüğü zaman adam

kaldırımlara çıkıp yolcu almak için hani bu şekil var böyle şeyler var. Taksiciler şimdi önüne gelen taksici oldu önceden hani adam işsiz kalmış, adam ceza önüne çıkmış o şikayetçi olmuş, dolandırıcı olmuş en son yapılacak iş taksi geliyor, taksiye çıkıyor ama onada bir çare bulmuşlar şimdi. Şimdi eskiden öyle bir şey yoktu piskoteknik gibi böyle böyle onada devlet mesela onada bir çözüm buldular hani şey yapmıyorlar önüne gelene taksici yaptıttırmıyolar (DG15, İlkokul mezunu, 58).

Her bir katılımcı, ilk çalıştığı yılların daha güzel olduğunu giderek taksicilik mesleğinin saygınlığını kaybettiğini dile getirmektedirler. Sebep olarak ise özellikle İstanbul'un nüfusunun artmasıyla birlikte, bireylerin değişime uğramaları ve kalabalıklaşan bu şehirde trafik probleminin giderek büyümesiyle ilişkilendirmektedirler.

Şimdi taksicilik dışardan gözüktüğü gibi bir meslek değil yani insanlar dışardan taksiyi görüyorlar, hep kafalarında şöyle bir algı var 'abi taksi çok rahat bir iş, sadece araba kullanaraktan kazanç sağlıyorsun' gibilerinden görüyorlar ve çok para kazandığını zannediyorlar aslında öyle bir iş değil yani malum İstanbul'da yaşıyorsun sende, İstanbul'un trafiğini görüyorsun, ne alemde olduğunu yani trafikten dolayısıyla biz bu meslekten artık nefret ettik yani nefret ettik. Çalışmak bile istemiyoruz kendi aracımız olduğundan dolayısıyla mecburen bu işi devam ettiriyoruz yani (DG16, Ortaokul mezunu, 53).

Eskiden mesela sigorta olayımız yoktu, sigortamız yoktu. Şu anda sigortayı mecburi kıldılar iki bin on ikiden bu yana, sigortasız eleman çalıştıramıyorsun yani sözde biz, biz iş veren gibiyiz. Fakat mal sahiplerinin adı altında iş veren gibi gözüküyoruz. Sigortamızı kendimiz ödüyoruz, cebimizden ödüyoruz yani biz ödüyoruz. Şu anda çalıştırdığım adamı tak diye çıkaramıyorsun, hemen bir şey yapamıyorsun, tazminat davası istiyorlar bilmem ne istiyorlar yani çok şey var. Arabayı veriyorsun şoföre, Allah'a havale ediyorsun çekip gidiyor ne yaptığını bilmiyorsun. Al şimdi gösterdiğim gibi Sirkeci'de durmak yasak, durmuş. Durmuş bak dört bine yakın ceza gelmiş, dört bine ceza aradık şimdi onunla konuştuk tamam itiraz etmiyor ama ben ödeyeceğim o bana ne zaman verirse yani, zorlukları bunlar ondan sonra Allah kötü müşteriye de düşürmesin al bu sabah işte elli liradan oldum. Adam bir şeyler yaptı bilmem ne yaptı, bir baktım elli lira kayıp(... (DG17, Lise mezunu, 53).

Şimdi İstanbul gibi bir metropolde yaşayıp trafik sorunu, insanların kalabalıklığı, kimin ne olduğunu bilmeden, ciddi riskler alarak yollara çıkmak, vakitli vakitsiz evinize gidip istirahat edebilmek bunlar bir risk. Bunların hepsini bir arada yapabilen zaten mesleğini şerefiyle, layıkıyla yerine getirmiş demektir (DG19, Ortaokul mezunu, 48).

4.2. Giderek Artan Güvensiz İlişkiler

Taksi şoförlerinin kendi içlerinde, müşterilere karşı zamanla oluşan güvensizlik problemi aynı şekilde müşterilerin de taksi şoförlerine güvenmelerinde engel teşkil etmeye başlamıştır. Güven duygusuna dayalı iletişim kurma sosyal sermaye ile ilişkilendirilebilir. Sosyal sermayenin ilk kuramsal sosyolojik analizi Pierre Bourdieu'ya aittir (Şan ve Şimşek, 2011, s. 93-95). Sosyal sermaye kavramı tek bir anlam içermediği gibi tek bir tanıma da sığdırmak pek mümkün değildir. Pierre Bourdieu'nün, bireyin bir toplum, topluluk, grup vb. yapılar içerisindeki söylem ve eylem yeteneğini, grup ilişkileri ve bu ilişkiler bağlamında bireylerin konumlandıkları durumların, bu bireylere getirilerini açıklama sebebiyle tanımladığı bir kavramdır (Dursun, 2018, s.69). Sosyal sermayenin genel durumunu belirleyen, toplum kesimlerinin ve bireylerinin birbirine olan güven durumu, yazılı olan ve olmayan tüm toplumsal davranış ve kurallardan oluşan normlar ve sosyal içerikli iletişim imkanlarının niteliğidir. Bu çerçevede sosyal sermaye en basit haliyle; toplumsal kesitler arasındaki güvene dayalı ilişkiler düzeyi olarak tanımlanabilmektedir (Karagül ve Dündar, 2006, s.63). Mesleki deformasyon ile birlikte zaman içerisinde taksi şoförleri ve müşteriler arasında güven problemlerinin arttığını, saygı unsurunun zamanla azaldığı söylenebilmektedir.

Eski kimsede araba yokken taksinin yanına saygılı insanlar yani biraz bu taksicilik hakkaten yapan da ayak altına düşürdü. İpsiz sapsız insanlar, işsiz güçsüz insanlar binen de aynı şekil de ipsiz sapsız herkesin birbirine saygısı vardı. Küçükken de öyleydi komşuluk daha iyiydi. Arabada bira içen mi ararsın kusan mı ararsın her türlü bira şişeleriyle ben seni tuttum parasıyla değil mi? Arabada bira içer bu hoş bir şey değil ki sigara içme dersin içer sanane der anlatabildim mi? Koltuğun döşemeyi daha yeni değiştirdim diyorum ki bak adam sarhoş bir de sigara içme içerim döşemeyi yakarsın dediğim gibi de döşemeye külü bir düşürdü yesyeni koltuğa düşün ki döşemeyi yakıyosun delik orda cart diye napıcan kavga mı etcen? (DG2, Ortaokul mezunu, 52).

Bourdieu sosyal sermayeyi, karşılıklı tanınırlık veya grup üyeliği ile belirli derecede kurumsallaştırılmış ilişkilere dayanan, devamlı ve kalıcı ağlarla sağlanan, gerçek ve potansiyel kaynakların bütünü olarak tanımlamaktadır (Bourdieu, 1986 Akt. Ağcasulu, 2017). Dolayısıyla daha önceleri taksici ve yolcu arasında bir güven bağı olması sebebiyle birçok durumda birbirlerine kolaylık sağladıklarından bu ilişkinin verdiği güvenle yolcuyu almadan birçok kez onların eşyalarını, paralarını ve paketlerini gitmesi gereken

yerleri götürdüklerinden bahsetmektedir. Daha sonraları bu durumun ortadan kalktığını çünkü hem taksicilerin hem de müşterilerin zaman içerisindeki değişimiyle güven problemlerinin ortaya çıkışından söz etmektedir.

Arabaya biner binmez gideceği istikameti bilen, vereceği parayı bilen, bozuk parasını hazırlayan… Çünkü biliyor taksi müşterisi, sıtandart taksi müşterisi biz onlarla çok rahat ederdik taksiye binmeyi ve inmeyi bilen derdik. Taksi müşterisi taksiciyi yormaz, taksici sıkıntıya girmez abuk subuk bir yerde diyip zorda kalmazdık falan taksiciyi de zor durumda bırakmamak için sağda müsait bir yerde inelim der halbuki ineceği yer yirmi metre ilerde ama yirmi metre sonra inerse trafik duracak. Sıradan taksiye binen birisi bunu düşünmez, hesap etmez taksi müşterisi taksiciyi de düşünerek ama taksiciler derken şimdi taksiciler tuzağa denk gelmediği için açıklayayım eski taksicilere bakarsan eski taksici müşteri gelir nakit para getircekti bir şey denk gelmişti bırakır ne kadar yazar? Bu kadar al buluşacağı adrese bırakır mısın derdi biz paket götürdüğümüz, para götürdüğümüz çok olmuştur ve bunu durak değil durak sitili yolda durduğu, Eminönü gibi meydanda durduğu bunu şuraya götürür müsün? Al bunu al parasını hadi git bu güven ama tabi şu an çağımızın sorunu güven o kalmadı işte oda biz insanoğlunda da kimsede değil bence öyle güzellikleri de var (DG3, Önlisans mezunu, 56).

Coleman'a göre sosyal sermaye, içinde karşılıklı beklentilerin ve taleplerin bulunduğu ve ilişkilerin yüksek dereceli bir güvenle ve ortak normlarla oluştuğu, bu şekilde bir bireyin iletişim ağlarının ötesine geçtiği, bir kaynağı ifade etmektedir (Yarcı, 2011, s.128-133). Yaşanan olumsuzluklar sebebiyle şoför ve müşterinin güven üzerine kurulan iletişimlerinde azalma yaşandıkça sosyal sermayenin net bir şekilde zarar gördüğü görülmektedir.

İlk yıllarda daha çoktu müşteri ama işte her yere gidilmiyor, gitmeye korkuyorduk. Bugün bir Aksaray'dan, Beyazıt'tan veya Eminönü'nden, Gazi mahallesi dediği zaman korkuyorduk, bahaneler arıyorduk şoföre verecem ya ama şoför saatine yakınsa ben oraya gittim mi gelemem gibi çeşitli bahanelerle gitmek istemiyorduk (DG5, İlkokul mezunu, 74).

DG6 kodlu katılımcının bahsettiği 'sicil bozulmuş' tabiri ile aslında sadece yolcuların değil, taksi şoförlerinin de büyük bir değişime uğradıklarını görülmektedir. Adli sicil kayıtları temiz olmayan, sigara-alkol-madde kullanımı olabilen, psikolojik yetersizliği olan kişilerin taksicilik mesleğine giriş yapmasıyla, mesleğini ailesini geçindirmek için devam eden, aile babası olarak nitelendirebilecek saygılı ve psikolojik olarak da sağlıklı

bireylerin mesleki kazançlarını ve kendilerine olan bakış açısını olumsuz yönde etkilemektedir. Adli sicil kaydı bulunan, sigara-alkol-madde kullanımı olan bireylerin şoför olarak çalışması ile taksicilik mesleğini taşeronlaştırmış ve mesleğe olan saygının yitirilmesine sebebiyet vermiştir.

Onu da şöyle özetliyim sana şimdi o zamanlar gerçekten eski İstanbullular, eski İstanbul dediğimiz gerçi çok eskiler de var ama gerçek anlamda birbirimize karşı saygı ve sevgi seviyesinde o zamanki müşteriylen şoför ilişkisi çok farklıydı. Yani arabaya binen müşteri beyfendi kaptan veya şoför diye hitap ederken şimdi adam arabaya bindiği zaman… Şey yapıyor adam seni bir nasıl söyleyeyim yani arabayı satın almış gideceği yere hani böyle bir rica minnet etsin istemiyoruz biz de şey yok adamda şuraya hemen gidelim, şöyle yapalım, bir şey söylediğin zaman direkt kavga aşamasına geliyor. Çünkü insanlar birbirine karşı bir de şey var yani medya olsun öteki taraf olsun bizi hep hırsız gözüyle göstermeye başladı halbuki İstanbul'un beyefendileri taksicileri yani bundan bizi abilerimiz, dedelerimiz, büyüklerimiz anlattığı zaman İstanbul'da yani sözü geçen hani bir insanın namusunu teslim edeceği insanlar olarak taksiciler belirliydi. Belli zamanlarda nasıl olduysa artık sicil bozulmuş, her binen bizden korktu he bizde onlarda yeri geliyor korkuyoruz (DG6, İlkokul mezunu, 41).

Katılımcıların ifadeleriyle birlikte, müşteri ve taksi şoförleri arasındaki ilişkinin bozulmasıyla güven problemi yaşayan bireylerin aynı zamanda birbirlerine olan saygılarında da azalma olduğu anlaşılmaktadır.

Ya önceki zamanlara göre insanlar daha farklıydı şimdikiler daha farklı. Şimdi hiç kimsenin kimseye saygısı kalmadı zaten yani bu minibüstede aynı otobüstede aynı. Şoförlerde müşterilere karşı aynı, yolcularda şoförlere karşı aynı saygı olayı zaten tamamen şu anda kaybolmuş durumda (DG9, Ortaokul mezunu, 50).

Yani insanlarda ahde vefa vardı o zamanlar iyilik vardı. Mesela bir gün benim yolda taksimetrem bozuldu Göztepe'ye gidiyorum, uzak yol bir atıyor bir atmıyor taksimetre kablosunda temassızlık var. Normalde oraya kırk lira para yazar benim taksimetrem yazdı yirmi lira. Ben dedi yirmi lirayı vericem dedi, dedim sen de biliyorsun her gün gittiğin yer oraya kırk lira para yazar, olmaz dedi senin taksimetren ne yazdıysa onu vericem dedi, ama doksan beşli senelerde. Senin taksimetren bozulmuş, hakkın bu al bunu derlerdi. İnsanlar yobazlaştı, insanlar bir tuhaf oldular yani başkasının gözünü kazıyayım benim cebime girsin (DG10, Lisans mezunu, 51).

Azalan saygıyla beraber güven eksikliklerini anlatan katılımcı, müşterilerle anlaşamamalarını anlatıp, örneklendirirken özellikle kadın müşterilerle problem yaşadığını belirtmektedir.

Evet evet yani mesela senin yorulduğunu ki o zamanda o kadar yorulmuyorduk yani hani şimdiki gibi değildi. Yani gene de böyle bize ne bileyim daha böyle iyi davranırlardı şimdi insanlar pek öyle iyi davranmıyor yani mesela en ufak bir şeyde mesela şöyle söyliyim, kalkıyor mesela işte atıyorum sigara içmek istiyor önceden içiyolardı sigara yasak dediğiniz anda kızıyor. Efendime söyleyeyim ya sana kalkıyor sabah sabah işte verceği beş lira, altı lira para gideceği yere çıkartıyor iki yüz lira para veriyor hani masustan. Ben ona sigara içirtmedim gibi algılıyor, yasak olduğunu da unutuyor ya da kapıyı vuruyor sert bi şekilde inip gidiyor. Bunu yapanlardan birçoğuda bayan eskiden öyle değildi yani eskiden bayanlar daha mutavazi daha böyle halden anlayan şimdi öyle değil yani şimdi ki gençler hani gerçekten bilhassa bayanlardan çok sıkıntı yaşadım yani nasıl desem hiç şeyden anlamıyor böyle senin o trafikte yaşadığın sıkıntılardan yola çıkıyor yani hep kendi bildiği doğrultuda gidiyor yani (DG11, İlkokul mezunu, 59).

Sosyal sermaye birikiminin yüksekliği, toplumsal faaliyetleri olumlu etkilerken, eksik oluşu da olumsuz etkileyebilmektedir. Ancak sosyal sermayenin ilgili alanlarda tek başına etkin olabilmesi pek mümkün değildir. Bu bağlamda sosyal sermayeyi, varlığı nispetinde diğer üretim ve sosyal aktivitelerden etkinliğini arttıran pozitif bir değer olarak algılamak daha yerinde olacaktır. Diğer bir ifade ile sosyal sermayeyi, diğer ekonomik ve sosyal faaliyetlerden yüksekliği ölçüsünde pozitif açıdan, eksikliği ölçüsünde de negatif açıdan etkileyen tamamlayıcı bir unsur olarak tanımlamak daha anlaşılır olacaktır (Karagül ve Dündar, 2006, s.63-65).

Yani ilk başladığım dönemler daha iyiydi daha sonra her geçen gün daha kötü olmaya başladı, insanlar farklı olmaya başladı, taksi şoförleri farklı olmaya başladı yani eğitim diyorlar eğitim de yapmıyolardı biz gittik, bir sürü kursa gittik, okuma yazma bilmeyen bile o kurstan başarıyla çıktılar yani (DG13, İlkokul mezunu, 59).

Müşterilerde değişim onda da çok oldu mesela o dönemlerde binen müşterinin diyelim ki on tanesi terbiyesiz şimdi nerdeyse yüzde sekseni terbiyesiz, yüzde onu terbiyeli yani çünkü milletin psikolojisi bozulmuş, dengesi bozulmuş iyi abi nasılsın diyorsun adama, sana iyiyim demekten üşeniyor yani baya bir fark var müşterinin baya uçmuş (DG14, İlkokul, 51).

Pierre Bourdieu'nün sosyal sermayeye ilişkin olarak üzerinde durduğu asıl konu, bireylerin hiyerarşik sosyal yapı içinde mevcut yerleşimlerini korumak üzere devamlı bir yarış halinde olmalarıdır. "Bu çerçevede sosyal sermaye, bireylerin ekonomik ve kültürel sermayelerini harekete geçirmelerini sağlayan temel durumlar olarak anlaşılabilir" (Bourdieu, 1986, s.49. Akt. Keleş, 2012). Zaman içerisinde kaybolan güven ilişkilerini sadece yolculara değil diğer meslektaşlarının da hal ve hareketlerinin sebep olduğunu düşünmektedirler.

Ekonomik açıdan olsun millette işte böyle hırsızı yoktu, dolandırıcısı yoktu yani güzeldi daha iyiydi tabi müşteride iyiydi, taksicilerde iyiydi hani çalışanlarda bu kadar kötü değildi. Taksiciler, şimdi önüne gelen taksici oldu önceden hani adam işsiz kalmış, adam ceza önüne çıkmış, o şikayetçi olmuş, dolandırıcı olmuş en son yapılacak iş taksi geliyor taksiye çıkıyor ama onada bir çare bulmuşlar şimdi eskiden öyle bir şey yoktu piskoteknik gibi böyle onada devlet mesela onada bir çözüm buldular hani şey yapmıyorlar, önüne gelene taksici yaptıttırmıyolar (DG15, İlkokul mezunu, 58).

Çok büyük bir algı var şu anda taksicilerin üzerinde, nasıl bir algı? Bu medyanın sürekli, her gün insanlara gündeme getirdiği için taksileri, taksiciler böyle taksiciler almıyor taksiciler işte şöyle yapıyor diyerekten, bizim insanlarımız da bir yerden, bir şeyin ipin ucunu yakaladıkları zaman yani biraz ben millet olarakta ve kendi işimle alakalı gördüğüm kadarıyla, Türk milleti biraz şey biraz dengesiz insan türü yani onunla alakalı napıyorlar? Daha çok algı olduğu için, taksicilere daha çok baskı yapıyolar. Adam sen şimdi bir değişim saatinde veya aracın bir ihtiyacı olduğunda, arabayı yaptırmaya götürdüğünde veya artık kendi umumi ihtiyacın olduğunda, müşteriyi almadığında arkandan küfredebiliyor. Dün mü, evvelsi gün Esenyurt'ta taksiciyi dövdüler, müşteriyi almıyor diyerek televizyona da çıktı belki sizde görüyorsunuzdur televizyonda, haberlerde… (DG16, İlkokul mezunu, 53).

Taksi ücretlerinin düşük olması, yoğunluğun genç yolcu olması, yabancı uyruklu insanların artması ve ücret konusunda pazarlık yapılması gibi sebeplerin mesleklerini icra etmeleri açısından olumsuz etkilendiklerini dile getirmektedirler.

E tabi. O zamanki müşteriler daha saygılıydı daha efendi, daha kibar şimdiki ya önüne gelen taksiye biniyor ee bu şey olduktan sonra zaten ee indi bindi on beş lira olduktan sonra var ya adam çıkıyo tık kadın taksiye biniyo aslında var ya bunu önlemeleri lazım, bunu önlemeleri lazım. Çünkü niye? Müşteri fark edilsin, işi olan binsin kucağında çocuk binemiyo, genç atlıyo arabaya. İş var yok ama trafikten de bi şey yapamıyosun (DG17, Lise mezunu, 53).

Şimdiki müşteri potansiyeliyle eskiye dönüp baktığımız zaman, eskiden kaliteli müşterilerimiz vardı. Hoş şu an kalitesiz demiyorum ama şu an çok fazla yabancı uyruklu insan İstanbul'da ikametgâh ettiği için ciddi sorunlar yaşanıyor. Pazarlık usulü gitmeler, geçiş ücretli olan yollarda paramızı alamamalar, havalimanına yolcu götürüp ordan yolcu aldığımız zaman arabanıza ceza yazılması, aracınızın bağlanması (DG19, Ortaokul mezunu, 48).

Çok iyiydi, çok iyiydi. Tabi daha iyiydi, saygın meslekti saygı duyuyorlardı, şimdiki gibi değildi. Müşteriler taksicileri adam yerine almıyorlar (DG20, Ortaokul mezunu, 60).

4.2.1. Meslek yaşamında ve sosyal yaşamda aidiyet hissi

Bir durakta aynı zamanda birlikte mesleklerini icra eden taksi şoförlerinin mesai saatleri haricinde de faaliyetlerde bulunduklarını, sosyal hayatta paylaşım içerisinde olduklarını söylemek mümkündür. Hem mesleklerini icra ederken hem de sosyal hayatta bir arada olmaları, bir durağa bağlı olarak çalışmaları kendilerine aidiyet kazandırmaktadır. Bu aidiyet hissini sosyal sermaye kavramıyla ilişkilendirebilmektedir. Sosyal sermaye, toplum içindeki bireylerin ilişkiler bütününü yansıtmaktadır (Özsöz, 2007, s.15-21).

Şu anda da iletişim halindeyim önceden de iletişim halindeydik. İki binden öncekilerle böyle aile gibiydik, daha samimiydik. Sonraki yıllardaki belki yaş farkından mıdır samimi olduklarımız vardı, olmadıklarımız da vardı ama sohbetimiz, muhabbetimiz vardı. Onun dışında çok bir küçük kendimize has bir grubumuz vardı işte böyle çay içmeye, pikniğe işte o tür sosyal faaliyetlerde bulunuyorduk yani. Şu anda da aynı insanlarla faaliyette de bulunuyorum. Onlarla da gene şey yapıyoruz sadece bu hastalıktan dolayı bir ara verdik o kadar yani (DG1, İlkokul mezunu, 53).

Tabi görüştüğümüz var işte merhaba dediğimiz var tabi canım Allah Allah insan sevdiği insanla görüşür…Biri işte sende biliyosun S otoparkta duran burdaki arkadaşlar var merhaba dediğim Yedikule M* var bilmem ne var. Benzin istasyonundaki arkadaşlarla bile görüşüyoruz hala. Yenikapı opette bu Bakırköy'deki şimdi onlar kapattı bp var ya beni iyi tanırlar* (DG2, Ortaokul mezunu, 52).

… Hayatımda şu an taksici camiyasından, iki üç arkadaşım var. Biri de zaten M'dırhatta iki üçüde fazlası yoktur… Hani herkesle arkadaşız ama böyle dostluğunu devam ettirmek isteyen üç kişiler fazlası yoktur* (DG3, Önlisans mezunu, 56).

Sosyal sermaye bir eyleyicinin içinde olduğu alanda ait olduğu ilişkiler ağına gönderme yapar. "Eyleyicinin diğerleriyle olan ilişkileri, grup üyelikleri, bu ilişkilerin getirdiği

eyleyicinin üzerinde veya ona yönelik sorumluluklar, ayrıcalıklar" gibi olgular bu sermayenin ana içeriğini oluşturmaktadır (Baran ve Özsöz, 2013, s.2-19). Bu bireyler iş dışında, evde, piknikte birçok çeşitli ortamlarda, çeşitli ilişki şekilleri içerisinde bulunurlar ve bahsettiğimiz aidiyetlik hissini bu ilişkiler sayesinde kazanmaktadırlar.

Tabi birbirimizle sürekli iletişim halindeyiz. Arkadaşlarımız var mesela devamlı telefonlarla görüşüyoruz (DG6, İlkokul mezunu, 41).

Tabi görüşüyorum evet (DG8, İlkokul mezunu, 56).

Tabi genelde arkadaşın olduğu için aynı ortamı paylaştığın için iletişim halinde oluyorsunuz. Düğünler oluyor, cenazeler oluyor, bayramlar oluyor falan filan görüşebiliyorsunuz (DG9, Ortaokul mezunu, 50).

Tabi görüşürdük, konuşurduk Kumkapı'da bir han vardı gider otururduk, çay içerdik yani (DG10, Lisans mezunu, 51).

John Field'den (2006) aktaran Özkül ve diğerleri (2017) sosyal sermaye kavramının içerdiği tezi şu şekilde belirtmektedir:

> İlişkiler önemlidir. İnsanlar birbirleriyle bağlantı kurarak ve bunun zaman içersinde devam etmesini sağlayarak, tek başlarına başaramayacakları ya da yalnızca büyük zorluklarla başarabilecekleri şeyleri gerçekleştirebilmek için bir arada çalışabilirler. İnsanlar bir dizi iletişim ağıyla birbirlerleriyle bir ilişki içerisindedirler ve ortak değerleri bu iletişim ağlarının diğer üyeleriyle paylaşma eğilimindedirler, bu iletişim ağları bir kaynak oluşturmaları nedeniyle, bir nevi sermaye oluşumu gibi görülebilir (s.369).

Yıllardır taksicilik yapan katılımcıların arkadaş seçimlerinde seçici olmalarına rağmen bu arkadaşlıklarını uzun süre sürdürmeye devam etmektedirler. Kimi zaman kendi aralarında etkinlik yapsalar da kimi zamanda ailece görüştüğü kişiler olmaktadır.

Tabi tabi yani şimdi şöyle bir şey var bu şey gibi düşünün yani sen şimdi okulunda okuyorsun, elli kişilik sınıfta veya kırk kişi sınıfta okuyorsun sen ordan kaç kişiyle görüşüyorsan bende o kadar veya kaç kişiyle samimiysen bende o kadar. Çünkü her insanın elektiriği birbirine uymuyor ki şimdi bizim mesela M ile çalışırken, İdoda altmış yetmiş tane aracımız vardı ama biz on kişi çok samimiydik, on kişi beraber yemeğe giderdik, on kişi beraber gezerdik çünkü bu insanın*

doğasında var insan biraz seçicidir kendi kafasına göre kendi düşüncesine göre arkadaş arar ona göre yani. Tabi orda da şimdi kırk tane aracımız var ama yani belki on kişiyle çok samimiyiz ama tabi diğerleri de merhaba merhaba sonuçta arkadaş çevremiz yani öyle (DG12, İlkokul mezunu, 46).

Tabi ki iş dışında görüşüyoruz, çok dostlarımız var. Çok iyi arkadaşlarımız, dostlarımız var tabi (DG14, İlkokul mezunu, 51).

Sosyal hayatta genelde görüşemiyoruz çünkü çalışma saatlerimiz uzun olduğu için, on iki saat olduğundan dolayısıyla, İstanbul'da çok yoğun bir trafik olduğundan dolayısıyla çok yoğun oluyorsun, yorgun oluyorsun, eve geliyorsun bizim tatil günlerimiz zaten genelde olmuyor, her gün çalışıyoruz yani bazen bir Pazar günleri izin yapabiliyoruz ama genelde görüşemiyoruz arkadaşlarımızla fakat durakta müşteri almaya gittiğimizde, sürekli görüşüyoruz yani öyle o zamanlar oluyor ki, ben uzun yıllar evimdeki çocuğumu duraktaki arkadaşlarım kadar görmemişimdir (DG16, İlkokul mezunu, 53).

Beş, altı kişiyle işte H'dir, Y*'tur, M*'dir yıllarca beraber gittik, geldik, dolaştık. Ailecek görüşüyoruz hatta M* ile ailecek gidip, gelmedik ama H*'le, Y*'la gidip, geliyoruz yani ailece görüşüyoruz* (DG17, Lise mezunu, 53).

Toplumsal değişme olarak da ifade edebileceğimiz bu ilişkiler, bir grup içindeki bireylerin ilişkilerinde yer alan yerleşmiş tavır ve hareketlerinde, sosyal sistemin yapı unsurları ve işleyişi üzerindeki değişiklikleri anlamamız gerekmektedir (Dönmezler, 1984). Taksi şoförlerinin iş dışında yaptıkları etkinlikler dışında birbirlerinin özel günlerinde de bir arada oldukları görülmektedir.

Çoğuyla iletişim halindeyim. Genelde yüzde seksen çalışan arkadaşların hepsiyle gayet diyaloğum var yani (DG18, Ortaokul mezunu, 49).

Bazı arkadaşlarımızla görüşüyoruz, iletişim halindeyiz. Herkesin birbirinde mutlaka iletişim bilgileri vardır gerek gördüğümüz zaman, yeri gelir organizasyon yapıp yemek yemeye, kıraathanede vakit öldürmeye, gezmeye fırsat bulursak gerçekleştiriyoruz" (DG19, Ortaokul mezunu, 48).

Hemen hemen yaşayanlarla görüşüyorum (DG20, Ortaokul mezunu, 60).

Görüşmelerle birlikte, sosyal sermaye altında gerçekleşen aidiyetlik hissini kazanan taksi şoförlerinin aksine kazanamayan taksi şoförlerinin de bulunduğunu gözlemleyebiliyoruz.

Önceki yıllara oranla bireylerin kendi aralarında kurduğu ilişkinin kaybolduğunu ifade etmektedirler.

Hayır, hiçbiriyle görüşemiyorum. Çünkü çoğu öldüler çoğuda tabi koptu hiçbirisi de şu anda taksicilik yapmıyor (DG4, Lise mezunu, 58).

Pek fazla yok şöyle ben, kendim için M, M* durakta durdu az çok oldu ama ben bir durakta durmadığım için, durakta hiç durmadım ben onun için ancak bazı kişilerle şey yapardım öyle pek fazla samimilik olmadığı için unutuldu, gidildi* (DG5, İkokul mezunu, 74).

O zamanlar arkadaşlık daha güzeldi. Şimdi öyle değil şimdi menfaat eğer herkesin birbirinden bir çıkarı varsa o işte ama önceden öyle değildi önceden arkadaşlık vardı, dostluk vardı (DG11, İlkokul mezunu, 59).

Şimdi yok. Önceden eskiden vardı yok şu anda devam etmiyor (DG15, İlkokul mezunu, 58).

Kimisinin arkadaşlarının vefat etmesiyle kimisinin sürekli durak değiştirmesi sebebiyle arkadaşlık ilişkilerinin kuvvetlenmediği sonucuna varabilmekteyiz. Bunun yanı sıra DG11 kodlu katılımcının eskiden arkadaşlıklarının güzel olduğunu fakat şu an güven problemleri sebebiyle pek fazla arkadaşıyla sosyal hayatta iletişim halinde olmadığı görülmektedir.

4.3. Katılımcılar Arasında Uber Hassasiyeti

Uber, yaklaşık olarak 170-180 senedir insanlık hayatında olan ulaşım araçlarının internet üzerinden geliştirilen bir yazılım ile insanların seyahat özgürlüklerini daha konforlu kullanabilmeleri, seyahat etmek istedikleri; kişileri, araçları, sürücüleri seçebilmeleri fiyat ve performans açısından taşıma hizmeti almadan önce fikir sahibi olabilmeleri, bu hizmetten yararlandıktan sonrada aldıkları hizmetleri değerlendirip derecelendirmelerine olanak veren uygulama, akıllı cihaz, internet, ulaşım aracı, sürücü ve yolcu altılısından oluşan taşıma sistemidir (Yetim, 2015, s.623). Katılımcıların çoğu Uberden rahatsızlık duymaktadır. İşlerini, gelirlerini azalttıklarını düşünmektedirler. Resmi olmamasından, kullandıkları araçların temizliğinden ve yolcu bulabilmek için kullandıkları sisteme kadar her şeyden haberdar taksi şoförleri var. Yolcularını çaldıkları düşüncesiyle mahkemeye verdikleri Uber şirketinin, şehir içinden kalkmasıyla sonuçlanan mahkeme, taksi şoförlerini oldukça mutlu etmiş. Bununla birlikte Uberin daha konforlu, daha rahat ve

güvenilir olmasından dolayı çok memnun olan ve özel hayatlarında da taksi yerine Uberi tercih eden taksi şoförleri de mevcut.

Tabi müşteri potansiyelimiz düştü ama tabi uberin cazip yönleriyle, cazip olmayan yönleri. Bir kere gayri resmi bir kuruluş Türkiye'de niye diyeceksin… Resmi olmadığı için kapatıldı. İki sebepler dahilinde uber niye oluşmuş derseniz uber müşterinin talebi üzerine oluşmuştur. Niye oluşmuştur? Şimdi bizim taksicilerinde çok hataları var. Müşteriye kötü davranmaktan, müşteriyi gezdirmekten ondan sonra ne bileyim temizlikten, hitap şeklinden ondan sonra onlara karşı davranışlarından müşteriye saygısı veya saygısızlığından bundan dolayı böyle bir ihtiyaç doğmuştur. Bu ihtiyacı müşteri karşılığını, ihtiyacını burda aramıştır. Taksicilerde müşteriye karşı daha terbiyeli olsalar, müşteriyi gezdirmeseler müşterinin daha doğrusu aradığı ihtiyaçları karşılamış olsaydı uber doğmazdı. Birazda suçu taksiciler olarak kendimizde de aramamız lazım. Çünkü bizim taksici camiasına taksicilerle alakalı yaptırım olayı biraz zayıf. Şimdi mesela uberde bir hata yaptığı zaman duyduk yani icabında iletişimini bir hafta kitliyor yani ona ceza veriyor. Bizde bu yok bu gelirse İstanbul'daki taksiciler bu tarzda çalışma sistemine gelirse bu tarzda da cezalandırmalar olursa he belki o zaman daha farklı bi sonuç olabilir. Daha güzel sonuçlarda olabilir o şekilde (DG1, İlkokul mezunu, 53).

Taksi şoförleri mesleklerini icra etmeye devam ederken, yukarıda da bahsettiğimiz Uber adı altında bir şirket taksiciliğe benzer bir şekilde yolcu taşımaya başlamıştır. Uber, özel bir şirket altında yolcuları daha konforlu, daha rahat ve güvenilir bir şekilde yolculuk yapma imkânı sunduğunu ve bu şekilde gidecekleri yere götüreceğini belirtmektedir. Bu şekilde olduğu taktirde taksi şoförleri, işlerinin azaldığını, müşteri potansiyelinin düştüğünü ve haksız bir rekabet olduğunu dile getirmektedirler.

Kapının önünde bir işportacı bu tapulu bir mal hak edilmiş şimdi pazar tezgâhı işgaliye öder ama plaka tapulu mal düşün yani senin birdükkânın var Nişantaşı, Osmanbey, Taksim meydanı belediye diyor ki kaldırım benim kaldırım tam senin dükkanının önüne tutuyor bir ekmek kulübesi koyuyor gazete kulübesi koyuyor tapulu malının önüne bak senin dükkânın cephesini öldürüyor, yarısı gidiyor. Öne masa sandalyeyle mesela simit, poğaça, börekçisin çıkartacaksın da çıkartamıyorsun bu hak mı reva mı? Tapulu mal yani millet zannediyor ki çoğu plakayı devlet dağıttı. Hayır plaka tapulu mal parayla alınıp satılıyor, arz talep meselesi milyon dolarlara da evler var dimi? Kimse diyor mu bu ev niye bir milyon dolar? Bir milyon dolara evler var ya bir sürü hiç onlara sormuyorlar bu ev niye bir milyon dolar mütehayyite de kızıyolar alana da. Tapulu mal bu madem öyle Uber muber bilmem ne o zaman belediye derki bu işi ben kendim yönetecem tamam eyvallah ben senin malını aynı burdan bir yol geçiyor ya sokaktan veya yolu

genişletiyorlar tarlayı adamın. Ne diyor devlet, istimlak parası veriyor, istimlak parasını verirsin buyur (DG2, Ortaokul mezunu, 52).

Oldu tabi, şimdi esnafın ekmeğine böldüler taksici esnafının ekmeğini böldüler daha doğrusu çaldılar. Şimdi sen bir araba alıyorsun özel, senin trafik sigortan örnek veriyorum şimdi aklımda birmevla yok yüz elli lira, ben taksiciyim benimki dört yüz lira, beş yüz lira bak ben ordan bile fazla para ödüyorum bir de vergisini veriyorum. Bu Türkiye için iyi bir şey değildi, o şirketin belki fetöcüler bilemem şimdi onu Amerika'da merkezi olan bir şirket, para nereye gidiyor? Yurt dışına gidiyor. Esnafın burada ekmeğini çalıyor, yurt dışına götürüyolar. Devlet ve belediyede bu işleri belediye yapıyor sana parayla sattı plakaları o seksen, seksenden önce, öncesiydi galiba şey yoktu o zamanlarda temdit yoktu o zaman isteyen plaka takıyordu, girebiliyordu ondan sonra o temdit geldi, her giren giremiyordu sonra bunu belediye, ihaleyle esnafa sattı. Üç sefer mi dört sefer mi ihale oldu yanlış olmasın hani üç oldu da belki dört sefer oldu, işte ondan sonra dışardan plaka dahil etmiyorlar, kaçak çalışıyorlar onun önüne geçemediler, geçemiyorlar. İstanbul geniş, kenarlara çık taksi yok oralarda oranın vatandaşı ne yapsın? Korsanla idare ediyorlar ama Uber ayrı bir şey o bir şirket arabası, internetten minternetten şey yapıyorlar çağırıyorlar, ediyorlar bunun vergisi yok bilmem neyi yok korsan. Bunun parası nereye gidiyor? Yurt dışına gidiyor, bu esnaf için büyük bi zarardı (DG5, İlkokul mezunu, 74).

Bu durumda taksi şoförleri, aslında ekonomik kazanç sağladıkları bu alanın işgal edildiğini düşünmektedirler. Kazanç sağlamak amacıyla yaptıkları mesleği icra edemediklerinde 'ekmeğimi böldüler' ifadesini kullanmaktadırlar. Devletin, belediyenin ise bu konuyla ilgili yaptığı işlemlerle birlikte kamusal alan kavramı önümüze çıkmaktadır.

Kamusal alan, toplumsal yaşamımızla ilişkilidir ve toplumda yer alan bütün bireylerin ortak şekilde var ettiği alandır. Kamusal alan, modern toplumlarda demokratik bir örgütlenme alanı olarak gelişmektedir. Bu alanda bireyler, ortak sorunlarını eşit ve özgür koşullar içinde, eylemler aracılığıyla, dil kullanımıyla ve açıklıkla ilk önce çözümlemeye, daha sonrasında ise çözmeye çalışmaktadırlar (Onat, 2010, s.7-8).

Ya Uber zaten şu an o ayrı bir işlem yani Uberden sonra zaten bizim çok sıkıntılarımız başladı. Genel anlamda taksicilik olarak söylersek biz bundan önceki zamanlarda zaten insanları taşıyorduk. Uber normalde korsan taşımacılık olarak görüyorum ben, resmiyette olmayan bir iş. Bunu nasıl olduysa artık yani o kadar zaman gitmesi de bunun bir sürprizdi yani o da çok ayrı bir sürpriz. İnsanlar birdenbire ordaki rahatlığın, ordaki ferahlığın yani işte vip bir araba ondan

sonra taksiyle aynı fiyata gitmeye çalışıyor. Uberde zaten o zamanlar fiyatları çok yüksek tutmaya başladı yani belli zamanlarda, iş olmadığı zamanlar yapmaya başladı. O sıkıntı yaşattı yani bize mahkemelerle falan çözüldü ama yapılmayacak bir şey değil ondan sonra Uber yasal olmayan bir şey olduğu için kalktı. Şu an havalimanlarında zaten Uber gibi araçlar var onlarda yüzde yüz fiyat farkıyla gidiyolar yalnız yani bizim taksimetremiz beş buçuktan açılıyorsa onlarınki on bir den açılıyor. Bizim yüz liraya gittiğimiz yer onlarınki iki yüz liraya gidiyorlar onu da insanlar fazla kullanmak istemiyorlar. Sadece gelen turistler rahatına düşkün olan insanlar bunları kullanmak istiyolar yoksa genel anlamda kimse onu kullanmak istemiyor yani her şeyin bir bedeli var. Rahatlık istiyorsan şimdi bir otele gidersin üç yıldızlı otelle, beş yıldızlı otelin yapılan hizmeti bir değildir ama beş yıldızlı otele yatırırsın beş yüz lira, üç yıldızlıya verirsin iki yüz lira ne kadar para o kadar köfte derler ya eskiler o laf gibi yani (DG6, İlkokul mezunu, 41).

Ya taksicilere şöyle işte o zaman vito lüks arabalar daha çoğunluk oldu otellerde, hava limanlarında onlar daha çok işçi almaya başladı. Mesela bize havalimanına gittiğimiz zaman yolcu alıyorduk, yolcu alamaz hale geldik baya bir etkilemişti yani taksici piyasasını ama şimdi yavaş yavaş normale döndü (DG9, Ortaokul mezunu, 50).

Bir toplumda, meydana gelen kamusal alanın genişliği veya sınırları, konu olan toplumdaki düşünce, ifade, toplanma, örgütlenme, tanınma ve diğer insan hakları ve özgürlüklerinin gelişmişliği ile çoğunluğun durumu ile yakından ilişkili içerisindedir. Aynı zamanda kamusal alan siyasal bir içerik de oluşturmaktadır (Onat, 2010, s.7-8). Katılımcılar zamanında taksiciliğe başlarken ne zorluklar yaşadığından bahsetmesiyle birlikte aslında Uber'in işlerini azaltmasıyla bunu haksızlık olarak değerlendirmektedirler. Taksilerin, Uber'in araçlarından daha küçük olması sebebiyle Uber'den daha az yolcu alan taksi şoförleri bunu kendilerine dezavantaj olarak görmektedirler.

Uber hırsız ne düşünebilirim ki? Hırsız yani zamanında benim babam kör durmuştan almış plakayı senelerce senet ödemiş, bir araba iki yüz milyar, iki yüzden aşağı araba yok. Arabayı neden aldım? Yüz yirmi milyara galericiye verdim şimdi iki yüz, iki yüz yirmiden aşağı araba yok. Adam iki yüz yirmi lira verecek, gelecek senin çalıştığın işinin üç katını alacak büyük arabayla. Çok büyük haksızlık yani ne vergi ödeyecek ne bir şey verecek. Artı plakanın bir değeri var, iki trilyon para diyorlar zamanında onu vermişsin ben mesela hatırlıyorum kaç kere geldiler babama para dağıttılar. Tekrar plaka çıktı tekrar şey yaptılar para dağıtıldı yani Uber gelecek bir tane arabayla senin kazandığının iki katını kazanacak yani haksızlık (DG10, Lisans mezunu, 51).

Valla Uberin bize çok zararı var yani bir nevi korsan. Biz devlete vergi veriyoruz efendime söyleyeyim yani biz taksiciyiz efendime söyleyeyim. Yıllarca bu şeyin yükünü taşıdık he insanlar eğer Uber tarzında hani minibüs mersedes vito istiyorsa taksilerde takabilir yani hani kullanabilir veya insanlar talep ediyorsa hani o taleplerine karşılık mersedes vito konulabilir yani hani insanlar da seviyor bu vitoyu daha rahat, daha geniş. Sonra sıkıntılardan birisi mesela araba dört kişilik müşteri kapasitemiz bir de şoför beş kişi bazısı işte altı, yedi kişi binmek istiyor bindirmeyince sıkıntı yaşıyoruz (DG11, İlkokul mezunu, 46).

Aynı zamanda sosyal sermaye kavramıyla bağdaştırıp açıkladığımız taksi şoförleri ve müşteriler arasındaki güven problemi devam ederken, Uber şirketinin bu güveni sağladığını bu sebeple de müşteri kaybettiklerini ifade etmektedirler.

Ya Uber dediğiniz bir korsan taksici gibi görüyoruz yani. Bunları bizim taksi şoförleri hak ediyor mu? Hak ediyor şu anda çünkü dürüst değiller. Dürüst olmuş olsalar bu kadar insanlar mağdur kalmaz. Yok oraya gitmem, buraya gitmem onun içinde bu korsan taşımacılık baya bir ilerledi insanlara güven veriyor korsan taşımacılık. Çünkü bir belirli noktaları var taksicilerde bu belirli noktalar yok kimse denetlemiyor ama Uberi denetleyen insanlar var. Güvenmiyor adam ailesini bindirip de taksiye göndermek istemiyor. Uberde öyle değil korsan dediğimiz şey ama onların hepsini bilinçli olarak binip gönderiyorlar, güveniyorlar yani güven var (DG13, İlkokul mezunu, 59).

Uber bence haksız bir kazanç… Kendi düşüncem yasalda olsa şimdi bu adam, Uber taksicilik yapmadığı için hani çoğunun ekmeğine bizim gibi insanların şoförlerin ekmeğiyle oynamış diye düşünürüm (DG15, İlkokul mezunu, 58).

Kamusal alan ile ilişkilendirdiğimiz taksicilerin Uber konusunu resmî kurumlara taşıması sonucu mahkeme sürecine girmiş ve beş yıl devam eden bu mahkeme sonucu artık Uber sadece belirli yerlerde yolcu taşımacılığı yapabilmektedir.

Uber insanların, bu taksici mesleğini yapan insanların yıllarca yani dişinden, tırnağından biriktirip, bir plaka alıp ailesine ekmek parası için sadecene herhangi bi rantla alakası olmayan bir olay bu. Birileri gelip yüz milyara bir tane araba alıp, bu internet yoluyla sizin işinizi, paranızı çalmaktan başka bir şey değil. Resmen bir hırsızlar, beş yıl mahkemelere gidip geldik. Allahtan Süleyman Soylu başkanımız, bu İçişleri Bakanı destek oldu da bunları bertaraf etti. Şu anda rahatız fakat tabi yine otellerde belirli otellerde on tane, yirmi tane Uber altında olmasa da aynı vito şu anda var. Onları otel önünde duruyorlar yine bizim müşterilerimizi çalmaya bizim hakkımızı yemeye devam ediyorlar (DG16, İlkokul mezunu, 53).

Valla Uberi iptal etmeleri, bizim biraz işlerin çoğalmasına sebep oldu (DG17, Lise mezunu, 53).

Yok hiçbir etkisi olmadı, aynı tas aynı hamam gidiyor çoğunda zaten Uber var, çalışanlar var Uberde. O zaman oluyordu şimdi olmuyor araba yetmediği için, taksi bulamıyordu Uber tercih ediliyordu, Uberi arıyordu (DG20, Ortaokul mezunu, 60).

Bunun yanı sıra, Uber şirketinin oluşmasını destekleyen taksi şoförleri de mevcuttur. Denetiminin sıkı olması ve bu denetimlerle birlikte yaptırımların da olması bireylere daha güvenilir bir ortam sağladığını ifade etmektedirler. Güven olgusuyla birlikte sosyal sermaye kavramı çıkmaktadır. Sosyal sermaye, toplumdaki tüm bireylerin birbiriyle güven üzerine ilişki kurması, yazılı olsun veya olmasın bireylerin sosyal içerikli iletişim kurmalarının imkanını sağlamaktadır. Uber yaptırımları sebebiyle şoför ve müşteri ilişkisinde zorunlu olarak bir güven sağlayarak avantaj sahibi olmaktadır.

Bence Uber olmalı. Çünkü öyle bir sistem dediğim gibi taksi şoförlü araba kiralamaktır. Onuda limuzin gibi düşün Amerika'da var limuzinciler ve taksiciler var bence çok daha kaliteli bir hizmet, sistem olarak istediğimiz gibi taksi sahibi yok, organizasyon yok. Sistem olarak Uber sistemi kurulmuş Uber dediğimiz bi sistem, mesela müşteriye yanlış yapamazsın müşteride size yanlış yapamaz. Ben Uberde üç ay bir fiil çalıştım. Şoför bulamadığımız için Uberde bir tane müşteriyle kavga ettim bana yanlış yapamaz. Çünkü ben onu bulurum ama bende ona yanlış yapamam oda beni bulur yani karşılıklıdır… Artı bu güvensizlik ortamı, bu insanlara güvensizlik ortamında sistemin bağlayıcılığından dolayı insanlar birbirine güvenmek zorunda kalıyor belki yine güvenilmeyen insanlar olabilir hem şoför aşamasında hem müşteri aşamasında mutlaka var ama yanlış yapma şansınız yok. Yaptığınız an sistem tak hemen devreye giriyor her iki tarafında şikayetiyle. İstanbul'da günümüz taksi sayısı yetersiz. Üstelik iki, üç o kadarda korsan olduğunu biliyorum. Uber taksinin işini değil, korsan taksicilerin işini alır. Eğer sistem otursa ama korsan taksi biterse şu an zaten taksiciler bu yükü kaldıramaz. Üç katı korsan taksi var. Taksicilerden çok daha iyi çalışıyolar, çok daha para yani yedi bin liraya bir araba alınıyor ve ne olduğu belirsiz hiçbir nüfus kaydı olmayan çoğunluğu madde bağımlısı olan insanların sağda solda iş bulamayan insanların yaptığı iş. O zaman bir tercih yapmak lazım. Hangisi? Korsan taksi mi? Uber mi? Bak taksi mi vip taşımacılık mı demiyorum taksiciler çok mu uzman? Hayır sistemin oturmaması başıboşluğundan kaynaklı. Korsan taksi iptal olsaydı eğer bu sistem otursaydı ve korsan taksi biterdi zaten bizim Uber sistemi en çok korsan taksiye zarar vermiştir ama onlar sesini çıkartamadı. Çünkü resmiyette bir faktörü yok. Tam tersi taksiciler bağırıp çağırdı bence çok daha iyi olurdu iki resmi kayıtı olan devlete vergisini veren, çalışanların sigortasını yatıran yani sisteme dahil olan insanlardı. Bu anlatabildiğim evet sisteme dahil olmak

lazım, dahil olmayan insanlar sisteme zarar verir yani senin sisteme bir kdv yok, bir getirin yok, yanında çalışanın bir getirisi yok ve onu sorunlu bir şekilde çalıştırıyorsun (DG3, Önlisans mezunu, 56).

Bence Uber biraz topluma o eski güveni sağlamaya çalıştı. Ben Uberin bir eski İstanbul taksiciliğini yaptığını düşündüm. Çünkü insanlar eskisi gibi düşündüm çünkü eskisi gibi bindiler, şöför saygılı bir şekilde kravatlı bir şekilde. Biz eskiden kravatla çalışıyorduk şimdi adamın ayağında terlik var terlikle çalışıyor ama bir Uberin şöförü bunu yapamazdı bizi eskiye, nostaljiye götürdü. İş anlamında zararı olur mu peki taksicilere? Çünkü olmak zorundaydı ben bile Uberi tercih ettim neden? Çünkü karşımdaki şöför bana saygılı aynı eskiden olduğu gibi. Karşımdaki şöförün dolaştırmayacağını biliyorum aynı eskisi gibi. Karşımdaki şöförün bana hakaret etmeyeceğini biliyorum aynı eskisi gibi dehşet bir uygulamaydı Uber. Uber Türkiye için daha doğrusu İstanbul için bir altındı ama bunun değerini bilemedik (DG4, Lise mezunu, 58).

Taksi şoförü DG14, kendi meslektaşları için müşteri seçtiklerini ve mesafe bahaneleriyle müşterileri almadıklarını öne sürerek, bu durumda da müşterilerin korsan taksiye bineceklerine Uberi tercih ettiklerini ve bu tercihi doğru bulduğunu ifade etmektedir.

Uber hakkında şöyle söyleyeyim normalde ben taksiciyim ona karşı olmam lazım ama ben ona tam tersi karşı değilim neden? Müşteri tercih etmese Uber ilerlemezdi oraya almazsan, taksici almazsa, taksici hakaret ederse, yakına gitme buraya gitme müşteri ne yapacak? Bir şekil bir yol bulucak ya Ubere binicek ya korsona. Korsana bineceğine Ubere binsin hiç olmazsa devletin resmi bir şeyidir. O da resmi Ubere ben çok fazla karşı değilim yani şeyden dolayı ama müşterilerinin, müşterilerin şikayetlerinden dolayı yani taksicilerin yaptığı pisliklerden dolayı yani yakına gitmiyor mecburen onu çağrıyor daha güvenli görüyor, onu çağrıyor şimdi niye yalan söyleyeyim (DG14, İlkokul mezunu, 51).

Bir yandan Uberin, yolcular için oldukça güvenilir ve rahat olduğunu savunan katılımcı bir yandan da taksicilikten geçimini sağladığı için ekmeğini böldüğünü söylemektedir.

Şimdi Uber, biz taksici olarak kendi ekmeğimiz, işimiz olarak baktığımız zaman tabi haliyle karşı çıkarız ama aslında Uber sistemi vatandaş olarak baktığın zaman hiç de kötü bir sistem değildi. Yani ama benim mesleğim olarak, ekmeğim taksiden çıktığı için ben karşıydım, ben karşıydım. Sonuç itibariyle benim ekmeğimi bölüyordu ama vatandaş olarak, vatandaş gözüyle baktığım zaman hele bugünün taksi sıkıntısında, Uberin olması vatandaş olarak gayet güzel bir uygulama (DG18, Ortaokul mezunu, 49).

Mesleğini layıkıyla yapmış olsalar, müşteriye yakın mesafe seçmeseler, yoğun saatlerde oraya girmem, buraya gitmem demeseler müşteride alternatif seçenekleri Uber gibi, korsan taksi gibi faaliyetlere yönelmez (DG19, Ortaokul mezunu, 48).

Kimi taksi şoförleri kendilerindeki eksiklik ve yanlışları açıkça dile getirmektedirler. Bunlar sebebiyle Uber'in bu boşlukları doldurduğunu ve müşteri açısından iyi bir alternatif seçenek olduğunu dile getirmektedirler.

4.3.1. Teknolojik ilerlemeye paralel olarak taksiciliğin dönüşümü

Son yıllarda teknolojinin de gelişmesiyle birlikte, her sektörde ve her alandaki meslekler bu teknolojik gelişmelerden etkilenmektedir. Navigasyon gibi gideceğiniz yere trafiksiz ve en kısa yolu gösteren uygulamalar ve "itaksi", "bitaksi" gibi uygulamalar ile taksi müşterisi bulmanın kolaylığını sağlayan uygulamalarda taksicileri geleneksel sistemlerinin dışına çıkartmaktadır. Zaman içerisinde, teknolojinin gelişimiyle birlikte toplumsal değişme kavramına denk düşecek bu farklılaşmalardan kimi taksici memnun iken kimi taksici de sistemin doğru ilerlemediğini dile getirmektedir. Bu farklılaşmayla ortaya çıkan toplumsal değişme ise bireysel, toplumsal ve fiziksel alanlarla ilgili öğeler içerdiği için tek yönlü, tek boyutlu ve tek faktörlü bir olgu değil, çok karmaşık bir sosyal süreçtir (Yaka, 2011, s.45).

Bitaksi itaksi güzel bir şey niye olmasın? Sen mesela bir sitede oturuyorsun bilmem nerede normalde yoldan geçen Beşiktaş'taki, Eminönü'ndeki insan ya taksi önünde zaten telefondan taksi mi çağırılır? O bir saçmalık. O yani mahrumiyet bölgeleri için harika bir olay. Çünkü onu çağırdığı zaman biliyor ki o taksiyi çağırdığı zaman biri şikâyet ettiği zaman ben telefonumdan bu taksiyi çağırdım şikâyetin karşılığını bulur ama yoldan geçen bir taksiye, bir sıkıntı yaşadığın zaman yani onun karşılığını bulma oranı çok minimumdur. Plakayı almayı şey edemez korsan taksidir, kaçak taksidir, çift plakadır onda bir sıkıntı olur ama bitaksiyle çağırdığı zaman daha hani bir sıkıntı olamaz. Çünkü bitaksi o yani durak taksisi gibi düşün onu duraktan gelen taksi gittiği müşteriye yanlış yapamaz. Çünkü damgalı şey gibidir yani beni şikâyet ederler şikâyetin karşılığını bulur öbür türlü yalan bu taksiciliğin en kötü yanı da nedir biliyor musun? Adam arkada oturuyor, konuşuyor, ediyor telefondan cebinden düşüyor, gidiyor. Bir sonraki müşteri geldi, o telefonu aldı cebine koydu mesela duraktan veya yoldan veya indiği yerde kamera var. Senin plakanı tespit ettiler, gel buraya telefon nerde? Yok telefon. İstediğin kadar yemin et yok inandıramazsın. Çünkü sende kamera gösteriyor. Kamera gösteriyor ama bir sonraki müşteri sessizce almış, cebine indirmiş orada senin ne suçun, günahın var? Onun için bitaksi olarak,

taksinin içinde kamera sistemi harika bir olay. Çünkü bazıları yalan söylüyor biliyor musun (DG2, Ortaokul mezunu, 52).

Başıboş, deli gibi boş dolaşıp müşteri aramak vardı eskiden öyle bişey kalmadı. Kalkar tam uygularsa yani gittiğiniz yerde durak gibi bir şeye ihtiyacınız olmaz. Müşteri işte boş boş baka baka durağa gelmez veya dolaşıp müşteri aramak falan ama teknoloji olduğunda siz bir noktadasınız, o noktaya on dakkada durduğunuzda Uberde test ettim çünkü ışık yanıyor en yakın müşteriyi size yönlendiriyor. Boş hareket etmemiş olursunuz, arabanız yıpranmıyor, yakıt harcamıyorsunuz, zaman harcamıyorsunuz, trafiği meşgul etmiyorsunuz ve para kazanıyorsunuz. Teknoloji taksiciye çok iyi para kazandırıyor, teknoloji taksiye çok ciddi para kazandırıyor. Arabasını yıkattığı zaman harcamazsın, yakıt harcamaz, trafiği işgal etmez bu hem ülkeye hem ekonomiye hem insana hem taksiciğe faydası var bence (DG3, Önlisans mezunu, 56).

Özellikle teknolojinin gelişmesinin sonucu olarak günümüzde toplumsal değişmeyi kolaylaştıran unsurlar, fiziksel ve bölgesel olmaktan çok öteye geçmektedir. Medya ve sosyal medya önemli bir değişim aracı olarak sosyal çevremizi biçimlendirmekte, tutum ve davranışlarımızda geçici ve kalıcı değişimlere neden olmaktadır. Bireyler arasındaki iletişimin biçimleri değişmekte ve bu durum sosyal hayatın farklılaşmasına neden olmaktadır (Gündoğar, 2021, s.5-10).

Şu şekil iyi anlamda etkisi oldu, insanlar çünkü bindikleri aracın plakasını öğrenmelerine gerek kalmadı. Kendilerine karşı korumaya aldıklarını düşünüyorlar fakat eskiden zaten müşterilerimiz bizden hiçbir şekilde çekinmiyorlardı çünkü biz hepimiz kimliğimiz açık ortadaydı yani şu anda bitaksi gibi uygulamaları düşünelim nasıl bizim orda bir şeyimiz varsa bizi bulmaları kolaysa o zamanda bizi bulmaları daha da kolaydı ve ulaşım olmadığı halde şey ulaşım diyorum özür dilerim haberleşme olmadığı halde (DG4, Lise mezunu, 58).

"İtaksi", "bitaksi" gibi uygulamaların çıkışı ile birlikte, taksici ve müşteri arasındaki diyaloglarda da azalma olmaktadır. Uygulama üzerinden gidilecek yerin belirlenmesi de ödeme türü seçimi yapılmakta ve bu durum iletişim biçimlerinde de değişikliğe ve farklılaşmaya neden olmaktadır.

Teknoloji şu şekilde… Şimdi ben bundan önceki senelerde, mesela İstanbul'da müşteri bir yerlere söyleyip de o şekil gidiyorduk, teknoloji olarak sorarsan şu an sadece navigasyon olarak ben teknolojiyi kullanıyom. Öteki türlüde yani işte bitaksi olsun itaksi olsun belediyenin yaptığı bunlar telefon uygulamalarından çağırılan taksi sistemi var ben onların hiçbir tanesini kullanmıyorum.

Yani gerek duymuyom İstanbul'da şimdi yaptıkları sistemlerde de belki bitaksi güzel ama itaksi o belediyeninki mesela tam oturmamış bir sistem yani yapılmayacak bir sistem değil (DG6, İlkokul mezunu, 41).

Tabi canım etkili olmaz olur mu tabi çok faydası var. Tabi hem müşteri bulmak içinde hem yol tarifi için mesela navigasyonu açın en kısa yolda mesela açık yoldan sana o seni istediğin yere götürüyor diyorsun mesela işte sümer mahallesine gelcen o seni o noktaya kadar götürüyor işte sağdan git, soldan git (DG8, İlkokul mezunu, 56).

Teknoloji sayesinde bahsedilen uygulamalar kullanıma açılmıştır ve bu unsur farklılaşmanın hızını ve miktarını arttırmaktadır (Gündoğar, 2021, s.5-10). Katılımcılar uygulamaların sadece taksi şoförlerine değil, taksi arayan müşterileri de olumlu etkilediğini dile getirmektedirler.

Yani onu bekliyor yani sonuçta insanların taksi bulamadığı yerde insanlar telefonla durakta araba bulamadığı zaman, telefonlarından itaksi bitaksi araç çağrabiliyorlar onlar açısından da iyi oluyor yol. Taksilerin boş gezmemesi açısından da yolcu bulma açısından bu teknoloji daha iyi bir yerlere götürüyo yani sonuçta. Ya müşteriyi arttırdı diyebiliriz yani. Tabi kolay yolcuya da kolaylık yani bu sefer yolcuyu gitceği yeri bilmeyen yolcuya navigasyon açtığı zaman ya da şoföre açtırdığı zaman güvenli bir şekilde gidiyor ama bazı kötü niyetli şoföre denk gelirse onlar İstanbul'da yolu bilmiyor diye dolaştıranlar da çok oluyor. Bu şeyleri de çok duyuyoruz yani şeyler oluyor hani bu açıdan bu navigasyon daha iyi teknoloji (DG9, Ortaokul mezunu, 50).

Etkisi olacağını ben düşünmüyorum. Olabilir bak öyle düşünmemiştim şimdiye kadar yani daha pratik doğru daha çok şöyle düşünüyorum ben. Mesela bir insanla diyaloğa giriyorsun adam seni severse cep telefonunu alıyor, seni çağırıyor yani ben öyle çok müşterim vardı arabayı bırakınca tabi aradılar gidemedik yani bu itaksi olaylarından adamın evini bilmiş oluyorsun olabilir, olabilir de yani ama bir de şöyle var itaksi den seni çağırıyor bir kere gidiyorsun bidaha denk gelicem mi gelmicem mi… Adam zaten itaksiye alışmış seni çağırırmı zaten seni sevmişse telefondan çağırıcak hani itaksinin çok faydası olacağını düşünmüyorum pratiklik yönünden. M abinin dediği gibi doğru pratiklik yönünden dolaşacağına o yönü güzel en azından mazot yakmazsın kenarda kalmış olur* (DG10, Lisans mezunu, 51).

Ben bir kere gittim. Bir kere kullandım açtım. Açma gereği duydum iyiydi yani hani seni adrese götürüyor güzel faydalı. İşte itaksi efendime söyliyim çok güzel yani kullanabilirsen harika bir şey tabi müşteri içinde güzel bir kolaylık yani mesela aradığı zaman en yakın taksi ona dönüş yapabiliyor (DG11, İlkokul mezunu, 59).

Bunun yanı sıra kimi taksi şoförlerinin düşünceleri, bu uygulamaların hala eksik kaldığı ve gelişmediği yönünde. Navigasyonları ve taksi çağırma uygulamalarını kullanabilmek adına araçlara takılan ekran ise şoförlerin görüşlerini olumsuz anlamda etkilediğini de dile getirmektedirler.

Ya oturtturamadılar, geliştiremediler yani şimdi şöyle bi şey var. Şimdi bizim aracın önüne aşağı yukarı otuz beş santime, yirmi beş santimetre bir ekran koydu tam da aracın önünde. Yani şimdi bir kere bizim görüşümüzü çok etkiliyor. Özellikle gece çok parlak bir ekran olduğu için gözümüze yansıma yapıyor dönüşlerde mönüşlerde bizi çok etkiliyor. Şimdi nasıl engelliyor abi diceksin ya şimdi düşün şurda torpido var, şurası kör nokta işte şurayı göremiyorsun, önünü göremiyorsun yani engelliyor bir, ikincisi teknolojik açıdan çok zayıf, her yerde çekmiyor. Mesela ufak bir yağmur yağsın çekmiyor bunun en büyük özelliği de mesela diyelim ki Uber gibi Uber nasıl yapmışlar? O sistem sende telefona koy ya şimdi ben diyelim ki o sistem açık mesela bir tane canım çay çekti, arabadan aşağı indim, o sistem çalıyor ben duyamıyorum nerden duyucam ki arabada çalan şeyi yani işte diyorum ya yani bir şeyler yapmaya çalışıyolar ama başı boş (DG12, İlkokul mezunu, 46).

Toplumsal değişme, teknolojik gelişmenin toplum yapılarında meydana getirdiği ve bunun öncelikle bireyler arası ilişki ve bağlara yansıyarak bireyler arasındaki ilişkiler denetiminde farklılıklar ortaya çıkmaktadır (Yılmaz, 1993, s.17 Akt. Kuştemir, 2017).

Uygulamaların kolaylığından faydalanan taksi şoförleri olduğu gibi pek faydasını görememiş taksi şoförleri de bulunmaktadır. İnternet sebebiyle kimi zaman hata verdiğinden, kimi zaman ise navigasyon uygulamasının yanlış yolları gösterdiğinden şikayetçi olduklarını dile getirmektedirler.

Hiç zorluğu olmuyordu aslında yani zaten İstanbul'u biliyorsun öğrendin zamanla öğrenmiş oluyorsun. Navigasyonda şimdi herkes navigasyon kullanıyorlar ama hep insanlara yine yanlış yollardan götürüyorlar ben öyle hissediyorum (DG13, İlkokul mezunu, 59).

Tabi ki kullanıyor, ben hariç herkes kullanıyor. Ben kullanamıyorum inan ben hiç anlamıyorum, kullanmıyorumda benim kafa zaten basmıyor ama tabi ki adam itaksi var, bitaksi var ondan sonra uygulamalar… Müşterilere gidiyorlar ya var tabi ki. Var benim taksidede pardon var bende şey var büyükşehir belediyesinin itaksi var. Onu kullanıyorum ya da zaten bir haftadır internette yok hatalı gösteriyor, kullanıyoruz (DG14, İlkokul mezunu, 51).

Teknolojideki değişmelerin ister istemez bireylerin davranış ve düşüncelerinde birçok değişmeye yol açtığı herkes tarafından kabul edilen bir şeydir. Teknolojik değişme, kendi başına her bir birey için davranış değişmesi demektir (Güngör, 1992, s.30). İnsanlar bir işin nasıl yapılacağı konusunda yeni bir anlayış elde etmişler, davranış alışkanlıklarını bu yeni işleyiş şekline göre ayarlamaya başlamışlardır (Özdemir, 2010). Söylendiği üzere zaman içerisinde değişen yolların, kapanan yol girişlerinin vs. navigasyon sayesinde güncellenerek kendilerine yeni yol haritaları çıkardığı için zamanın gerisinde kalmamak onlar için bir avantaj sağlamaktadır.

Navigasyon çok yararı oldu. Çünkü o kadar çeşitli açılan yerler var ki yani ben yirmi altı yıldır bu işi yapıyorum yani insan beyni bir bilgisayar gibi değil. Yaş itibariyle ilerlediği zaman yaşın, bildiğin yerleri unutuyorsun tamam mı? Unutmasan da bildiğin yerin dibinde yeni bir gökdelen inşa edilmiş veya yeni bir otel veya yeni bir alışveriş merkezi yani onu bile bazen bildiğin zaman unutabiliyorsun. Navigasyon çok iyi bir şey açıyorsun, nokta atışı yapıyor, açık yoldan götürmeye çalışıyor gerçi oda bazen şaşırıyor ama biz genelde gitceğimiz yerleri bildiğimiz için daha rahat oluyor. Bizim için çok daha iyi bir şey teknoloji olaraktan (DG16, İlkokul mezunu, 53).

Tabi kesinlikle, yararı çok oldu. Mesela navigasyon yolcuyu ne zaman alırsam, gideceği yere navigasyona baktığım zaman işte trafiğin durumuna baktığın zaman, yolumu değiştirebiliyorum. Zamandan bende kazanıyorum ve araca binen müşteride bundan memnun oluyor, bu şahısta mesela özellikle İstanbul'da taksi kullanan vatandaşlarımızın yüzde sekseni, acil işine yetişmek amaçlı biniyor taksiye yoksa metrobüsler, tramvaylar, dolmuşlar, halk otobüsleri var, bunları kullanır ama taksiye binmelerinin en büyük nedeni, zamanla yarışmaları o yüzdende senin, onu daha erken yerine ulaştırman için navigasyonu kullanmam her zaman için hem senin açından hem götürdüğü vatandaş açısından çok daha sağlıklı. Sende zamandan kazanıyorsun, sende zamanla yarışıyorsun ne kadar müşteriyi erken bırakırsan başka bir yolcu alıp para kazanmış oluyorsun. O yüzden kullanıyoruz (DG18, Ortaokul mezunu, 49).

Müşteri fazlalığından ziyade, gitmiş olduğunuz yerden örnek veriyorum bir Bahçeşehir'e gittiğiniz zaman boş geriye geliceğinize, dönüşte iş alma şansınız çok yüksek oluyor. Sistemleri kullandığınız zaman internet üzerinden yapılan yolculuklarda, bu da artı kazanç oluyor, artı masraf kurtuluşu oluyor. Faydası var (DG19, Ortaokul mezunu, 48).

Taksi şoförlerinin bir kısmı teknolojinin gelişmesiyle birlikte hayatımıza giren çeşitli uygulamalar sayesinde mesleklerinin kolaylaştığını dile getirmektedirler. Aynı zamanda uzak mesafeli yerlere yolcu taşıdıktan sonra geri dönüşlerinde boş araçla

dönmemelerigerek yakıt ücretini gerekse vakitlerini değerlendirmeleri onlar açısından oldukça faydalı olduğunu göstermektedir. Bunun yanı sıra bu uygulamaların eksikliklerinden, yanlışlıklarından bahseden taksi şoförleri ise araçlarında bu uygulamalar için ekran bulunmasına rağmen kullanmamakta ve fayda sağlamamaktadırlar.

4.4. Dönüşmekte Olan Yenikapı

Katılımcılara, Yenikapı'nın yıllar içerisindeki değişimi hakkında sorular yöneltildiğinde, bir dönüşüm olduğundan bahsetmiş ve bu dönüşümün olumlu yönde olduğunu ifade etmişlerdir. Karayollarının düzeltmelere gidilmesi, ulaşım alternatiflerinin olması ve İdo'nun seferlerinin çoğalmasıyla birlikte yolcu sayısında artışların olduğundan söz etmişlerdir. İstanbul Deniz Otobüslerinin (İDO) seferlerinin artmasıyla birlikte, Yenikapı'nın kozmopolit yapısıyla yolcu profilinde de değişim olmuştur.

İlk zamanlar gemi tabi coğrafi olarak da değişti yani fiziksel olarak da değişti o zamanlar işte kavşaklı, ışıklı bi kavşağımız vardı. Durağımıza bile yeri geliyordu yarım saatte zor ulaşabiliyoduk. Durak beş yüz metre ötemizde ama durağımıza yarım saatte varabiliyorduk. Sonradan bu yapılan yeni kavşak sayesinde işte iki dakkada durağımıza varabiliyorduk, trafiği yani biraz değil baya rahatlattı fiziksel olarak o. Müşteri olarak da doksanlı yıllarda ki, doksan altıda gelen müşteri şöyleydi gemi adeti daha azdı mesela günde mesela üç veya dört tane gemi geliyordu ama şeyden sonra iki binlerden sonra işte yanlış hatırlamıyorsam tam ne zaman açıldığını bilmiyorum da… İki sene sonra ben durağa girdikten sonra deniz otobüsleri alındı büyükşehir belediyesi, ondan sonra müşteri adeti çoğaldı. O zamanki gelen müşteriyle sonraki gelen müşteri arasında çok büyük farklar oldu yani çünkü Yenikapı'dan sadece Yalova'ya vardı, ondan sonra Bandırma'ya oldu, Bursa'ya gemi çıkarttılar işte farklı Marmara Adası'na çıkarttılar yani gideceği yerler daha çok olunca müşteride çoğaldı tabi ki de yani o (DG1, İlkokul mezunu, 53).

Ya orda balık hali vardı. Balık halini kaldırdılar o zamanlar fazla gemi yoktu galiba günde dört, beş seferdi çok eskiydi. Ondan sonra gemi sayılarını Yalova'ydı, Bursa'ydı baya bi çeşitlendirdiler yani he Armutlu'ydu daha sık oldu insanlar gemiler çoğaldık sıra. Bir gemi olduğu zaman nolur? Kapasite beş yüz yolcu, on gemi olduğu zaman nolur? Kapasite beş bin yolcu, belediye bunu çoğalttı talep üzerine çünkü karayolu daha uzun, gemi yolu daha rahat millet buna itibar gösterdi (DG2, Ortaokul mezunu, 52).

Yenikapı semt olarak nasıl bir yerdi? Yenikapı'yı ikiye ayırmak lazım, seksen öncesi hatta doksan öncesi ve doksan sonrası doksan öncesi güzel bir semt daha çok iş dünyasının sanayi demiyim işte Gedikpaşa Kapalıçarşı'nın insanlarının, geçiş yaptığı parçacıların, tamircilerin olduğu bir İstanbul'un göbeği diye bakılan yoğun bir merkezdi ama daha sonra doksandan sonra o Beyoğlu'ndaki eğlence kısmı, yabancı turistlerin buraya gelmesiyle beraber bir kabuk değiştirdi. Biraz daha aile ortamı olarak… Çok farklı iki dünyası var bir doksan öncesi, bir doksan sonrası hem orda oturan yaşayan biri olarak daha sonra doksanlarda ordan ayrılan biri olarak ayrılmak zorunda kalan biri olarak iki göz oturuyodum. Tabi ki öncesi güzeldi yaşamak için tabi ticaret için ayrı bir şey (DG3, Önlisans mezunu, 56).

Katılımcılar, eskiden sosyalleşmek amacıyla aile ile birlikte vakit geçirmek, arkadaşlarla çay içebilmek için gidilen Yenikapı'nın değişime uğramasıyla bu özelliğini kaybettiğini dile getirmektedir. İş yerlerinin artmasıyla birlikte yoğun göç alan bir bölge haline gelen Yenikapı için yerlilerinin de değişime uğradığı söylenebilmektedir.

Yenikapı o zamanlar mesire alanıydı. Şu anda da zaten belediye orayı mesire alanı yapmaya çalışıyor. Bizim dinlenme alanlarımızdı, herkes ailesiyle gidip orada otururdu çimenlerde, parklarda, çay kahvelerinde ailece akşama kadar eğlenceli vakitler geçirirdik ve şu anda da aynısını yapmaya çalışıyorlar ama başarılı olacaklarını tahmin etmiyorum. Çünkü o insanlar yok. O insanlar olsa zaten başarıcaklar ama o insanlar yok (DG4, Lise mezunu, 58).

Yollar olarak çok değişiklik oldu ama ben orda ben başka türlü de bir şey bekleyebiliyordum. Deniz otobüslerin ordan alttan, metroya, Marmaraya bir tünel yaparlar mı diye bekliyordum ama yapmadılar onu (DG5, İlkokul mezunu, 74).

Ya semt olarak düşünürsek yani Kumkapı, Yenikapı bunların hepsi zaten Fatih ilçesine bağlı oradaki değişiklik olarak yani… Ben bir aralar Kumkapı'da bir müşteri bıraktım, uğrayayım dedim yani bakkaldan bir ihtiyacım vardı bir şey alayım, karşıma zenci bir bakkal çıktı. Değişiklik olarak dersen çok aşırı derecede yabancı, şimdi yabancılarda şey olarak değerlendirmiyorum insanları yabancıdır, Türk'tür falan zaten o açıdan bakmıyorum ama ne kadar bunlara imkân verirsen o kadar sıkıntı yaratmaya başladılar. Şu an Yenikapı'da, Kumkapı'da o bölgelerde yabancı çoğunluğu var. Ondan sonra her türlü işlerle de uğraşıyolar iyi veyahut da kötü ama genelde kötü olarak. Çok yabancı oldu ya artık ben onu yani kendim İstanbul'da büyüyen biri olarak şey yapmıyorum. Olması iyidir ama belli bir yerde şimdi köye gidersin, köylünün şimdi yüz tane yerlisi vardır, on tane dışardan gelen insan vardır, bu on tanesi arada kaynar gider ama

üç tane yerlisi kalıpta kimse kalmamışsa orada yüz tanesi de direkt yabancı olduğu zaman sıkıntı olur bence ben orayı pek iyi görmüyorum (DG6, İlkokul mezunu, 41).

Yenikapı'daki değişimi, toplumsal değişme kavramıyla bağdaştırmak daha açıklayıcı olacaktır. Sosyo-kültürel değişme, bir toplumun siyasi, idari ve hukuki yapısında, bilgi ve eğitim sisteminde, maddi alet ve vasıtlar ile bunların kullanılması ve tüketilmesinde küçük veya büyük oluşan tüm değişimleri içerir (Turhan, 1994, s.58 Akt. Türkkahraman ve Tutar, 2009, s.5). Tarihsel süreçte, toplumlar kesintiye uğramadan devamlı değişmektedir. Medeniyetler, hükümet şekilleri, ticari usuller, ideal insan tipleri, hatta kültürler yavaş ya da hızlıfarketmeksizin bir değişmeye tabidirler (Zimmerman, 1964Akt. Türkkahraman ve Tutar, 2009, s.5). Her toplum iç ve dış etkilerle birtakım değişmeler gösterir. Yeni bir anlayış ve yeni bir tekniğin içselleştirilmesi, hayat tarzının buna göre yeniden düzenlenmesini gerektirir (İşçi, 2000, s.55 Akt. Türkkahraman ve Tutar, 2009, s.5)

Katılımcı zaman içerisinde yaşanan birtakım değişimlerde çevrede yaşayan insanların farklılaşmasından bahsederken bir yandan yolların, caddelerin vs. yenilenmesiyle birlikte kendilerine kolaylık olduğunu bu sebeple araç bakım sürelerinin uzadığını dile getirmektedir.

Şimdi eski Kumkapı daha iyiydi şimdi karıştı yani. Kumkapı'da normal bir aile doğru düzgün oturamaz. Hep yabancılar geldi, pansiyon gibi verdiler insanlara mesela oralar karıştı normal bir aile değil ama bizim için değişen bir şey yok. Bizim müşteri aynı, bizim durak içinde değişen bir şey yok… Eskiden iki ayda bir ön takım yapıyorduk şimdi benim o dönemki iki önceki arabayı biz hiç ön takım yaptırmadık yani yollar çok güzel (DG8, İlkokul mezunu, 56).

Ya Yenikapı taksici olarak Yenikapı derken… Şimdi Yenikapı İdo deniz otobüsleri var. Deniz otobüslerinin olduğu yerdeyiz zaten taksi durağı var, oradakiler biraz sıkıntılı bir durak orası zaten semt olarak da Kumkapı, Aksaray civarı olsun oradaki yollarda sıkıntılı insanlar oturuyor işte zenciler olsun, Araplar olsun, Suriyeliler olsun baya bir sıkıntılı bir semt yani Yenikapı civarı (DG9, Ortaokul mezunu, 50).

Tarihsel süreç içerisinde ortaya çıkan bilimsel ve teknolojik gelişmeler ve ilerlemeler, toplumsal yapıda büyük değişim ve dönüşümleri de beraberinde getirmektedir. Bu gelişmeler, insanoğlunun ihtiyaçlarını karşılamasının şeklini ve yaşam biçimlerini de

değiştirmektedir. Bu sebeple üretim ilişkilerini köklü bir şekilde değiştiren gelişmeler ve toplumsal yapıda yaşanan büyük değişim ve dönüşümler; beraberinde farklı toplumsal, kurumsal ve ekonomik yapılanmalar geliştirmektedir (Aktaş, 2020, s.1606). Toplumun gelişmesi ve dönüşmesiyle birlikte, yaşam biçimleri de evrilmektedir. Daha önceleri top oynadıkları, denize girdikleri sahilin liman yapılmasıyla birlikte turistlerinde uğrak yeri olması ve İstanbul'un yenilenmesiyle, dönüşümüyle ilgili olumlu düşüncelerini dile getirmektedirler.

E tabi yani şimdi Yenikapı'ya liman yapıldı. Ondan önce biz orada top oynuyoduk, oradan denize giriyorduk yani limanın yapıldığı tarihlerde biz oradaydık yani mesela şeyler Macarlar gelirdi, şey satarlardı hatta ilerde şey vardı Çakıl Gazinosu vardı, Çakıl Gazinosu'na gider oradada düğünlerimiz olurdu. Şimdi Çakıl Gazinosu'nun orada alttan şey yaptılar, geçiş yaptılar Aksaray'a dönüş var yani eski İstanbul'la aynı değil. İki katlı binalar oldu, beş katlı, altı katlı hatta beş, altı tane binayı birleştirip gökdelen diktiler tabi İstanbul toparlanmaya başladı yani yenileniyor farkı o (DG10, Lisans mezunu, 51).

Valla eskiden güzeldi nasıl güzeldi? Kumkapı, Yenikapı'dayken biz zaten Yenikapı deniz otobüslerindeydik. Yani bizim durağımız böyle mahalle arasında değil, tam sahilin kenarındaydık. Şöyle karşımızda etrafımızda bir yer yok, bağlı olduğumuz bir yer yoktu yani karşımızda insanları rahatsız edeceğimiz bir yer yok. Çünkü orası tamamen bize ait bir yer elli tane araç var. Elli tane araca ait bir yerdi hani şimdi böyle mahalle arasında taksi durakları gibi değil. Onun için Kumkapı, Yenikapı güzeldi. Şimdi Kumkapı'da güzel, Kumkapı'ya ben daha yeni girdiğim için Kumkapı'yla ilgili bir şey söyleyemiyorum ama Kumkapı'da da şöyle bir şey var, aile yok bitti yani çünkü niye bitti? Apart otel oldu onun için bizim mesela mahalle arasındaki duraklar öyle değildir şöyle daha iyidir, diyelim ki ben burda oturuyorum, taksi durağı da şurda ben yarın gideyim oturayım orda çay içerim, sohbet edebilirim ama bizim öyle bir şansımız olmadığı için bizim etrafımızda böyle binalar yok, bizim İdoda yoktu. Mesela eşimle Kumkapı'dayız biz, Kumkapı'da da ben gidip otelde napıcam veya oteldeki adam gelip benim yanımda napsın o tanışamıyoruz bile yani muhabbetimiz bile yok yani kimseyle (DG12, İlkokul mezunu, 46).

Taksi şoförleri için eski yıllarda çoğunluğun yerlilerden oluşmasından memnun olduklarını, günümüzde ise aile olarak yaşayanların azalması ve ilçenin yoğun olarak göç almasından rahatsız olduklarını ifade etmektedirler.

Eskiden daha iyiydi, insanlar daha farklıydı zaten hep çalışan insanlar… İş sektörü olduğu için ayakkabıcı, kuyumcular o şekilde insanlar geliyordu yani akşam paydos edip evine gitmek isteyen taksiyle gidiyordu, kimi trenle gidiyordu bu şekildeydi (DG13, İlkokul mezunu, 59).

Valla eskiden daha güzeldi şimdi daha berbat oldu. Kumkapı eskiden esnaflar otururdu, oranın sahipleri mağaza sahipleri otururdu Ermeniler otururdu, Rumlar otururdu, aileler otururdu git şimdi herkes oturuyor. Karmakarışık herkes oturuyo ve hiç güzel değil yani hatta belki az aile var, aile yok gibi bişi (DG14, İlkokul mezunu, 51).

Şimdi Yenikapı İdo durağı, denizin kenarında, sahil kesminde olan bir durak. Burda kentleşme fazla yok yani karşı tarafta var. Orası da Kumkapı denilen yer, çok eski bir semt oralarda da değişim olaraktan şey yok. Şu anda sürekli yabancı uyruklular işte Afganistanlılar, bu zenciler, bu Suriyeliler barındığı ve oturduğu yerler, ucuz olduğundan ve keşmekeş bir yer olduğundan dolayı kaçak kucak olduğundan dolayısıyla orada onlar yaşıyolar. Bizim olduğumuz yerler tabi ki durağımız eskiden çok daha berbattı fakat belediye buraları düzenleme yaptı. Şu anda güzel girişi, çıkışı yani Avrasya tüneli zaten dibimizde bizim onunla alakalı fena değil güzel, rahat yerimiz yani bir de sahilden devamlı gidiyoruz, geliyoruz yani kardeşime söylemiyim bazı şeyleri (DG16, İlkokul mezunu, 53).

Özellikle İdo'nun gelmesiyle birlikte taksi şoförleri için yolcu artışı olmuş ve seferlerinin çoğalması kendilerini olumlu yönde etkilediğini dile getirmektedirler. Seferlerin çoğalmasıyla birlikte turistlerinde yoğunlaştığı bir bölge haline gelen Yenikapı için bir dönüşüm olduğundan söz edilmektedir.

Doksan dört, doksan beşli yıllarda falandı o zaman bu kadar Bursa falan çalışmıyordu, sadece küçük bir arabasız vapur vardı… Bursa'dan kalkıp, Armutlu'ya geliyordu, Armutlu'dan da Yenikapı'ya geliyordu bir tek feribot vardı. Bir de Bostancı'dan gelen vardı, o zamanlar iskele falan yoktu bir duba vardı hatta duba, oynar duba vardı böyle öyle yanaşıyordu. Bizde saatini bilirdik, giderdik orada masum masum dururduk M ile beraber ondan sonra işte İdo böyle bir büyüdü, genişledi işte Bursa'dır, Bandırma, Avşa Adası, Marmara Adası, Armutlu her tarafa gidiyor şu anda* (DG17, Lise mezunu, 53).

Yenikapı'da değişiklik var. İşte metro, marmarayın buraya gelmesiyle tüp geçidin açılmasıyla, Avrasya tüneli açılmasıyla, o yolların tamamiyle değişmesiyle, parkların yenilenmesiyle tamamiyle değişiklik var. Özellikle birazda turistik bölge olduğu için biraz daha fazla üstünde duruluyor ve o eski yapılar yıkılıp yenileniyor hani güzel aslında, tabi ki daha iyi oldu yollar meselaen azından biz turistler karşı karşıya o sorunları derdimizi zaten dil bilmiyoruz bir de

şartlarımızda kötü olduğu zaman daha zorlanıyorduk, şimdi o kadar zorlanmıyoruz (DG18, Ortaokul mezunu, 49).

Çok kaliteli müşterilerimiz vardı, maalesef şimdi kimin ne olduğu belli olmayan bir muhit oldu (DG19, Ortaokul mezunu, 48).

Katılımcıların dile getirdiği düşüncelerden aslında yıllar içerisindeki değişimi hem olumlu anlamda hem de olumsuz anlamda görebiliyoruz. Duraklarının bulunduğu bölgede yerlilerin yerini giderek göçmenlere, yabancı uyruklu kişilere bıraktığını dile getirdiler. Bu durum müşteri potansiyelini olumsuz etkilememesine rağmen eskiden varlığını sürdüren aile ortamını aradıklarını gözlemleyebiliyoruz. Bununla birlikte daha önceleri yolların bozuk olması sebebiyle araç bakımlarının sık olduğunu fakat sonrasında yolların, caddelerin yenilenmesiyle bakımların seyrekleştiğini dile getirmektedirler.

4.4.1. Katılımcıların ortak kanısı: yabancı dil eksikliği

Bu kısım taksi şoförlerinin turistlerle ilişkisine ve iletişim kurabilmek adına eğitim seviyelerine göre yabancı dil bilgilerine odaklanmaktadır. Bu ilişkiler bütününe odaklanırken, Bourdieu'nün sermaye türlerinden kültürel sermaye kavramını açıklamak gerekmektedir. Kültürel sermaye, eğitim yoluyla benimsetilmiş tüm kabulleri, davranış kalıplarını, toplumun özünü içermektedir (Özsöz, 2007). Bourdieu, kültürel sermayeyi kendi bütünü içerisinde üç forma ayırmaktadır. Bunlardan ilki, düşüncenin ve bedenin uzun dönemli hazırlık biçiminde somutlaştırılması durumunda var olması, ikinci olarak kitaplar, sözlükler, araçlar, resimler gibi kültürel mallar biçiminde nesneleştirilmesi durumu, son olarak ise eğitim dereceleri gibi kurumsallaştırılması durumunda bulunmaktadır (Bourdieu, 1986, s.243, Akt. Dursun- 2018, s. 84). Kültürel sermayenin ilk formu olarak bu tür, bedenle ilişkilidir ve somutlaştırıldığı varsayımından hareket edilmektedir. Bourdieu'ya göre, somutlaştırılan kültürel sermaye, bireyin kendisini geliştirmesiyle bağlantılıdır (Dursun, 2018, s.84**).** İkinci formu olarak, Bourdieu'nün nesneleştirilen kültürel sermaye kavramından anladığı, sanat, edebiyat ve estetik alanlarda genel olarak gerçekleştirilen üretimlerdir. Düşüncelerin nesneler üzerine geçirerek, üreticilerine hem iktisadi hem de sembolik güç sağlamasıdır (Dursun, 2018, s.86). Son formu olan kurumsallaştırılan sermaye ise, akademik olarak bireylere verilen bir sermayedir. Kurumsal yapılar içerisinde biriktirilen bu sermaye, kurumsal yapılarda bireylerin yeteneklerini, akademik olarak yasak dayanaklarla garanti altına almaktadır.

Birey, bir alanda istediği kadar yetenekli olsun, yetenek sınırları tamamiyle geniş olsun, bu yeteneği akademik sertifikayla yasallaştırmadığı sürece, kurumsal olarak kendisine kesinlikle uygulama alanı bulamayacaktır (Dursun, 2018, s.89).

Müşteri olarak tercih eder miydim derken yani yabancı dilim olmadığı için anlaşmam zordu yani o benim tercihim diye bir şey yok. Müşteri müşteridir benim için yani özellikle turist tercih edicem diye bir şey yok müşteri sırası bendeyse, sıra bana geldiyse onu götürmekle mükellefim yani ayrıyeten farklı bir şekilde onu tercih etmem. Bazen mesela Arap müşteriler gelir, Arap müşterilerde Arapçam olmadığı için mesela Arapça bilen arkadaşlarabazen o müşteriyi verirdim sen daha iyi anlaşıyorsun, sen götür diye yani öyle de olurdu yani müşteride pek tercih şeyim yoktur. Benim müşteri anlayışım o değildir yani müşteri müşteridir illa ben turist alıcamveyatta ben Türk alıcam diye bir şey yok nasibimiz kısmetimiz önümüze ne geldiyse o odur yani (DG1, İlkokul mezunu, 53).

E zaten müşteri olarak biz tercih ne demek ya? Özür dilerim müşteri müşteridir yani ister yaşlı olsun, çocuk olsun, bebek olsun, ihtiyar olsun, turist olsun sonuçta müşteri para kazanmak değil mi? Sen bir börek dükkânın var, sen turistsin hadi güle güle mi diceksin allah işte onlardan para kazanıyor, memlekette kazanıyor, herkes kazanıyor çaycısından, taksicisine kadar diyelim. Benim o o zamanlar böyle İngilizce az çok ben meraklıydım hani şu ama o dil dil değildir. Ben şuna da kızıyorum kaç para hani nereye gideceksin, hani para van tu tiriylen olmuyor bu işler onlara o kadar diyebiliyordum. Çünkü ben Ali K dediğim adamın yanında büfede çalışırken, sayıları rakamları Arapça, Farsça filan gayet iyi biliyordum o zamanda sayılarla rakamlarla kan filus ahır kelam mesela üç beş kelime bilmeklen dil olmuyor. O zamanda dil var sen bu taksicilerin dilim var dediği ne? Topkapı palas bilmem ne sipayis cipsin pazar Mısır çarşısı işte velhasıl bulu moks Sultanahmet derler, bulu moksma Çinilerin mavi olması çok olduğu için bulu moks diyolar yani mavili camii Çinilere işte velhasıl yani üç beş kelime bilenler, ben hep İngilizce biliyorum. Hadi be oradan uzun lafın kısası hepsi üçkağıtçı üç beş mesela adam otelde çalışıyor birinci kat, ikinci kat anahtar öğrenmiş, sayıları öğrenmiş ben Rusça biliyorum, ben İngilizce biliyorum. Rusça yani yüzde okumam yani gramerli olarak yüzde kırk diyebilirim otuz, kırk yani onu atmıyorum seksen, doksan gayet iyiyim yani yeme, içme, gezme her türlü başım ağrıyor şudur veya ne istiyorsun her türlü cevap verebiliyorum. Yazmam yüzde seksen, doksan var yani keşke o zamanlar daha iyi. Fransız bile Rusça konuştu benimle çünkü adam meraklı, Fransız bile ikinci dil olarak, üçüncü dil olarak Avrupalı insanlar daha kültürlü bizde de eğitim sistemi şimdi değil yani eskiden öyle yani bugün hani kötüde bi öncekiler çok mu iyi İngilizceyi güzel biliyor? Yok bizde üniversite bitirenler, turiste bir yol harif etmesini bilmiyor bu utanç verici bir şey. Ben hani tekstilden dolayı Rusçaya devam ettim hani sonra kursa mursa ama dünya dili bu bir gerçektir*

ortak dil İngilizce. İngilizceyi bileceksin birinci dil sonra yanında ben hani Rusça az çok bilgim var, İngilizce bilgim sıfır olduğu için yoksa dünya dili İngilizce ona bir şey demiyorum (DG2, Ortaokul mezunu, 52).

Bourdieu ekonomik unsurlarla bahsedilemeyen kültürel pratikler ile eğitsel performanslardaki farklılıkları, kültürel sermaye kavramı aracılığıyla çözümlemeyi önermektedir. Kültürel sermaye, toplumsal yapı ve sosyal sınıfla iç içe bir şekilde ve değişen seviyelerde, herhangi bir kasti aşılama olmadan bilinçsiz bir şekilde kazanılabilmektedir. Kültürel sermaye ilk edinildiği durumların bıraktığı az veya çok görünen tüm izlerini mutlaka taşımaktadır, örnek olarak bir ülkedeki bölgenin yerel dili söylenebilinir (Şahin ve Ünal, 2010 Akt. Hunyadvarı, 2019).

Katılımcılar, kazançları açısından bakıldığında oldukça yararını gördükleri turistlerle anlaşabilme konusunda yetersiz kalsalar da onlar için bu durumdan pek olumsuz etkilenmedikleri görülmektedir.

Şimdi turistleri tercih etmek sonuçta müşteridir o vardı. Hele hele bir kaç kelime İngilizce biliyorsanız ki o işi bir şekilde yapıyorsunuz yani benim kelime haznem İngilizcede çok azdır ki hala az ama basit espriler yapabilecek seviyede İngilizcemi, kaç para sağdan soldan ne tarafa gidiyorsun, ne istiyosun gibi kelimeleri zamanla ister istemez çözüyorsun ama farklı gözle bakarlar, turist bu bilmez ben bundan fazla para alıyım tarzında ki o kötü tabir ettiğimiz taksiciler onlar için farklı bir şey farklı bir dünyaydı taksimetre açmayayım işte on liralık yere, on dolar yirmi, dolar gibi tarzında gibi insanlar o gözle bakıyorlardı.İnançlı insanlar olarak veya evine helal para götürmek isteyenlerin özellikle tercih ettiğimiz bir şey değildi ama o zaten o niyet varsa, kötü niyet varsa zaten yerli müşteri almıyordu onlar, sırf yabancı taşıyordu ve çok daha ciddi, deli paralar kazanıyorlardı. Haktı, haksızlıktı, helaldi, haramdı o kişinin kendi hesabı ama biz taksiciler için özellikle tercihimiz değildi ama sonuçta müşteriydi el kaldırmış durmuşsun veya almışsın, götürmüşsün (DG3, Önlisans mezunu, 56).

Katılımcılar turistlerin geldikleri ve gidecekleri yerlerin yabancısı oldukları için kimi zaman onların güvenlerini suistimal ettiklerini dile getirerek öz eleştiride bulunmaktadır. Özellikle plaka sahibi olmayan taksi şoförlerinin, yolculara karşı daha dikkatsiz davrandıklarına karşı bir çıkarımda bulunmak mümkündür. Plaka sahibi olan şoförlerin daha özveri ile çalıştıkları söylenebilmektedir.

Tabi Yenikapı, Laleli zaten çok çok sonra benden sonra turistik bir alan oldu. Sultanahmet, bizim en çok en popüler semtlerimizden birisiydi. Kumkapı en popüler semtlerimizden birisiydi. Tabi bizde bu arada bazı art düşüncelere kapılıyorduk. Müşterimiz bizi çok seviyordu, yabancı turistlerde bizi çok seviyordu, bize güveniyorlardı, teslim oluyorlardı ve bu teslimatçılıklarını biz art kötü düşüncelerle dolandırmaya çalışıyorduk. Biz de suçsuz değiliz tabiki biz de ak süt içmiş değiliz (DG4, Lise mezunu, 58).

Turistler gerçekten Avrupalıyı seviyorum ben. Kültür olarak şeyler yani insaniyet olarak iyiler Avrupalılar. Araplarında bir kısmı ama Arapların artık petrolden midir şeyden midir her şeyi parayla satın alcağını düşünüp ukala tipleri var bunların ama Avrupalıyı gerçekten seviyorum yani Avrupalı parasal olarak değil yanlış anlama bir şeyi rica ederken veyahutta bir şey isterken ricayla, minnetle yaptırttırır işte bizim bir önceki Türk müşterilerle alakalı konuştuğumuz. Arap her şeyi parayla satın aldığını zanneder yani Avrupalı turist mümkünatı yok ki arabadan inerken işte on beş lira para yazdıysa, üç lira veyahutta beş lira muhakkakki adamlarla o şeydir yani alışkanlık haline gelmiş ya bir kahve parası ya bahşiş adı altında şey yapar ama Arap müşteri yeri gelir, Arapları mesela taşıdığımız zaman örnek veriyorum Aksaray'dan, Arabın bir tanesi gelipte havalimanı kaç lira diyip soru sorar, havalimanı yüz elli lira para yazıyodur, ben onu otomatik olarak iki yüz elli lira olarak çekerim neden dolayı öyle çekerim biliyor musun? Kazıklamak için falan değil o yüzde doksan dokuz nokta dokuz çok istisnadır yani yüzde bir çıkmaz içinden. İki yüz elli dediğim fiyatı, yüz elliye geri çekmeye çalışır. Gerçek fiyatının yüz elli olarak söylesen elli lira diyor yani şeyi bilmiyor yani gitceği yerin değerini bilmiyor. Avrupalıda öyle bir şey yoktur. Avrupalı kesinlikle para pazarlığı yapmaz, araca biner, yoluna devam edersin, gidersin bahşişini verir, iner. Zaten İstanbul'da genel anlamda düşünürsek ya örnek veriyorum, Aksaray'dan örnek verdik Aksaray'dan alıp havalimanına götürceğim müşteriyi ne kadar gezdirirsen gezdir yani ne kadar naparsan yap en fazla yüz elli lira yazan yere iki yüz lira yazdırttırırsın. Bunun haricinde farklı bir şey olmaz zaten yani bir adamı götürüp de havalimanına gidicek bir adamı ne kadar dolaştırırsan dolaştır en fazla elli lira fazla yazdırırsın. Avrupalı bunu bilip de hiç şey yapmaz yani böyle pazarlığa oturmaz sen de kendi hakkına göre gidersin ama Arap o şekilde değil. Arap fiyatta öldürür seni de zorlar. Tabi gelmeleri genel anlamda Türkiye olarak da iş olarak da bir farklılıklar oluyor, işler çoğalıyor yani bizim mesela yaz sezonunda örnek veriyorum Türkiye'de yaşayan yerli insanlar, memleketine gider tatile gider, boşluk olur bizde onda da Avrupalı gelip de kapatıyor, ekmek yediğimiz insanlar olduğu için severiz yani Avrupalı olsun, öteki olsun farketmez ama turist iyidir (DG6, İlkokul mezunu, 41).

Kültürel sermaye eğitim ve kültürel değerlere göndermede bulunmakta ve bilgi sermayesi olarak da anımsanması bu özelliğine dayanmaktadır (Tan, 2021). Buradan yola çıkılarak

kültürel sermaye içerisinde bulunan biçimsel nitelikler olarak bahsedebileceğimiz eğitim dereceleri, bireyin toplum içerisinde iletişim kurma anlamında da etkilemektedir. Bourdieu'nün kültürel sermaye kavramına dayanarak, DG9 kodlu katılımcının yabancı dil eksikliği sebebiyle, turistlerle anlaşamadığını, müşteri olarak tercih etmediğini görebiliyoruz. Aynı zamanda özellikle belirttiği Araplar'ın diğer turistlerden daha problemli olduğunu bu yüzden de Avrupalı turistleri tercih ettiğini dile getirmektedir.

Ya dil problemlerinden Arap yolcuları tercih etmiyoruz. Avrupalı turistler nereye gitceklerini biliyolar, hangi otelde kalcaklarını, nereye gelceklerini, her şeyini biliyolar daha modern insanlar ama Arap turistlerle uğraşılmıyor. Arap biraz daha problemli mesela bir yol kapalı olsun, otelin önüne atıyorum yüz metre var o inmez illaki otelin önünde incek ama Avrupalı turiste derseniz, İngilizce yüz metre ilerde adam teşekkür ediyor, iniyor mesela ama Arap turistte öyle bir anlayış yok o yüzden Avrupalı turisti daha çok tercih ediyoruz (DG9, Ortaokul mezunu, 50).

Benim biraz İngilizcem olduğu için pek sıkıntı yok. Tabi o zamanda Ruslar çok gelmişti bir ara öyle onlar İngilizce biliyordu birkaç kelime soruyordun, sana Rusça gösteriyordu falan. Turistleri tercih ederim niye etmiyim? Uzak mesafe gidiyorlar yani bizim için şey oluyor ama yani illaki bir şekilde anlaşıyorsun, ya otelden çıkarken otelci seni çeviriyor, buraya gidicek diyor söylüyor, yolda da çevirse adamlar öğrenmişler mesela havaalanındasın Laleli, Laleli diyo hav maç diyo yani onların kaç para şeylerini, dillerine göre biz öğrenmiştik. Sıkolka kaç para demek, hav maç gibi. Benim işte okuldan biraz fazla İngilizcem olduğu için anlaşıyordum yani turistlerle ama tabi turistin olması güzel, onlar genelde havaalanına gittiği için uzun mesafe oluyor daha toplu para alıyorsun (DG10, Lisans mezunu, 51).

Bourdieu, kültürel sermayeyi, daha kapsamlı bir habitusun bir boyutu ve bu sebeple onu elde edenlerin toplumsal konumlarını yansıtan bir olgu olarak görür (Smith ve Riley, 2016). Bu olguya dayanarak, bir diğer katılımcı ise yerli müşterilerle, turistleri birbirinden ayırt etmediğini dile getirmektedir. Kültürel sermayeye sahip olmamasına rağmen, konuşabildiği, anlaşabildiği kadar müşteriyi alıp gideceği yere kadar götürebildiğini ifade etmektedir. Kendi meslektaşlarını eleştiren katılımcı, kendisinin turist dahi olsa hiçbir yolcuyu dolandırmadığını onları yerli yolculardan ayırt etmediğini dile getirmektedir. Burada da plaka sahibi olduğu için daha özverili davrandığını söyleyebiliriz.

Benim için, ben şahsıma turistte yani hani yerli Türk dediğimiz, hiç fark etmiyordu yani ben efendime söyleyeyim alıyodum turisti, tarzanca hani konuşabildiğimiz kadar, gideceği yere

götürmeye çalışıyordum. Ondan sonracağıma fakat yani turistlerinde mesela sıkıntılarımızdan birisi mesela karşıya götürüyoruz, köprü parasını alamıyoruz mesela hani bizde karşıya gittiğiniz zaman, köprü parasını müşteriden ayrıyeten alıyorsunuz fakat bunu turiste izah edemiyorsunuz. Hani bana işte ayrıyeten artı taksimetrenin haricinde köprü parası ver diye ve turistte bunu yanlış anlayabiliyor yani kızabiliyor. Hani bu ekstra bir para almış gibi halbuki bizde devlete, ona köprüden geçince ödeme yapıyoruz ve bunu bizde turistten almak durumunda kalıyoruz ve turist yanlış anlayabiliyor. Yani bu gibi şeyleri içimizde de var yani bunu poliste biliyor mesela hani turistte nasıl desem yani böyle kazık atan, dolandıran efendime söyliyim insanlarda var yani onlarda belli yani Sultanahmet, Karaköy yolcusu alan, Salı pazarı efendime yani söyliyim turistin olduğu işte Sultanahmet gibi yani birçok yerde turistlere şey yapan, kazık atan insanlar var yani içimizde ama Allaha şükürler olsun, ben otuz beş sene taksicilik boyunca benim için normal insanda aynıydı, turistte aynıydı. Ben paramı, taksimetremi açıp alıyordum (DG11, İlkokul mezunu, 59).

Yok ben nasıl söyleyeyim ben size? Biz iki binli yılların başında, Yenikapı İdodaydık M ile beraber. İki bin yılın, iki bin on bir, on ikilerde ben Yenikapı İdo taksi durağını bıraktım. Çukurcuma'da, Galatasaray taksi durağı vardır. İki bin on üçte oraya başladım, pandemide de orayı bıraktık. Çünkü pandemide niye bıraktık? Bizim orası Çukurcuma'daki, Galatasaray taksi durağı turistlere hitap ediyor, her tarafı apart otel, otel tarzı yerler yani tabi bina yok ama atıyorum çok az bizim müşterimiz orda turistlerdi. İki senedir pandemiden dolayı turist olmadığı içinde orayı da bıraktık biz mecburen. Çünkü durağa gidiyorsun akşama kadar kimse yok, telefon çalmıyor, oteller boş zaten kim arıcak ki seni orayı bıraktık. İki senedir de bu Kumkapı'dayız ama Kumkapı'da aynı şekilde orası da turistik bir yer. Şu anda ben durağa gitmiyorum ne zamandır ama durağımız var mı? Var çünkü durakta iş yok, turist gelmediği için bizim durakta, biz tamamen turiste hitap ediyoruz yani şöyle bir şey anlaşılmasın ya dışardan yoldan Türk almıyor musun, ya hayır alıyoruz ama bizim durağımız turistlere hitap ediyo he orda adam yoldan geçerken taksi boş mu diyip, alıp gidiyoruz o ayrı onda sıkıntı yok yani* (DG12, İlkokul mezunu, 46).

Bourdieu, kültürel sermayeyi aynı zamanda ailelerimizden aldığımız ifade tavırları, konuşabilme yeteneği, çalışma teknikleri ve bunun gibi maddi getirilerden bağımsız olan şeylerdir şeklinde de açıklar. Tüm bunları çoğu zaman birey farkında olmadan aileden edinmekte ve aynı zamanda tüm bunlar okul başarısında fazlasıyla etkili olmaktadır (Bahadır, 2020). Kültürel sermaye kavramıyla bağdaştırdığımız yabancı dil eksikliği sebebiyle taksi şoförleri, müşteri seçmek durumunda kaldıklarını ifade etmektedirler.

Benim açımdan turist aldı mı daha zor. Çünkü zaten İngilizce bilmiyorum bir, ikisi birbirimize derdimizi anlatamıyoruz, birbirimize bakıp bakıp gülüyoruz. Turist daha zor benim için zor, öyle diyim zor (DG14, İlkokul mezunu, 51).

Şimdi alan, bunu yapan çoktu ama ben hiç kısmetim ne gelirse, ben hayatta seçmem onu bir inan kesin olsun yani kendimi şey yapmak gibi ne olursa hiç müşteri ayırma yapmam (DG15, İlkokul mezunu, 58).

Anlaşma tabi zor oluyor dil olmayınca. Şimdi seçme olayı genelde olmuyo fakat şöyle oluyor biz şimdi herkes kendi işini yapıyo, biz trafiğin sabah ve akşam saatlerinde nereye yoğun olduğunu bildiğimiz için haliyle şimdi trafiğin içine girsen on beş liraya, yirmi dakika gidiceksin veya yarım saat gidiceksin ama biz yolun nerede açık olduğunu bildiğimiz için mecburen, mecburen eve ekmek götürmemiz gerektiği için yakıt var, kendi yöğmiyem var, hasılat var bunları çıkarabilmen için haliyle mecburen sorma gereksinimi duyuyorum işin gerçeği. Bu da trafikten kaynaklı bu bizden değil. Trafik böyle olduğundan dolayısıyla herkes bir amaç için çıkıyor, bir para kazanmak için çıkıyor trafiğe mecburen turist veya Türk farketmiyor. O zaman seçme olayı bütün meslektaşlarım yani dörtte yani ikisi yapıyor bu seçme olayını mecburen yani trafikten dolayısıyla (DG16, İlkokul mezunu, 53).

Yabancı dil eksiklikleri olmasına rağmen, yolcu seçmeyen taksi şoförleri de mevcut. Teknolojinin getirileriyle birlikte daha rahat yolcu taşıyan şoförlerinin kimisi yerli veya turist diye ayrım yapmazken kimisi turistlerin, yerli yolculardan daha rahat bir yolculuk geçirdiklerini dile getirmektedirler.

Valla bizde öyle bir şey yok müşteri seçmiyoruz yani yabancıda olsa, turistte olsa, Türk'te olsa hiç fark etmiyor vermişler taksimetreyi, aç taksimetreni devam et öyle biz çalışıyoruz yani ayrım mayrım yok bizde. Valla zaten yabancı dil yok şimdi desek var yalan söyleriz işte tarzanca marzanca veya elindeki adresle bakıyo zaten he şimdi zaten eski olduğumuz için adresi biliyoruz ama nasıl olur ya bir sokak ileri olur ya bir sokak geri olur. He şimdi H'nin dediği gibi itaksiyi de açtığı zaman seni te kapıya kadar götürüyor, bende telefonumdan açıyorum öyle gidiyorum* (DG17, Lise mezunu, 53).

Tam tersine, tam tersine bu son zamanlarda özellikle turist alıyoruz. Çünkü kafam hiç ağrımıyor turistlerle, sıkıntı yaratmıyorlar. Çok daha rahat anlaşıyorum turistlerle o yüzden turist varsa, yerli almamaya gayret ediyorum. Hani bu ondan daha fazla para alırım anlamında değil daha rahat anlaşıyorum onlarla (DG18, Ortaokul mezunu, 49).

DG19 kodlu katılımcı, yabancı dil eksikliğinden ziyade havaalanlarında başlayan pazarlık usulünün tüm taksi şoförlerinde olduğunu düşünen yolcuların onlara önyargı ile yaklaştığını dile getirmektedir.

Muhakkak yaşıyoruz yani İngilizce, az bir İngilizceyle bile veya internet üzerinden çeviriyle iletişim kurmaya çalışsak bile adam Afrikalı, dilini bilmiyorsunuz, vatandaş Çinli, Japon, Güney Koreli şimdi iletişimde tabi ki zorluklar oluyor. Israrla, pazarlıkla gitmek isteyen yolcularda mesela yabancı uyruklu olup da yolculuk yapmak isteyenleri aracıma kesinlikle almıyorum. Şimdi İstanbul'da bir taksicinin, bir turisti kandırıp, dolaştırıp, fazla para alması ilk önce havalimanlarında başlıyor. Orda ilk yaptığı ödemeden zannediyor ki her taksiye bindiğinde öyle yüksek rakamlar ödicek (DG19, Ortaokul mezunu, 48).

Yaşıyorduk tabi öyle yabancı dil pek yoktu, el kol hareketleriyle anlaşabiliyorduk işte (DG20, Ortaokul mezunu, 60).

Kültürel sermaye ile ilişkilendirdiğimiz dil eksikliği konusunda, taksi şoförlerinin içlerinde de çeşitlendiğini söyleyebiliriz. Kimi taksi şoförü yabancı dil eksikliği sebebiyle turist almazken kimisi akıcı bir dil konuşmasa dahi temel kavramları bildiği için yolcu olarak tercih edebildiğini belirtmektedir. Bununla birlikte Arap, Koreli, Çinli turistlerinide zaman zaman yolcu olarak aldıklarını bu yolcularla ise internet üzerinden yaptıkları çeviriler ile iletişim kurabildiklerini dile getirdiler.

4.5. Senelerin Birikimi: Unutulamayan Anılar

Her bir bireyin iş hayatında, okul hayatında ve özel hayatında yaşadığı bir takım olumlu/olumsuz olaylar olabilmektedir. Görüşmeler sağladığımız taksi şoförlerinin de mesleklerinin zorluklarından, müşteri ile yaşadıkları güven ve iletişim problemlerinden aynı zamanda iş arkadaşlarıyla sosyal ilişkilerinden bahsettiğimiz şoförlerinin yıllar içerisinde yaşadıkları olumlu/olumsuz unutamadıkları anıları olduğu görülmektedir.

Unutamadıkları anılarını sorduğumtaksi şoförlerinden DG1 kodlu katılımcının aldığı müşterinin hemşehrisi çıkmasını hiç unutamadığını ve bu duruma hem kendisinin hem de müşterinin oldukça şaşırdığını dile getirmektedir. İstanbul gibi bir metropolde aynı memleket ve köyden müşterinin denk gelmesi de büyük bir tesadüf olduğunu dile getirmektedir.

Hatıra olarak istiyosan yerli turist, yerli turistte demiyim de daha doğrusu bir gün Elmadağ'dan bir müşteri aldım hayatımda unutamadığım şeylerden bir tanesi oldu. Valizini koydum dedi ki Atatürk Havalimanı'na gidicez, ordan Elmadağ'dan yola çıktık. Taksim'de ışıklara gelince işte bizim Türklerde bir adet vardır işte nerelisin diye bir sorarız yani genelde hepimizde vardır dedi ki nerelisin dedi, ben dedim ki Ispartalıyım dedim,aa dedi adamhemşerimmişsin dedi bana, dedim sen nerdensinbeyefendi dedim, ben dedi Ispartalıyım dedi, ben dedim ki sen neresindensin peki Isparta'nın, dedi ki Sütçüler kasabasından, ondan sonra dedim hangi köyden, dedi ki Sağrak köyünden, öyle diyince ben tabi bir an şaşırdım çünkü adamı hiç görmemiştim, gayri ihtiyarı öyle diyince çok zeki bir adam adama tabi ki o anda şöyle dedim, dedim ki sen kimsin dedim, unutamadığım adamlardan bir tanesi, öyle diyince adam çok zeki bir insan, şöyle baktı bana sadece dedi ki sen kimlerdensin diye benim şeyimi öğrenmek istedi. O bende çok ilginç hatıradır sonra kendisiyle tanıştık tabi ismini verdi, Almanya'da gurbetçi olarak çalıştığı için ben sadece ismini duydum ama kendisini görmemiştim tabi oda şaşırdı, bende şaşırdım çok ilginç ve nasıl söyliyim, bizim aile büyüklerimizde çok iyi dostlarmış, ahbaplarmış mesela öyle bir hatıram vardır yani çok ilginç. Başka yani başka yani en belirgin hatırlayabildiğim o var yani (DG1, İlkokul mezunu, 53).

Daha önce de bahsedilen, taksi şoförüne karşı önyargı ve sosyal sermaye kavramında belirtilen güvensizlik duygusu DG2 kodlu katılımcı da tekrar ortaya çıkmaktadır. Hem müşteriyle yaşadığı tartışma hem de polis memuruyla problemler yaşadığını dile getirmektedir. Sosyal sermaye kavramı ise toplumdaki güvene dayalı ilişkiler bütününü yansıtmaktadır.

Adamı, Kumkapı'dan direkt Çatalca Silivri'ye Çatalca'ya götürdüm. Çatalca'da müşteriyi bıraktım, ordan oraya mesela yüz lira yaptı, aynı yere gelsen, iki yüz lira iki yüz liraya, beni diyor Kartal'a bırak karşıya niye dedim, taksimetre ne yazacak kaça bırakırsın, taksimetre ne yazarsa iki yüze bırak dedi, niye iki yüze bırakcam dedim zaten aynı noktaya geldiğimiz zaman iki yüz lira dedim, bırakırsın bırakmazsın sen beni dolaştırdın, nasıl dolaştırdım dümdüz gittik, dümdüz geldik dedim sahilden. Yok sen beni, ben seni polise… Et dedim, geldik bir polise ya bak şuna dedim,noldu dedi, beni dedi Avcılar'da aldı dolaştırdı kaç para yazdı, taksicilerde damgalı suçlu ya daha sanki kapkaççı gibi sabıkalı ya milletin… Polis bizden tabi tamam dedi, körün istediği bir göz allah şimdi kelle kopartcak hani rüşvet alıyor, sen dedi müşteriyi dolaştırmışsın cart curt hemen bana kabadayılık yapıyor polis, ne diyon ya dedim sen onu dinliyorsun da beni niye dinlemiyorsun… Ben şimdi davacıyım bu sefer polis ne diyor biliyor musun? Ya işte diyor, boşver şimdi mahkemelerde gidicen, gelecen şuydu buydu bilmem ne… Dedim biraz önce beni idam sehpasına götürdün dedim o olunca niye? Ondan rüşvet alamayacak, nedense bu milletin

taksicilere karşı bir alerjisi var bir tane, iki tane, on tane, yirmi tanede yanlış yapsa geriye kalan seksen kişide mi sabıkalı? (DG2, Ortaokul mezunu, 52).

DG3 kodlu katılımcı normalde kendisine prensip olarak belirlediği 'birahanenin önünden müşteri almam' düşüncesini kılık kıyafetine dikkat ederek aldığı müşterinin, savcı olarak çıkması ve savcının taksi şoförüne karşı yaşadığı güvensizlik duygusuyla ortaya çıkan problemleri aktarmaktadır. Can güvenliğinin tehlikede olduğunu düşünen savcıyla birbirlerini yanlış anlamaları sonucu ortaya çıkan problemler, oradaki diğer taksi şoförleri tarafından çözümlendiğini dile getirmektedir.

Mesela en son bir olayı unutmam kibar anlatıyım, Zeytinburnu'ndan ben birane müşterisi almam. Zeytinburnu'nda biranenin önünde biri duruyor, bir baktım giyim kuşam yerinde güzel, pardesüsü üstünde, kravatı takılı elini kibarca kaldırdı, bende kibarlığı reddetmem diyip durdum, geldi bindi… Bakırköy zuhuratbabada dedi, zuhuratbabaya geldiğimizde yolcudan ses yok. Geldik neresi dedim ben, o ara zuhuratbaba ışıklardan, hastane yoluna doğru girdim ses çıkmayınca orda durdum, akşam o bölgede karanlık, sağ sol ağaç işlek bir yol. Müşteri uyandı sağa sola baktı direkt silahını çekti… O gençliğin hevesiyle de elini çektim, silahını aldım çevirdim, in be arabadan dediğimde oda güldü, gülünce anladım bunun bir halt olduğunu. Tesadüf yanından geçen bir aile vardı arabayla, onu durdurdum dedim polis çağırır mısınız, polis geldi kimliğini istedi, degeme savcısı çıkmıştı adam… Meğersem adam köşedeki binada oturuyor, savcı olduğu için güvenlik korkusu var. Ben evini geçip sağ karanlık yola girince ben nereye geldim, nerdeyim ben? O arada alkollü adam, orada kalirüfer açılmaz ben orda kalirüferi açmışım, kış sıcak diye biz işte taksicilerin tecrübesi, taksiciler arabaya sarhoş bindiği zaman camı az açarlar, kalirüferi biraz kısarlar, adam sızmasın diye zom olmasın diye ben o hatayı yapmışım, adamı bayıltmışım sıcaktan. Adam nerdeyim, noluyor bana diyip can korkusuyla sarhoş çünkü bende can korkusuyla o sırada silahı alıyorum, olabilecek olumsuzlukları düşün (DG3, Önlisans mezunu, 58).

Katılımcı, taksiye binen müşterilerden bir tanesinin, takside yüklü miktarda unuttuğu altınlar sonucu yaşadığı bir olayı anlatmaktadır. Uzun zaman müşteriyi arayan taksi şoförü daha sonrasında unutulan eşyaları bağışladığını, yardım amacıyla kullandığını ifade etmektedir. Bu süreci anlatan taksi şoförü, karakola gittiğinde polislere karşı yaşadığı, sosyal sermaye kavramı altında bahsedilen güvensizlik duygusunu da dile getirmektedir.

Çamlıkahve, ordan iki kadın, bi erkek aldım gençler, cumartesiydi yanılmıyorsam Edirnekapı dediler tamam çıktık, gittik Edirnekapı'ya otobüs durakları var Trakya'nın köylerine kalkan yer vardı, şimdi var mı bilmiyorum orda indiler… Fark ettim çanta var, geldim yine Edirnekapı yanlarına, gittiğim yoldan döndüm, geldim orlara bakındım bakındımyav giden gitti, adam saatlerce öyle bekler mi? Neyse gittim öyle çalıştım ben akşama kadar, akşam geldim… Torbayı silktik, üste bir kazak var kalın kazak örgü, içinden şangır şangır altınlar döküldü ama şimdi benim de betim benzim attı ne bu diye, akşama kadar gezdirdim ben onu hani öğlen saatlerinden, neyse girdik baktık bir sürü altın vardı he iyiydi, kötüydü onu bilemem bu ayak bileğine takılanlar var, kola takılanlar var, çeşit çeşit var yani bi şeyler ondan sonra bir baktım, E Kuyumcusu diye bak onu hiç unutmadım… Neyse telefonda var üstünde neyse işimi bitirdim girdik içeriye, baktık inceledik falan ben o kuyumcuya o gün aramadım herhalde çünkü akşam geçti, ertesi gün aradım dedim ki beyefendi sizin bir müşteriniz bindi sizin kutunuz var, ben taksiciyim arabada bıraktılar he kim olduğunu bilemezsin benim gibi ama eğer birisi gelir de bi şey almak istediği zaman işte arabada, takside kaldıydı, gittiydi, unuttuyduk derlerse dedim, ben sizi dedim arıcam dedim, telefonunu bırak dedi, yok dedim telefonu bırakmam ondan sonra ben bunu üçer, beşer gün arayla dört, beş sefer aradım… Bende o altı ay, bir sene bekledi sonra bazı şeyler oldu biz onu paraya çevirdik iki camiye takdim ettik, ödedik parayı yarısı ora yarısı ora verdim onu geçtim, gittim. He poliste kayıp şeyler vardı radyosunda şimdi var mı bilmiyorum, şurdan kayboldu, burdan bu kayboldu orda hep dinlerdim ama çıkmadı öyle bir şey* (DG5, İlkokul mezunu, 74).

Taksi şoförü, daha önce müşterisinden fazla ücret aldığını ve bu sebeple daha sonrasında o paranın cezalarla kendisinden çıktığını anlatmaktadır.

Paylaşmak istediğim en olay şu Kumkapı'da mesela kafeye geldik, bir müşteri çıktı yabancı taksimetre o zaman yazdı yirmi iki lira küsur, adam bize yirmi beş lira küsur para verdi şeytan diyor al, alma ben parayı aldım ve o parayı Bakırköy köprünün orada iki gün üst üste ceza yedim. Para benden fazla çıktı ondan sonra da zaten yapmadım tesadüf işte şeytan bizi bir aldattı aynı parayı iki gün, aynı yerde cezayı yedik yani fazlası çıktı ama diğer bir olay dersen ben ne bileyim unuttuk işte (DG8, İlkokul mezunu, 56).

Bir diğerkatılımcı tesadüfen Güllüoğlu Baklavacısının sahibini müşteri olarak almış ve kendisini dükkâna davet ederek baklava ısmarlamasını unutmadığını dile getirmektedir. Aslında kendilerine sevgili ve saygılı davranıldıklarında, hoşgörüyle yaklaşıldığında bu durumun hoşuna gittiği gözlemlenmektedir.

Ya unutamadığım bir anı, Karaköy'de Güllüoğlu baklavacısı var. Seneler önce onu almıştım, üç kişi beraber binmişlerdi arabaya o zaman Yenikapı'da bir şenlikler vardı orada standları varmış, biri öne oturdu meğersem Güllüoğlu'nun sahibiymiş Nail Güllü.Ondan sonra Güllüoğlu'nu biliyor musun dedi Karaköy'de, biliyorum dedim oraya git dedi, oraya gittik ondan sonra bana arabayı çektirttiler Güllüoğlu'nun önüne, bana içeri gel dedi, o içeri gitti ondan sonra arkadaki genç delikanlıya sordum, dedim hayırdır dedim, dedi bu Güllüoğlu'nun sahibi dedi, içeri aldı adam beni işte buyur etti ondan sonra su börekleri, baklavalar yedik ondan sonra durağa baklava gönderdi. O anıyı unutamıyorum yani Güllüoğlu'yla yaşadığımız anıyı, en güzel anıydı benim için hatta durağa getirmiştim. Baklava kutusunu birdakkada Y diye bir arkadaşımız vardı, baklavalar bitmişti, havada uçuşmuştu kutular başka şu anda bu* (DG9, Ortaokul mezunu, 50).

DG10 kodlu katılımcıda birçok taksi şoföründen duyduğumuz arka kapı tabiriyle anlattıkları, müşterinin yol ücretini ödemeden kaçma durumundan bahsetmektedir. Tekrardan sosyal sermaye kavramı ile önümüze çıkan güvensizlik duygusundan bahsetmektedir. Aslında her bir taksi şoförü, alacağı müşteriye bir bakışla güvenerek alıyor ve sonrasında yaşadıkları bu olumsuz olaylar karşısında daha sonraki zamanlarda, genel olarak bir güvensizlik hissi meydana gelmektedir. Hem kendilerine yol ücretini ödemeden kaçan müşteriler, hem de unuttukları eşyalar üzerinden kendilerini sıkıştıran müşteriler ile karşılaştıklarını dile getirmektedirler.

Vardı da şimdi nerden gelcek aklıma? Zeytinburnu'ndan yolcu aldım şeyde Malatyalılar derneğinden mi nerden bindi arabaya neyse Zeytinburnu'ndan, Bakırköy'e gittik çıktık, elli yani şimdinin parası elli lira para verdi, öyle düşün al dedi bu kalsın yok, dedim abi beklerim, yok yok kalsın dedi, gitti geldi ondan sonra ya dedi bozuğum yokmuş dedi, şu elli lirayı versene neyse aldı elli lirayı geriye bir daha gitti geldi aldık, ordan Bahçelievler'e gittik, ordan Zeytinburnu'na gittik,ordan şeye gittik öyle bir dolaştırdı beni ondan sonra dedi şurda döviz bürosu var, şuna dedi bozduralım bir şeyi falan ya dedi sende varsa bozsana falan abi, dedim yok bende o kadar ya, dedi yüz dolar bir şey olmaz neyse iyi dedim hani bozuyım yüz dolarını aldım, bozdum şeye koydum para yetmicek bana dedi, şu döviz bürosunda bir daha bozduıyım dedi, döviz bürosunun arkada kapısı varmış, adam yürüdü gitti sahte yüz doları verdi hem dolaştırdığı parada gitti. Bir günde mesela yolda gidiyorum İdo'dan aldım, Merter'e yolcu götürdüm. Arabada arkada şeyler var bagajlar magajlar falan ama adam o kadar tuhaf ki şurdan gir, burdan gir, ordan gir, şurdan gir yani ne kadar kestirme yol varsa sokuyo ya kardeşim yollar bozuk şey bozuk yok, arkadan mesela şeyin ordan camiinin ordan gelsen daha rahat geliceksin yok o Merter'in içinden soktu neyse bende inip yardım etmedim, bagajlarını almadım. Bir tane ufak valizi unutmuşlar iki, üç

saat çalıştım sonra İdo'ya gittim, şoförler derneğinden, plakadan beni bulmuşlar, bana telefon ettiler, dediler ki şu adreste şey yaptı çanta kalmış hemen dedi götürmen lazım seni polise şikayet etcek neyse aldım götürdüm, adresi de zar zor buldum, kapıyı çaldım içeri girdim sen dedi ne terbiyesiz bir adamsın dedi ya, niye hayırdır abi dedim, dedi kaç saat oldu bak sana telefon ettik daha yeni getiriyorsun çantayı dedi yani bir Allah razı olsun, teşekkür ederim bi mazot paranı vereyim yok küüt suratıma kapattı kapıyı, böyle bu kadar (DG10, Lisans mezunu, 51).

Bir önceki katılımcıda belirttiğimiz arka kapı tabiriyle yol ücreti ödemeden kaçan müşteriyle olan bir anısını anlatan katılımcı daha sonrasında kısa mesafe ya da kendisiyle pazarlık yapan müşterilere yardım ettiğinden bahsetmektedir.

Ben sana bizim arkadaşlarımız hep anlatırdı çift kapıya geldim, diyordum çift kapıya nasıl geliyorsunuz? Ben mesela bende çift kapıya geldim bir saat beklediğimi bilirim yani biri dese ki ben mesela çok yaptım bunu, Allah yukarda şahidimdir yani şimdi böyle bu röportaj yapıyoruz diye söylemiyorum. Mesela yolda gelir der ki ya abi ben şuraya gitcem beni götürür müsün ben derdim ki ya kardeşim ben seni götüremem ama nereye gidiceksin atıyorum şuraya gidiceksin, al sana on lira otobüse bin git beni de meşgul etme ben bunları çok yaptım insanlara. Çünkü yaşimdi onu götürmek önemli değil, götürürsün gittiğin yerede mesela otuz lira ya taksiyle gitmene gerek yok. Çünkü niye? Allaha çok şükürler olsun sakat değilsin, özürlü değilsin parası yoksa veriyordum veya karnı mı aç? Mesela durakta M çok şahittir yani durakta da gelirlerdi, para toplarlardı, herkese para verirdi herkese ya o bir lira verirdi, o beş lira verirdi ama sonuçta para toplanır veya karnım aç der ya taksicilik bizim güzelde son ben diyorum ya üç, beş senedir ben artık yani bir an önce diyorum emekli olsam da bıraksam artık bu mesleği yani bakalım hayırlısı* (DG12, İlkokul mezunu, 46).

DG14 kodlu katılımcı, aldığı müşterilerin zaman içerisinde hal ve hareketler olarak, söylemler olarak değiştiğini belirten bir anısını anlatmaktadır. Müşterilerin hal ve hareketlerinden, söylemlerinden rahatsız olan taksi şoförü bunun kesinlikle olmaması gerektiğini savunmaktadır. Daha önce, zaman içerisinde müşterilerdeki değişimi toplumsal dönüşüm kavramı ile açıklamıştık. Toplumsal dönüşüm, toplumdaki değişimlere verilen genel bir terimdir.

Çok mesela patron işçilerini Kumkapı'ya getirmiş eğlendirmeye. İşçi, patronu azarladı, patronuda arabanın içinde güzelce onu dövdü. Bizim taksimizde ondan sonra patron, elamanını gitti şey yaptı yola attı zorla tekrar arabaya bindirdim ondan sonra gene iki arkadaş biri önde biri arkada oturuyor, arkadaki dedi ki taksici abi sana dedi küfretti dedi öndeki oturana ben

giderken yani seyir halindeyken kalktı bana bir tokat attı tabi arabadan inmeye çalışıyor. Oluyor tabi olmaz mı yağmurlu havada bayan biniyordiyo ki aa iyi ki beni aldın afedersin kardeşimsin yaa donuma kadar ıslandım, bunlar söylenmicek şeyler yani böyle şeyler yaşıyoruz tabi yani oluyo olmaz olur mu (DG14, İlkokul mezunu, 51).

Katılımcı, daha önce aldığı milletvekili ve emniyet müdürüyle olan anısını anlatmaktadır. Fakat hiçbirini seçerek değil, tesadüfen aldığını dile getirmektedir. Milletvekilini götürdüğü yerden, emniyet müdürünü ise silah unutmasıyla öğrendiğini de eklemektedir.

Taksicilikte arabama milletvekili bile dahil binmiş diyebilirim hani böyle emniyet müdürü binmiş bunlar böyle olmuş şahitte oldum. Nasıl oldum? Ben tanımam tabi binmiş bir tane müşteri arkama bana dedi Topkapı Sarayı, he gittik Topkapı Sarayı'na güvenlik bana içeri sokmadı, dedim müşterim var sokmadı, bana dedi ki geç dedi sen dedi kart gösterdi ona kapıyı açtı, çıktı tekrar ben çıkarken durdurdu beni dedim noldu sen o yolcuyu nerden aldın dedi, noldu dedim, milletvekili dedi kart elinde dedi bana milletvekili kartını gösterdi, şimdi ben onun ne olduğunu bilemem. Aa bir tanesi geldi, silah düşürdü bulduk, neymiş emniyet müdürüymüş Ortaköy'den aldık hani bu olaylarlan karşılaştık böyle şeylerle telefon unutan olmuştur. Bunlarla karşılaştık vermişimdir (DG15, İlkokul mezunu, 58).

DG9 kodlu katılımcıdada bahsedilen durum, DG16 kodlu katılımcıda da yaşanmaktadır. Aracına aldığı müşterinin, kendisine yemek ısmarladığını ve iki günlük hasılat parasını verdiğini dile getirmektedir. Üzerine çok değinmemesine rağmen kendisinin de arka kapıya denk geldiğini son cümlesinde görülmektedir:

Vallahi o kadar çok var ki yani iyi anlamda bir tanesini anlatayım. Adanalı bir pamuk tüccarı arabama bindi eşiyle birlikte, benim aracımın hasılatını sordu ne kadar diye işte geçmiş zaman ne kadar söylediğimi hatırlamıyorum. Bana iki günlük hasılatımı verdi ve Etiler'de bana yemek yedirdi, sabahtan akşama kadar birlikte gezdik ve artı kendi şoförlüğü olmadığından dolayısıyla benim beğenmemle kendisine bir bmw aracı aldık, karşıdan Altunizade'den. Kendisi beni Adana'ya davet etti yani böyle bir ısınma oldu aramızda fakat tabi biz işimizi, gücümüzü bırakamadığımız için gidemedik kendisinin yanına öyle bir olumlu bir şeyimiz oldu. Olumsuz olanlarda çok adam bindi arabamıza, kendisi uyuşturucu kullanıyomuş seksen, yüz lira gibi bir para yazdı Esenyurt'a gittik, iki dakika bekle dedi kaçıp gitti, onun gibi çeşit çeşit şeyler yani (DG16, İlkokul mezunu, 53).

Katılımcı, aldığı yolcuyu uzunca yol kat ettikten sonra gideceği yere götüren taksi şoförü hem yol ücreti konusunda hem de bu ücreti tahsis etmekte oldukça güçlük çektiğinden unutamadığı anılar olarak bahsetmektedir. Kendisi için oldukça yorucu bir yolculuk olduğunu söylemektedir.

Şimdi Adapazarı, Ramazan ayı, dağ yolundan aşağı geliyorum. Saat ikiye falan geliyor böyle hava çok sıcak, oruçluyum, dilim bir metre dışarda, ya dedi ki otogara gider misin? İki tane çocuk var, bir genç kız var otogara gider misin? Dedi, giderim dedim tam dönüyordum, dedi ki ya dedi sen bizi Adapazarı'na götürür müsün? Dedim götürürüm, dedi kaç para? Dedim valla dört yüz lira, beş yüz lira o zaman, dedi tamam. Birisiyle konuşturdu beni dedi ki al getir dedi, tamam tamam. Abi bir sıcak var ya bende klimayı bir açtım, abi otobana bir çıktım, bas Allah bas bas Allah bas gittim, neyse Adapazarı içine girdik bir tren yolu falan var böyle orayı geçtik o şu bu derken bir çingene mahallesine sok, baktım kapıyı açan iniyor gidiyor, kapıyı açan gidiyor kardeşim para, ne parası? Ya arkadaşım İstanbul'dan getirdim seni ne parası? Kapıyı bir açtım ki yaşlı anne oturuyor etrafında on kız böyle bayan, anne paramı ver dedi ki ne parası oğlum niye getirdin? Kim sana getir dedi? Ya bir abiyle konuştum getir dedi falan, bana su getiriyo al oğlum su iç bilmem ne iç, teyze ben su içmiyorum ben oruçluyum, paramı verin ben gideyim. Bekle, bekliyorum bir tane abi geldi şortlu, kilolu böyle hayırdır dedi birader, dedim ki İstanbul'dan getirdim de herhalde sizinle telefonda görüştüm he paramı alıyımda gidiyim dedim, ne kadar dedi, dedim ki valla ya dört yüz ya beş yüz diyo ki Kars'a mı gidiyon sen? Birader Kars'a mı gidiyosun dedi, dedim ki ya ver şu paramı gidiyim, abi ben o gün karakol marakol şudur budur derken iki yüz elli lira alana kadar canım çıktı, geldim bir de şoföre de geç kaldım, çıkardık ona da para verdik, böyle (DG17, Lise mezunu, 53).

Bir diğer katılımcı, aldığı yolcularla hastaneye gittiğini ve bu hastanede farkına varmasa hamile bir kadın sebebiyle büyük bir sorumluluğun altına gireceğinden söz etmiştir. İlk hastaneye gittiklerinde hiçbir şeyden şüphelenmeyen ve rahatsız olmayan taksi şoförü, neler olduğundan kendisini hastanede görevli kadının fark ettirdiğini dile getirmektedir.

Ya sana çok enteresan bi mevzu anlatıyım. Bunu kolay kolay taksicilikte bunu çok nadir yaşanacak bi olay… Minibüs caddesi var İnönü caddesi dediğimiz, bende yukarı doğru çıkıyorum genç bir bayan el etti ben durdum, dedi abi dedi şu ara sokağa girer misin benim bir arkadaşımı alacağız yukarda A hastanesi var, o zaman A* değildi farklı bir isimdi hastane, hastaneye arkadaşımı götüreceğiz, tamam dedim, şimdi biz giderken abi dedi nolursun bize yardımcı ol dedi abi kurban olıyım dedi sana ihtiyacımız var dedi işte arkadaşımı hastanenin içine kadar beraber götürebilir miyiz falan bende iyi niyetle tamam dedim, biz neyse geldi, öne oturdu gelen şahıs*

baktım pekte öyle hasta, rahatsız öyle ağır bi hastalığı olan biri değil… Kız nasılsın iyisin abi falan böyle sohbet eden, sonra ben hastanenin önüne yanaşınca bana dediler ki abi iyice arabayı hastaneye yanaştır da sen dedi bizimle içeriye kadar bu arkadaşımı getirmen lazım, aklıma gelmiyor hayatta öyle bir şey olacağını neyse biz arabadan indik baktım o sözde hasta olan genç bayan yani benim bacım gibi, eşim gibi, kız arkadaşım gibi koluma girdi ben kaçınmaya başladım şöyle yüzüne bakıyorum daha çok sokuluyor bana diğeri de yanımızda üçümüz birden hastaneye girdik, kayıt işleme gittik, dedi bu beni ilk durduran dedi ki işte geldik dedi, dedi beyefendi kimliğinizi alabilir miyim ama biz arabada giderken de ya dedi işte bu arkadaşım babası, abisi falan yok sana zahmet isim soy isim isterlerse kayıt için verirsen memnun oluruz, bende tamam dedim, bir şey olmaz dedim veriyim, dedim pardon niçin kimliğimi veriyorum, ya dedi kayıt açacağız onun için, dedim niçin kayıt açıyoruz, çocuğun babası sen değil misin, pardon dedim, ya dedi kürtaj yapacağız ya çocuğun babası sensin, müşteri demiş gidip çocuğun babasını alıp geleceğiz işte orda çocuğun babası kayıtlı benim adıma açılacak olacak, dedim siz ne karıştırıyorsunuz… Şimdi gelip benim başıma mı bela edeceksiniz Allah korusun bayan farz et kürtajdan canlı çıkmadı, öldü, kanamaydı başına bir şey geldi noldu? Hemen orda benim ismim çıkmayacak mı? (DG18, Ortaokul mezunu, 49).

Görüşülen çoğu katılımcının gasp, hırsızlık gibi unutulamayan anıları olurken, DG19 kodlu katılımcı daha farklı bir anısını anlattı. Yaşanan olay kendisinin uyku halindeyken durakta yolcu beklemesiyle gerçekleşmektedir. Duraktan bir diğer arkadaşı sayesinde, arabada yolcu olmadığını fark eden taksi şoförü yarı yolda tekrar durağa döndüğünden söz etmektedir.

Var. En komiğini anlatıyım ben, bir gece aracımda durakta sıra beklerken, şekerleme dediğimiz uyku modundaydım. Rüyamda bir vatandaşın araca binip Nişantaşı'na gitmek istiyorum diyip kapıyı kapattığını, uykudan kalkıp arabamın koltuğunu düzeltip yola revan olduğumu duraktan başka bi arkadaşımın, kar kış kıyamet olduğu bir gündü beni yaklaşık bir altı, yedi kilometre sonra dikkatimi çekerek nereye gidiyorsun demesiyle arabada yolcu olmadığını fark ettim tamamen uyku sersemliği, hiç arkama da bakmadım Nişantaşı dedi hani kar kış kıyamet zaten dediler en kötü ihtimal Nişantaşı'na geldiğim zaman sağdan giderim, soldan giderim der diye sesimi çıkartmadım ee durak kültürü müşteriyle fazla muhabbet edemiyorsunuz en ilginç ve en komik olaylardan birisidir (DG19, Ortaokul mezunu, 48).

DG20 kodlu katılımcı, birkaç kez gaspa geldiğinden bahsetmektedir. Gasp haricinde ise bir yolcunun takside bebek bırakıp kaçtığından ve bu nedenle sonrasında karakola

gittiğinden ve bebeğin kendisine ait olmadığını ispatlamak için kan örneği verdiğinden söz etmektedir.

İki sefer gaspa geldik. Bir sefer bebek bıraktılar, kaçtılar. Bilerek bıraktılar, kaçtılar kapalı her tarafı bi gözleri gözüküyor, çocuğa süt alalım dedi, markete durduk girdi, bekliyoruz çıkmadı baktım on beş dakka, bebekte arabada girdim içeri öyle bir bayan yok kapalı içinde kimse yok. İçeriye girince üstündekileri değiştirmiş, makyaj tazelemiş saçlarını açmış, çıkmış, gitmiş. Bende tanımadım, gittik karakola, araba bağlı kaldı, kan aldılar bana dna testi yaptılar, acaba senin de numara mı yapıyosun diye hani bebek ya seninse çocuk bu yüzden bir gün kaldık. İş ortaya çıktı, kameralardan baktılar, öğrendiler çocuğu da yuvaya teslim ettiler (DG20, Ortaokul mezunu, 60).

5. SONUÇ ve ÖNERİLER

Birey gündelik yaşantısında, farklı ihtiyaçları nedeniyle farklı deneyimler yaşamaktadır. Bu ihtiyaçlar çeşitlilik gösterdiği gibi, en öncelikli ve önemli olanlardan biri de ulaşım sağlama ihtiyacıdır. Birey, bir yerden bir yere gidebilmek için, mesafeye göre değişkenlik gösterse de eğer varsa özel aracını yoksa muhakkak topluma sunulmuş olan toplu taşıma araçlarını kullanmak durumunda kalmaktadır. Bunların yanı sıra diğer ulaşım ağlarına göre biraz daha maliyetli gözükse de konfor ve rahatlık açısından yolcunun avantajına olan 'taksi'ler de tercih edilebilmektedir. Taksiciler sadece bireysel taşımacılık yaptıklarından dolayı kimi zaman bu durumun avantajlarını kimi zaman ise dezavantajlarını yaşayabilmektedirler. Özellikle İstanbul gibi büyük ve git gide nüfusun arttığı bir şehirde taksicilik yapmak eski yıllara oranla daha yoğun ve zorlu geçmektedir. Yıllar içerisindeki yaşanan birtakım değişimler sonucunda en çok taksi şoförlerini daha sonrasında ise müşterilerini etkilediği görülmektedir. Bu değişimlere örnek olarak müşterilerin taksi şoförlerine bakış açıları, giderek nüfusun artmasıyla birlikte müşterilere taksi yetiştirememe ve trafik problemleri gibi birçok değişimden söz edilebilmektedir. Bu değişimlerin getirisi olarak ise taksi şoförlerinin müşterilerine karşı güvensiz olması, araçların müşterilere yetmemesi gibi problemler nedeniyle hem müşterilerin hem de taksi şoförlerinin giderek tahammülsüzleşmesinden bahsedilebilmektedir.

Araştırma içerisinde ışık tutması açısından Pierre Bourdieu'nün temel kavramlarından faydalanarak taksi şoförlerinin geçimlerini bu meslekten sağlamaları, Bourdieu'nün ekonomik sermaye kavramı ile ilişkilendirilmektedir. Şoförlerin isteyerek veya ekonomik özgürlüklerini elde etmek için başka bir seçenekleri kalmadığından başladıkları taksicilik serüveni, onlara gündelik olarak para akışına sahip olmalarını sağlamakta ve bu durumda ekonomik sermayeyi elinde bulundurdukları anlamına geldiği görülmektedir. Araştırma içerisinde görüştüğümüz yirmi taksi şoförü de birisine bağlı kalmadan, birisine çalışmadan kendi paralarını kazandıkları için bu durumdan memnun olduklarını dile getirmektedirler. Aralarında taksi sahiplerinin de olduğu bireylerin başka yerlerden para akışları olsa da maddi gelirlerinin çoğunluğunu bu meslekten kazanmaktadırlar. Elbette ekonomik sermayelerini kazanmak için kendi işlerini yapan şoförlerin, mesleklerinin kolay olduğunu söylemek güçtür. Araştırmada görüştüğümüz yirmi taksi şoföründen on beşi, yirmi ve yirmi yılın üzerinde bu mesleği icra etmektedirler. Mesleğini yirmi yıl ve

üzerinde yapan şoförler için yılların getirdiği bir yorgunluk, mesleki deformasyon durumu ortaya çıkmaktadır. Aslında bu mesleki deformasyon taksi şoförleri ve müşteri arasındaki değişimi meydana getiren en önemli unsurlardandır.

Bu çalışmada toplumsal değişme kavramı ile ilişkilendirilen taksi şoförlerinin yaşadığı mesleki dönüşüm, yeni ihtiyaçların doğması ve teknik yeniliklerinde günden güne artmasıyla birlikte bu duruma yetişemeyen şoförlerin aslında eski yıllara oranla mesleklerini daha zor yaptıklarını gözler önüne sermektedir. Bourdieu'nun habitus kavramı ile ilişkilendirdiğimiz taksi şoförlerinin meslek yaşantılarını etkileyen en büyük faktör yıllar içerisindeki değişimdir. Bu değişimi besleyen durumlar ise mesleğe girişlerin denetimsiz olmasıdır. Bu durumda da kimi zaman hem fiziksel hem de psikolojik olarak sağlıksız olabilen bireylerin de taksi şoförü olarak karşımıza çıkmasına yol açmaktadır. Daha önceleri, aile babası diye nitelendirebileceğimiz kişilerin yaptığı meslek günümüzde kimi zaman eğitim düzeyi yetersiz, psikolojik ve fiziksel anlamda sağlıklı olmayan bireylerce icra edilebilmektedir.

Toplumsal değişme ile yaşanan bu mesleki dönüşüm ya da kimi zaman deformasyon ve sosyal sermaye ile bağdaştırdığımız müşteri ve şoför arasındaki güven problemleri birbirini beslemektedir. Değişim hızı yüksek olduğunda şoförlerin hem gelişen teknolojiyle mesleklerine kolaylık sağlaması beklenen durumlarda zorluk çekmeleri hem de müşteriyle yaşadıkları güven problemleri sebebiyle mesleklerini istemeyerek veya sadece para için icra etmelerine sebebiyet vermektedir. Özellikle giderek artan trafik sorununun yanı sıra müşterileri ile yaşadıkları güven kaynaklı iletişim problemlerinin şoförlerin mesleğe bakış açısını oldukça değiştirdiği görülmektedir. Bunun yanı sıra görüşülen katılımcılar yıllar içindesosyo-kültürel değişimlerle birlikte hem taksi şoförünün hem de müşterinin karşılıklı olarak saygı ve güveni azaldığını ifade etmektedirler. Bu güvenin azalması karşılıklı olarak problemler yaratırken sosyal sermayenin de azalmasına neden olmaktadır. Yaşanan güven eksikliklerini, yolculuğun ücretini vermeden kaçanları, sarhoş binerek arabaya zarar verenleri anlatmalarından sosyal sermayenin sağladığı güven unsurunun kimi zaman zarar gördüğü, kimi zaman ise ortadan kalktığı görülmektedir. Ayrıca taksi şoförleri açısından bu güvenin ortadan kalkmasını, ekonomik sermaye ile elde ettikleri kazançların düşüşü ile ilişkilendirmek yerinde olacaktır. Kazançları yıllar içerisinde düşen taksi şoförlerinin, mesleki

deformasyonları arttıkça karşı tarafa olan saygıları ve güvenleri de önemli ölçüde azalmaktadır.

Bununla birlikte taksi şoförlerinin ve müşterilerinin karşılıklı olarak birbirlerine güven olgusunun giderek azalmasına rağmen taksi şoförlerinin kendi içlerinde iş arkadaşlarıyla sosyal faaliyetlerinde bir azalma veya zarar görme durumu mevcut değildir. Yıllardır bu mesleği yapmalarından dolayı ortak yönlerinin ve ortak fikirlerinin yoğun olduğu görülebilmektedir. Sosyal sermaye ile ilişkilendirdiğimiz bu durum, birlikte iş dışında da aktivitelerde bulunmalarıyla açıklanabilmektedir. Görüştükleri diğer taksi şoförleriyle yaptıkları bu etkinlikler, mesleklerine ve diğer şoförlerle kurdukları toplumsal gruba karşı kendilerinde bir aidiyet oluşturmaktadır. Bununla birlikte görüşülen kişiler arasından bu aidiyeti kazanamadığını ifade eden dört katılımcı da bulunmaktadır. Kimisi bu durumu yıllar içerisinde şoförlerin değişimine bağlarken kimisinin de görüştüğü kişilerin vefat etmesiyle bu ilişkilerin devam etmediğini ifade etmektedir.

Taksi şoförlerinin gündelik yaşamları, karşılaştıkları problemler, kimi zaman ortaya çıkan, müşterileri ile araşarındakiiletişimsizlik gibi durumların yanı sıra son yıllarda ortaya çıkan bir diğer özel ulaşım aracı olan Uber, taksi şoförleri için yeni bir problem teşkil etmektedir. Uber'in metro, otobüs gibi ulaşım ağlarını etkilemesi de söz konusudur fakat Uber'den özellikle taksi şoförleri gibi özel yolcu taşımacılığı yapan bireylerin daha fazla etkilendiği söylenebilmektedir. Bunun yanı sıra son yıllarda taksi şoförleri ve müşterileri arasındaki etkileşimin dönüşmeye başladığı bir dönemde Uber'in yolculara daha konforlu ve güvenli bir yolculuk imkânı sunması, taksi şoförlerinin kazançlarının düşmesine neden olmaktadır. Müşterilerin daha çok tercih edilmesiyle birlikte taksi şoförlerinin bu durumdan olumsuz etkilendiğini söylemek mümkündür. Konfor ve rahatlık açısından Uber gibi yurt dışında da faaliyet gösteren büyük bir şirket ile yarışamamaları doğal karşılanabilirken, güven ve ücret konusunda güvenceler sağlaması taksi şoförleri için oldukça sarsıcı olmaktadır.

Uber'de var olan ücret güvencesi gibi prosedürler, taksi şoförleri içinde teknolojinin gelişmesi ve ilerlemesi ile bu eksiklikler giderilmiştir. Toplumsal değişmeyi kolaylaştıran ve hızlandıran unsur olarak gösterebilecek teknolojik gelişmelerin taksi şoförlerini olumlu etkilediği görülmektedir. Yeni sistemlerle birlikte taksilere takılan, taksi çağırma uygulamalarının içinde, Uber'deki gibi ücret güvencesi mevcut olması ve çağırılan

taksilerin iptal edilmesiyle ücret kesintisinin olması da taksi şoförleri için avantajlı bir durum olarak çıkmaktadır. Aynı zamanda mekânsal değişimlerin de söz konusu olması ile birlikte, şehrin gelişmesi ve ilerlemesi için değişen yollar, caddeler, binalar ortaya çıkmaktadır. Bu değişimle birlikte taksi şoförlerinin de yolları ezbere bilmeleri pek mümkün olmamasından dolayı "navigasyon" gibi uygulamaların taksi şoförlerini trafikten ve yanlış yollardan alıkoyması oldukça yararlı gözükmektedir. Tüm bunlara karşı, söz konusu uygulamaların dezavantajı ise taksi şoförü ve müşterinin iletişiminin azalması olarak çıkmaktadır. Araştırmada, kimi taksi şoförünün bu uygulamalardan memnun olduğu kimi şoförünün ise memnun olmadığı, teknolojik gelişime ve bu gelişimin hızına ayak uyduramadıkları görülmektedir. Değişim ile şoförlerin mesleklerini nasıl yapacağı konusunda bakış açılarının ve alışkanlıklarının da değiştiği söylenebilmektedir.

Toplumsal değişimle birlikte mesleki değişmenin yanı sıra mekânsal değişimler de söz konusudur. Görüşülen şoförlerin büyük bir kısmı hali hazırda Yenikapı'da uzun yıllardır ya taksicilik yapmakta ya da taksicilik yapmıştır. Bu sebeple sorulara verdikleri cevaplarda yıllar içinde Yenikapı'da meydana gelen değişim de açıkça görülmektedir. Özellikle 2000'li yılların başlarında Yenikapı daha çok ailelerin yaşadığı bir semt iken yıllar içerisinde hem turistlerin hem de göçmenlerin gelmesiyle birlikte dönüşmüştür. Eski yıllarda daha sakin bir yer olan Yenikapı'ya İDO'nun seferlerini arttırmasıyla birlikte daha fazla turist gelmeye başlamış ve Yenikapı kalabalıklaşmıştır. Bu değişimlerin yanı sıra daha önceki yıllarda, caddelerin ve sokakların alt yapı eksiklikleri sebebiyle araç bakımlarının çok sık olduğundan söz etmişlerdir. Son yıllarda ise bu alt yapı çalışmalarının ilerlemesi ve hızlanmasıyla birlikte bahsettikleri araç bakım süreleri uzamış ve şoförleri olumlu etkilemiştir. Bu değişimlerin geneline bakıldığında aslında taksi şoförleri hem olumlu hem de olumsuz anlamda oluşan toplumsal değişimden etkilenmektedirler.

Turistlerin arttığı son yıllarda taksi şoförlerinin dil eksiklikleri gün yüzüne çıkmaya başlamaktadır. İngilizce, Arapça, Rusça gibi dillerini bilmemeleri, taksi şoförlerinin yabancı müşterilerle iletişim kurmalarını engellemektedir. Taksi şoförleri ayrıca Taksiciler Odası'nın kendilerine verdiği eğitimlerin de yetersiz bulduklarını ifade etmektedirler. Kültürel sermaye ile ilişkilendirilen dil eksikliği, taksicileri yolcu olarak

aldıkları turistlerle iletişim noktasında oldukça zorlamaktadır. İngilizcede temel kavramları anlaşabilecek kadar bilenler olsa dahi Arap yolcular geldiğinde de Arapça bilmedikleri için problem yaşamaktadırlar. Her ne kadar dil konusunda yetersiz kalıp bu durumdan olumsuz etkileniyor gibi görünseler de yolcuların sayısının fazla olması ve turistlerin daha fazla maddi gelir sağlamaları sebebiyle olumlu etkilendikleri de ortaya çıkmaktadır. Elbette kültürel sermayenin zayıf olduğu taksi şoförlerinin de de araçlarına turist almaktan kaçındıklarını görülmektedir. Bununla birlikte kimi katılımcıların turistlerin gitmek istedikleri yerlerin yollarını bilmedikleri için güvenlerini suistimal ettiklerini söylemeleri de dikkat çekicidir. Taksi şoförlerinin de bu açıdan kendilerine öz eleştiride bulunmaları önemli bir unsur taşımaktadır.

Bu hususta yapılan görüşmeler sonucunda özellikle plaka sahipleri ve çalıştırılan şoförler arasında farklılıklar olduğu sonucuna varılmıştır. Görüşmeler plaka sahiplerinin hem yerli hem de turist yolculara karşı daha hassas daha özverili davrandıklarını ortaya koyarken çalıştırılan şoförlerin özellikle turistleri yol uzatarak veya taksimetrenin lira hesabı ile ücretlendirilmesine rağmen kendilerinden döviz şeklinde ücret tahsis ettiklerini söylemek mümkündür. Özellikle taksi şoförlüğü yapmak için yeterli oranda sıkı denetimler yapılmaması taksicilik mesleğinin taşeronlaşmasına sebebiyet vermekte ve mesleğin kurumsallaşması hususunda önüne büyük bir engel getirmektedir. Taksi sahiplerinin yolculara ve mesleğe karşı daha içten ve samimi davrandıklarını görürken, şoförlerin bu mesleği görece daha ciddiyetsiz yapmaları, toplumun mesleğe karşı bakış açısını olumsuz yönde etkilemektedir.

Bu çalışmada Bourdieu'nün temel kavramlarıyla ilişkilendirilen taksi şoförlerinin mesleki deformasyonları, yolcularla aralarındaki iletişim problemleri ve karşılıklı oluşan güvensizlik ortamı ve turistlerin artmasıyla birlikte ortaya çıkan dil problemi gün yüzüne çıkmıştır. Bu açıdan bakıldığında görüşülen yirmi katılımcıdan on beşinin yirmi ve yirmi üzeri senedir yaptıkları mesleklerinde karşılaştıkları olumlu veya olumsuz birçok anı biriktirmiştir. Katılımcıların sekizi sosyal sermaye ile ilişkilendirililebilecek güven olgusu üzerine anılarından söz etmişlerdir. Hemen hemen her gün sokaklarda, caddelerde gördüğümüz taksi ve taksi şoförleri, araştırmamıza katkı sağlayarak mesleklerinin olumlu ve olumsuz yönlerini aktarmış ve kendilerini anlamamıza yardımcı olmuşlardır. Katılımcıların aktardıkları bilgiler ışığında genele bakıldığında mesleklerinin olumsuz

yönlerinden daha fazla etkilendikleri göze çarpmaktadır. Yıllar içerisinde yaşanan durum ve değişimleri anlamamızda Bourdieu'nün temel kavramları oldukça yardımcı olmakta ve daha anlaşılır bir değerlendirme yapmamıza olanak sağlamaktadır. Bunun yanı sıra sahada yaşanan problemlerin giderilmesi ve çözümlenmesi için bu alanda araştırılmaların arttırılması gerekmektedir. Araştırmaların katkıları ile birlikte ulaşım sektörünün daha güvenilir olabileceği ve sağlıklı gelişebileceği ön görülmektedir. Aynı zamanda iletişim kazalarını önlemek adına taksi şoförlerine yabancı dil eğitimi verilmesi onlar adına olumlu bir gelişme sağlayacaktır.

Son olarak ise taksicilik yapma şartları bulunmasına rağmen denetimlerin sıkı olmaması ve yetersiz olması sebebiyle mesleğe karşı saygının ve güvenin eksildiği söylenebilmektedir. Mesleki ehliyet verme konusunda yeterli ve ciddi denetimlerin gerçekleştirilmesiyle birlikte güvenilir ve işini sorumluluk ile yapan taksi şoförlerinin artacağını ümit edilmektedir. Bu şekilde denetimlerin artması, kontrollerin sıkı bir şekilde yapılması mesleğin kurumsallaşmasına olanak sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

Ağcasulu, H. (2017). Sosyal Sermaye Kavramı ve Temel Bakış Açılarının Karşılaştırılması. *Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi*, 8(17), 118.

Aktaş, M. (2020). Toplumsal Dönüşüm ve Bilgi Toplumu. *Social Mentality and Researcher Thinkers Journal,* (35), 1606.

Akyüz, H. (1991). *Eğitim Sosyolojisinin Temel Kavramları ve Alanları Üzerine Bir Araştırma.* İstanbul: MEB

Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S., Yıldırım, E. (2010). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı* (6. Baskı). Sakarya: Sakarya Yayıncılık

Altunkaya, C. (2016). *Dünyadaki Farklı Tarifelere Uyarlanabilen Yeni Bir Taksimetre Algoritması Tasarımı ve Uygulaması* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Sakarya Üniversitesi, Sakarya

AppelBaum, R.P. (1970). *Toplumsal Değişim Kuramları* (T. Alkan, Çev). Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları

Aristoteles. (2014). *Nicomakhos'a Etik.* (S. Babür, Çev.). Ankara: Bilgesu Yayınları

Arslantürk, Z. Ve Amman, M.T. (Ed.). (1999). *Sosyoloji* (12.Baskı). İstanbul: Çamlıca Yayınları

Ayaydın, G.A. (2015). *Toplumsal Değişme Bağlamında Köy Yaşamı: Sün Köyü Örneği* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Bingöl Üniversitesi, Bingöl

Ayyıldız, N. (2016). *Taksicilerde Dürtüselliğin Çeşitli Değişkenler Açısından İncelenmesi (*Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Haliç Üniversitesi, İstanbul

Bahadır, M. (2020). *Kültürel Sermayenin Yeniden Üretimi Bağlamında Pierre Bourdieu ve Sosyolojisi: Atatürk Üniversitesi İntern Doktorları Üzerine Bir İnceleme* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Atatürk Üniversitesi, Ankara

Baltacı, A. (2018). Habitus: Dini İnanç Habitusunun Oluşumu Üzerine Kavramsal Bir İnceleme. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitü Dergisi, 5*(2), 1-11.

Baran, A. G. (2013). Sosyolojide Yakın Dönem Gelişmeler. *Pratik, Kültür, Sermaye, Habitus ve Alan Teorileriyle Pierre Bourdieu Sosyolojisi* (1. Baskı) içinde (s. 2-19). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını

Baran, A. G. ve Özsöz, C. (2013). Pratik, Kültür, Sermaye, Habitus ve Alan Teorileriyle Pierre Bourdieu Sosyolojisi. Suğur, S. ve Baran, A. G. (Ed.), *Sosyolojide Yakın Dönem Gelişmeler* (1.Baskı) içinde (2-19). Eskişehir: Web-Ofset.

Belwal, R., Minhans, A. ve Al-Balushi, A. M. (2013). Perception Of Taxi Services in Oman-A Cross Examination Of Citizen's Taxi Drives Perception. *Journal Teknologi*. 65(3), 33-39.

Bourdieu, P. (1986). InHandbook Of Theory and Research For The Sociology Of Education. J. G. Richardson (Ed.), *The Forms Of Capital* içinde (241-258). New York: Greenwood Press

Bourdieu, P. (1990). InOtherWords: Essays Toward a Reflexive Sociology. *Stanford UniversityPress*

Bourdieu, P. (1995). *Pratik Nedenler: Eylem Kuramı Üzerine.* (H. Tufan, Çev.). İstanbul: Kesit Yayıncılık

Bourdieu, P. (2005). *Hukukun Gücü: Yasal Alanın Sosyolojisine Doğru*. (S. Demir, Çev.). Ankara: Kalan Yayınları

Bourdieu, P. (2006). *Sanatın Kuralları: Yazınsal Alanın Oluşumu ve Yapısı*. (N. K. Sevil, Çev.). İstanbul: Yapıkredi Yayınları

Bourdieu, P. (2015). *Dünyanın Sefaleti*. (L. Ünsaldı, A. Sümer, H. E. Mescioğlu, Ö. İlyas, L. Tutalar, B. Öztürk, Z. Baykal, Ö. Akkaya, Çev.). Ankara: Heretik Yayınları

Bourdieu, P. (2016a). *Devlet Üzerine: College de France Dersleri (1989-1992).* (A. Sümer, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları

Bourdieu, P. (2016b). *Seçilmiş Metinler*. (L. Ünsaldı, Çev.). Ankara: Heretik Yayınları

Bourdieu, P. (2018a). *Bir Pratik Teorisi için Taslak*. (N. Ökten, Çev.). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları

Bourdieu, P. (2018b). *Bilimin Toplumsal Kullanımı*. (L. Ünsaldı, Çev.). Ankara: Heretik Yayınları

Bourdieu, P. (2018c). *Sosyoloji Meseleleri*. (F. Öztürk, B. Uçar, M. Gültekin, A. Sümer, Çev.). Ankara: Heretik Yayınları.

Bourdieu, P. (2019). *Akademik Aklın Eleştirisi: Pascalyan Düşünme Çabaları*. (P. B. Yalım, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları

Bourdieu, P. ve Eagleton, T. (2013). *"Bir Röportaj: Doxa (Kanaat) ve Sıradan Yaşam" İdeolojiyi Haritalamak.* (S. Kibar, Çev.). Ankara: Dipnot Yayınları

Bourdieu, P. ve Passeron, J.C. (2018). Varisler: Öğrenciler ve Kültür. (L. Ünsaldı ve A. Sümer, Çev.). Ankara: Heretik Yayınları

Bourdieu, P. ve Wacquant, L. (2014). *Düşünümsel Bir Antropoloji İçin Cevaplar*. (N. Ökten, Çev.). İstanbul: İstanbul Yayınları

Can, D. (2010). *İstanbul Trafiğindeki Ticari Taksilerin Maliyet Açısından Olumsuz Etkileri* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul

Capra, F. (1992). *Batı Düşüncesinde Dönüm Noktası.* (M. Armağan, Çev.). İstanbul: İnsan Yayınları

Çeğin, G. ve Tatlıcan, Ü. (2016). Bourdieu ve Giddens: Habitus ve Yapının İkiliği. E. Göker, G. Çeğin, A. Arlı, Ü. Tatlıcan (Ed.), *Ocak ve Zanaat* içinde (303-367). İstanbul: İletişim yayınları

Demirkan, Y. (2003). *Kentleşme Sürecinde Dini Yaşam: Eryaman Örneği* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Ankara Üniversitesi, Ankara

Doğan, S. (2003). Toplumsal değişme ve Din. *İstanbul Journal Of SociologicalStudies,* (27), 33.

Dönmezler, S. (1984). *Sosyoloji.* Ankara: Savaş Yayınları

Dursun, O. (2018). Toplumu Pierre Bourdieu ile Düşünmek. *Global Media Journal TR Edition, 8*(16), 72.

Erdem, H. (2021). *Mehmet Akif Ersoy'un Safahat'ında Toplumsal Değişmenin Sosyolojisi* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi, İstanbul

Erdoğan, G. (2016). *Taksi Sürücülerinde Diyabet Risk Faktörlerinin ve Sağlıklı Yaşam Biçimi Davranışlarının Belirlenmesi* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul

Eryılmaz, A. (2008). *Taksi Şoförlüğü Yapan Kişilerin Yaşam Tarzları ve İş Yaşamı Hakkındaki Düşüncelerinin İş Doyumuyla İlişkisi* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Maltepe Üniversitesi, İstanbul

Fichter, J. (1996). Sosyoloji Nedir? (Çelebi, N. Çev.) Ankara

Field, J. (2006). *Sosyal Sermaye* (B. Bilgen ve B. Şen, Çev.). İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları

Göker, E. (2016). Ekonomi İndirgemeci mi Dediniz?. E. Göker, G. Çeğin, A. Arlı, Ü. Tatlıcan (Ed.), *Ocak ve Zanaat* içinde (277-303). İstanbul: İletişim Yayınları

Grandjean, B.D. (1981). HistoryandCareer in a BureaucraticLabor Market, *AmericanJournal of Sociology*, 86(5), 1057-1092.

Grenfell, M. J. (Ed.). (2008). *Pierre Bourdieu: KeyConcepts*. Routledge.

Gündoğar, G. (2021). *Sosyal Değişim Sürecinde Alevilik* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). İnönü Üniversitesi, Malatya

Güngör, E. (1992). *Kültür Değişmesi ve Milliyetçilik.* İstanbul: Ötüken Neşriyat

Hunyadvarı, F. S. (2019). *Bir Eğitim Sosyoloğu Olarak Bourdieu* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Uludağ Üniversitesi, Bursa

İlhan, S. (2008). Yeni Kapitalizm ve Meslek Olgusunun Değişen Anlamları Üzerine. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,* (21), 314-327.

İlkaya, G. (2017). *Taksicilerde Anksiyete Düzeyi ile Sosyodemografik Değişkenlerin ve Kendisinden Kaynaklanan Ceza Oranlarının İncelenmesi* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Haliç Üniversitesi, İstanbul

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, (2009). Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi. Erişim tarihi: 03.09.2022, https://tuhim.ibb.gov.tr/media/2010/taksi-ve-taksi-dolmuş-yoenergesi.pdf

İstanbul Taksiciler Esnaf Odası, (2022). Erişim tarihi: 03.09.2022, http://iteo.org.tr/

İşçi, M. (2000). *Sosyal Yapı ve Toplumsal değişme.* İstanbul: Der Yayınları

Kaplan, M. ve Yardımcıoğlu, M. (2020). Alan, Habitus ve Sermaye Kavramlarıyla Pierre Bourdieu. *Habitus Toplum Bilim Dergisi* (1), 26.

Karademir, C.Ö. ve Kaya, M. (2020). Sınıf Eşitsizliğinin Bourdieu'nun Sermaye ve Habitus Kavramları Üzerinden Değerlendirilmesi: Parazit Filminin Betimsel Analizi. *TRT Akademi*, 5(10), 644-667.

Karagül, M. (2005). Sosyal Sermaye Üzerine Bir İnceleme. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(37), 39.

Karagül, M. ve Dündar, S. (2006). Sosyal Sermaye ve Belirleyicileri Üzerine Ampirik Bir Çalışma. *Akdeniz İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,*6(12), 63-65.

Karataş, Z. (2015). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri. *Manevi Temelli Sosyal Hizmet Araştırmaları Dergisi,* 1(1), 64.

Karayolları Genel Müdürlüğü, (2006). 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanun ve Yönetmelikleri. Erişim tarihi: 03.09.2022, https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Trafik/KanunYonetmelikler.aspx

Kaya, Z. Ve Şahin, M. (Ed.). (2013). Araştırma Yöntemleri ve Teknikleri Meslek Yüksek Okulları İçin (2. Baskı). Konya: Eğitim Yayınevi.

Kazancıoğlu, Ö. (2019). *Modernizmden Postmodernizme Toplumsal Değişme* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Avrasya Üniversitesi, Trabzon.

Keleş, H. N. (2012). *Sosyal Sermaye.* Konya: Eğitim Kitabevi.

Kılıç, H. (2019). *Taksi Sürücülerinde Tükenmişlik Sendromu ile Öfke ve Saldırganlık Arasındaki İlişkinin İncelenmesi* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Beykent Üniversitesi, İstanbul.

Kıray, B.M. (2000). *Ereğli, Ağır Sanayiden Önce Bir Sahil Kasabası* (3. Baskı). İstanbul: Bağlam Yayıncılık.

Kongar, E. (1972). *Toplumsal Değişme.* Ankara: Bilgi Yayınevi.

Kongar, E. (2012). *Toplumsal Değişme Kuramları ve Türkiye* Gerçeği (16. Baskı). İstanbul: Remzi Kitabevi.

Kuştemir, S.K. (2017). *Toplumsal değişme ve Modernleşme: Beykoz'da 1960 Yılından Günümüze Değişme ve Dinamikleri* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Maltepe Üniversitesi, İstanbul.

Kümbetoğlu, B. (2015). *Sosyolojide ve Antropolojide Niteliksel Yöntem ve Araştırma* (4. Baskı). İstanbul: Bağlam Yayınları.

Maton, K. (2003). Pierre BourdieuandtheEpistemic of SocialScientific Knowledge. *University of Cambridge*, vol 6, 50-65.

Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) Kanunu, (2007). *Resmî Gazete*, 28863.

Metin, O. (2008). *Toplumsal Değişme ve Kentlileşme: Afyonkarahisar Örneği* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Afyon Kocatepe Üniversitesi, Afyonkarahisar.

Munzuroğlu, Ü. (2005). *İstanbul'daki Taksi İşletmeciliğinin İrdelenmesi ve CBS Destekli Düzenleme Önerisi* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Neuman, W.L. (2012). *Toplumsal Araştırma Yöntemleri: Nicel ve Nitel Yaklaşımlar I.II. Cilt* (5.Basım). İstanbul: Yayın Odası.

Nişancı, Z. N. (2012). Toplumsal Kültür-Örgüt İlişkisi ve Yönetim Üzerine Yansımaları. *Journal Of Life Sciences,* 1(1), 1281-1282.

Onat, N. (2010). *Kamusal Alan ve Sınırları* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Maltepe Üniversitesi, İstanbul.

Öksüz, E. (1975). Toplumsal değişme. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*.

Özbek, M. (2004). Kamusal Alanı Kavramsallaştırmak. *Kamusal Alan* içinde (s.95-96). İstanbul: Hil Yayın.

Özdemir, M. (2020). Bourdieu Perspektifinden Sınıfsal İlişkileri Okumak: Youtuberların Simgesel Şiddetin Üretimine Etkisi. *Intermedia International E-Journal.* 17(13), 299-316.

Özdemir, N. (2010). *Toplumsal değişme ve Teknoloji İlişkisi* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Kırıkkale Üniversitesi, Kırıkkale.

Özer, İ. (2003). Toplumsal Gelişme/Değişme. İ. Sezal (Ed.), *Sosyolojiye Giriş* (2. Baskı) içinde (20-50). Ankara: Martı Yayınevi.

Özkul, M., Kalaycı, I. ve Aslan, A. (2017). Yaşlılık ve Kadın Sorunlarını Toplumsal Sermaye Perspektifinden Düşünmek. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,* (27), 370-384.

Özsöz, C. (2007). Pierre Bourdieu'nün Temel Kavramlarına Giriş. *Sosyoloji Notları*, 15(1), 15-21.

Özsöz, C. (2009). *Pierre Bourdieu Sosyolojisi ve Simgesel Şiddet* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Hacettepe Üniversitesi, Ankara

Palabıyık, A. (2011). Pierre Bourdieu Sosyolojisinde "Habitus", "Sermaye" ve "Alan" Üzerine. *Muş Alpaslan Üniversitesi Liberal Düşünce Dergisi.* 16(61-62), 121-141.

Platon. (2012). *Devlet.* (Y. Dağlı, Çev.). İstanbul: Anonim Yayıncılık.

Ritzer, G. ve Stepnisky J. (2018). Mikro-Makro ve Faillik-Yapı Bütünleşmesi. *Modern SociologicalTheory*içinde (s. 373-382). Ankara: De Ki Basım Yayın.

Sapino, G. (2015). Habıtus: History of a Concept. *İnternational Encyclopedia of TheSocialand Wright BehavioralSciences 2nd Edition*, vol 10, 484-489.

Sarı, M. A. (2011). Aristoteles'te İlk İlkelerin Bilgisi ve Nous Üzerine. Kaygı. *Bursa Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Felsefe Dergisi*, (16), 123-131.

Sarı, S. (2010). Turizm Kentinde Toplu Taşıma Hizmeti. Erişim tarihi: 03.09.2022, https://www.gokyuzuhaberci.com

Sayın, Ö. (1994). *Sosyolojiye Giriş.* İzmir: Üniversite Kitapları

Sezai, İ. (Ed.). (2010). *Sosyolojiye Giriş.* İstanbul: Beta Yayıncılık

Smith, P. ve Riley A. (2016). Kültür Nedir? Kültürel Kuram Nedir?. *Kültürel Kurama Giriş* içinde (s. 21). Ankara: Dipnot Yayınları.

Sümer, O. (2006). *Toplumsal değişme ve Suç* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). İnönü Üniversitesi, Malatya.

Swartz, D. (2011). Kültür ve İktidar: Pierre Bourdieu'nün Sosyolojisi. (E. Gen, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları.

Swartz, D. (2018). *Kültür ve İktidar: Pierre Bourdieu'nün Sosyolojisi* (4. Baskı). (E. Gen, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları. (Orijinal çalışma basım tarihi 1997).

Şahin, M. M. ve Ünal, A. Z. (2010). *Sosyal Sermaye: Kuram, Uygulama, Eleştiri*. İstanbul: Değişim Yayınları.

Şan, M. K. ve Şimşek, R. (2011). Sosyal Sermaye Kavramının Tarihsel-Sosyolojik Arkaplanı. *Akademik İncelemeler Dergisi.* 6(1), 93-95.

T.Lu, M. (2015). Hexis Within Anstatelian Virtue Ethics. *Proceedings of The Alpa*, vol. 88, 197-206.

Tan, M. (2021). Kültürel Sermayenin Kişilerarası İlişkilere Etkisi: Bourdieucu Bir Yaklaşım. *İtobiad: İnsan ve Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi,* 10(3).

Tetikol, A. (2018). *Küreselleşme Sürecinde İstanbul'da Taksicilik Hizmetinin İktisadi Olarak İncelenmesi* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Marmara Üniversitesi, İstanbul

Turhan, M. (1994). *Kültür Değişmeleri.* İstanbul: İFAV Yayınları.

Turner, B. S. ve Elliott, A. (Ed.). (2017). *Çağdaş Toplum Kuramından Portreler.* (B. Özkul, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları.

Türk Dil Kurumu, (2011). Erişim tarihi: 03.09.2022, https://www.tdk.gov.tr/?option=com_

Türkkahraman, M. ve Tutar, H. (2009). Toplumsal değişme, Bütünleşme ve Çözülme Bağlamında Toplumda Farklı Kültür ve Anlayışların Yeri ve Önemi. *Alanya İşletme Fakültesi Dergisi*, 16(1), 1-16.

Ural, A. Ve Kılıç, İ. (2006). Bilimsel Araştırma Süreci ve Spss ile Veri Analizi. (2.Baskı). Ankara: Detay Yayıncılık.

Uzuner, Y. ve Bir, A. A. (Ed). (1999). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri.* Eskişehir: Ani Yayınları.

Ünal, Z. (2017). Bourdieu'nün Tabakalaşma Teorisi Bağlamında Üst Sınıftan Alt Sınıfa Doğru Hayat Tarzı Tahakkümü. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 10*(69), 380-388.

Yaka, A. (2011). *Toplumsal değişme/Türk Modernleşmesi* (1.Baskı). İstanbul: Gündoğan Yayınları

Yanıklar, C. (2010). Kültürel Sermaye, Eğitim ve Toplumsal Tabakalaşma: Pierre Bourdieu'nün Yeniden Üretim Kuramına Eleştirel Bir Bakış, *Sosyoloji Dergisi,* (22), 121-127.

Yarcı, S. (2011). Pierre Bourdieu'da Sosyal Sermaye Kavramı. *Akademik İncelemeler Dergisi.* 6(1), 128-133.

Yayla, N. (2007). *İstanbul'da Taksi Taşımacılığı ve Şirketleşmeden Beklenen Yararlar*.

Yetim, S. (2015). Uber, Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri, *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi* (6), 623.

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2008). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (6. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Yıldız, R. (1999). *Eğitim ve Toplumsal değişme (Türkiye Örneği)* (Yayınlanmamış doktora tezi). Sakarya Üniversitesi, Sakarya

Yılmaz, G. T. (1993). *Toplumsal değişmede Sanayileşme Etkisi: Bayrampaşa'da Bir Araştırma (*Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, İstanbul.

Yiğit, H. İ., Gülhan, G. (2018). Taksi Duraklarının Konum ve Kapasitelerinin, Erişebilirlik Ölçütleri ve Nüfus Dağılımı Kapsamında Değerlendirilmesi: Tekirdağ-Çorlu Örneği. *Iğdır Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi,* 8(13), 154.

Yücedağ, İ. (2018). "Sonsuzluk Teorisi" Filminin Genetik Yapısalcı Bir Analizi. *Mukaddime,* 9(2), 67-77.

Zimmerman, C.C. (1964). *Yeni Sosyoloji Dersleri* (A. Kurtkan, Çev.) İstanbul: Fakülteler Matbaası.

EKLER

EK 1

MALTEPE ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

SOSYOLOJİ ANABİLİM DALI

BOURDIEU BAĞLAMINDA TOPLUMSAL DEĞİŞME:

YENİKAPI'DAKİ TAKSİ SÜRÜCÜLERİ ÜZERİNE NİTEL BİR ARAŞTIRMA

DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME FORMU

DG Kodu:

Görüşmenin Nerede Yapıldığı:

Görüşmenin kim tarafından yapıldığı:

Görüşmenin tarihi:

Görüşmenin saati ve süresi:

Görüşmenin yapıldığı yer:

Tanıtım: Merhaba, ben Şüheda Aslan. Maltepe Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Sosyoloji ABD'de Yüksek Lisans yapmaktayım. Bu araştırma taksicilik ile toplumsal değişme ile ilgilidir. Araştırma soruları içerisinde taksicilik, iş arkadaşları ile ilişkileriniz ve toplumsal değişme ile ilgili görüşlerinizi alabileceğimiz sorular bulunmaktadır. Gönüllülük esas olmakla birlikte kimliğinizi açığa çıkaracak yönde hiçbir soru yoktur. Sizlerin sağlamış olduğu bilgiler araştırma kapsamı dahilinde kullanılacak olup; bunun dışında kullanılmak üzere başka kişi ve kuruluşlara verilmeyecektir. İlginize ve vereceğiniz destek için teşekkür ederim.

Görüşmenin teybe kaydedilmesini uygun mu?

Kişisel özellikler:

1- Cinsiyet:
2- Yaş:
3- Nerede yaşıyor (İl/İlçe):
4- İstanbul'da yaşama süresi:
5- Doğum yeri:
6- Medeni durumu:
7- Öğrenim durumu:

Görüşme Soruları:

Taksici Olmak

1- Taksici olmak size ne ifade ediyor? Bana biraz mesleğinizden bahsedermisiniz?

2- Mesleğe ne zaman başladınız? Ne kadar süredir taksicilik yapıyorsunuz?
3- Mesleğe nasıl başladınız? İsteyerek mi başladınız?
4- Kaç yıl taksi sürücülüğü yaptınız/yapıyorsunuz?
5- Taksici olmanın kolay ve zor yönlerini (avantaj/dezavantaj) anlatır mısınız?
6- Taksi sahibi misiniz yoksa sadece işletiyor musunuz?
7- Günde kaç saat çalışırdınız/çalışıyorsunuz?

Taksicilik Üzerine

1- Sizin için taksicilik yaptığınız dönemde hangi yıllar daha güzeldi? Neden?
2- Taksi sürücülüğü yapmaya başladığınız yıllar ile son çalıştığınız yıllar arasında müşterileriniz açısından ne gibi farklılıklar vardır?
3- Duraktaki diğer taksi sürücüleriyle iş dışında da iletişim halinde misiniz?
4- Gündüz taksicilik yapmak ve gece taksicilik yapmak arasında ne gibi farklar var?

Teknoloji

1- Teknolojiyi takip eder misiniz?
2- Teknoloji mesleğinizin neresinde?
3- Taksilere eklenen navigasyon ve taksi çağırma gibi uygulamaların (Bitaksi vb. gibi) mesleğinize etkisi nedir?
4- Uber hakkındaki görüşleriniz nelerdir? Mesleğinize zararı oldu mu?
5- Taksinizde kamera var mı? Gerekli görüyor musunuz?

Toplumsal Değişme

1- Eski yıllara oranla taksi kullanımında bir artış veya azalma söz konusu mu?
2- Yıllar içinde müşterilerinizle ilgili farklılıklar görüyor musunuz?
3- Müşterilerinizin kılık kıyafeti, dış görünüşü sizin için önemli mi? Yıllar içinde bu değişti mi?

4- Sürüş sırasında müşterilerinizle yakın mesafede bulunuyorsunuz. Bulaşıcı hastalıklar ile ilgili önlemler alıyor musunuz? Ne gibi?
5- Taksiciliğe başladığınız yıldan bu yana ne gibi değişimler fark ettiniz?

Yenikapı'nın Değişimi

1- Ne zamandan beri Yenikapıda taksicilik yapıyorsunuz?
2- Yenikapıyı bize anlatabilir misiniz? Eski Yenikapı ile şimdiki Yenikapı arasında bir fark var mı?
3- Diğer ulaşım alternatifleri (İDO, dolmuş vb) sizi nasıl etkiler?
4- Yenikapı turistik bir semt. Turistlerle ilgili ne düşünüyorsunuz? Müşteri olarak tercih eder misiniz?

Eklemek istediğiniz başka şeyler var mı? Lütfen belirtiniz.

Teşekkür ve ayrılma

EK 2

MALTEPE ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

SOSYOLOJİ ANABİLİM DALI

BOURDIEU BAĞLAMINDA TOPLUMSAL DEĞİŞME:

YENİKAPI'DAKİ TAKSİ SÜRÜCÜLERİ ÜZERİNE NİTEL BİR ARAŞTIRMA

DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME VERİ ANALİZ FORMU

DG Kodu:

Görüşmenin Nerede Yapıldığı:

Görüşmenin kim tarafından yapıldığı:

Veri Analizinin kim tarafından yapıldığı:

Görüşmenin tarihi:

Görüşmenin saati ve süresi:

Tanıtım: Merhaba, ben Şüheda Aslan. Maltepe Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Sosyoloji ABD'de Yüksek Lisans yapmaktayım. Bu araştırma taksicilik ile toplumsal değişme ile ilgilidir. Araştırma soruları içerisinde Yenikapı, Yenikapı'da taksicilik, iş arkadaşları ile ilişkileriniz ve toplumsal değişme ile ilgili görüşlerinizi alabileceğimiz sorular bulunmaktadır. Gönüllülük esas olmakla birlikte kimliğinizi açığa çıkaracak yönde hiçbir soru yoktur. Sizlerin sağlamış olduğu bilgiler araştırma kapsamı dahilinde kullanılacak olup; bunun dışında kullanılmak üzere başka kişi ve kuruluşlara verilmeyecektir. İlginize ve vereceğiniz destek için teşekkür ederim.

Görüşmenin teybe kaydedilmesini uygun mu?1.Uygun 2.Uygun Değil

Moderatör: …

DG: …

Moderatör: …

Tüm Konuşmalar

Moderatör: Katkılarınız için teşekkür ederiz.

Görüşmenin yapıldığı ortam hakkındaki görüş ve gözlemler:

Görüşmenin güven verici olup olmadığı ve değilse nedenler hakkında bilgi:

EK 3

TAKSİ VE TAKSİ DOLMUŞ ŞOFÖRÜNDE ARANILACAK ŞARTLAR

(2011/9-19), (2014/8-3), (2015/8-17)

(1) Eğitim Seviyesi,

a) Mevcutlar: İlkokul diplomalı (5 yıllık),

b) Yeniler: İlköğretim diplomalı (8 yıllık),

(2) İBB, Oda ve MEB Koordinasyonunda verilecek Şoför Eğitim Sertifikası,

a) Acil kurtarma ve ilk yardım,

b) Şehir bilgisi (tarihi, turistik, coğrafi, sosyal ve kültürel olarak),

c) Harita ve şehir planı okuma bilgisi,

ç) Davranış bilgisi, diksiyon (Sürücü davranışlarını geliştirme eğitimi yönetmeliğine uygun R.G. Tarihi: 14.09.2004 R.G. Sayısı: 25583),

d) Yol ve Trafik bilgisi,

e) Yabancı dil (isteğe bağlı),

(3) İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden alınacak psikoteknik raporu ve her yıl bulaşıcı hastalıklar ve göz sağlığı yönünden (uzman unvanına sahip doktorlardan) alınacak sağlık raporu, (2015/8-17)

(4) Başvuru tarihi itibariyle 6 ayı geçmemiş, resmî kurumlar için sorgulanmış Adli Sicil Kaydı (5237 Sayılı Türk Ceza **Kanunu'nun '102.' '103.' '104.' '105.' '109.' '179/3.' '188.' '190.' '191.' '227.'** ve **5326** Sayılı Kabahatler Kanununun **'35.'** maddesindeki suçlardan hüküm giymemiş), (2015/8-17)

(5) Taşımacı üzerine kayıtlı Sosyal Güvenlik Kurumu belgesi, (2015/8-17)

(6) Mülga bent, (2011/9-19)

(7) Toplu Taşım Aracı Kullanım Belgesi,

(8) B/C/E sınıfı sürücü belgesi fotokopisi, (2015/8-17)

(9) Başvuru tarihi itibariyle 2 ayı geçmemiş Sürücü Belgesi İptal Bilgisi Sorgulaması aslı, (2015/8-17) (10) Başvuru tarihi itibariyle son 6 (altı) ay içinde çekilmiş vesikalık fotoğraf (tüm şoförler için), (2015/8-17)

(11) İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden uyuşturucu kullanmadığı ile ilgili tahlil sonuçlarını gösterir rapor (Başvuru tarihi itibariyle 1 (Bir) ayı geçmemiş) (2014/8-3), (2015/8-17), (İBB, 2009).

EK 4

MALTEPE ÜNİVERSİTESİ ETİK KURUL KARARI

"Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli *"Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge"* ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

ÖZGEÇMİŞ

Şüheda ASLAN

Eğitim

Lisans	2019	Maltepe Üniversitesi, Sosyoloji
Pedagojik Formasyon	2019	Maltepe Üniversitesi
Lise	2015	Bakırköy Özel Asır Anadolu Kız Lisesi

İş/İstihdam

Fatih Sultan Mehmet Anadolu ve Teknik Lisesi 2019 Felsefe Grubu Stajyer Öğretmen