İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ZAMAN-MEKAN SIKIŞMASININ GÜNDELİK MEKAN KULLANIMINA ETKİSİNİN YÜKSEK HIZLI TRENLER ÜZERİNDEN OKUNMASI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Büşra ÖZAYDIN ÇAT

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

Ocak 2015

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ZAMAN-MEKAN SIKIŞMASININ GÜNDELİK MEKAN KULLANIMINA ETKİSİNİN YÜKSEK HIZLI TRENLER ÜZERİNDEN OKUNMASI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Büşra ÖZAYDIN ÇAT
(502111156)

Mimarlık Anabilim Dalı

Mimari Tasarım Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. İpek AKPINAR AKSUGÜR

Ocak 2015

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 502111156 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi **Büşra ÖZAYDIN ÇAT,** ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı **"ZAMAN-MEKAN SIKIŞMASININ GÜNDELİK MEKAN KULLANIMINA ETKİSİNİN YÜKSEK HIZLI TRENLER ÜZERİNDEN OKUNMASI"** başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı :	**Doç. Dr. İpek AKPINAR AKSUGÜR** İstanbul Teknik Üniversitesi	.....
Jüri Üyeleri :	**Doç. Dr. Funda UZ** İstanbul Teknik Üniversitesi	.....
	Yrd. Doç. Dr. Banu TOMRUK Bilgi Üniversitesi	.....

Teslim Tarihi : **15 Aralık 2014**
Savunma Tarihi : **20 Ocak 2015**

Eşime,

ÖNSÖZ

“Zaman-Mekan Sıkışmasının Gündelik Mekan Kullanımına Etkisinin Yüksek Hızlı Trenler Üzerinden Okunması” isimli bu tez çalışması lisans eğitimim döneminde ortaya çıkan küçük bir sezginin sonrasında bir deneyime ve sonrasında ise akademik bir meraka dönüşmesi ile oluşmuştur.

Tez süreci boyunca güler yüzü, anlayışı ve tecrübeleri ile yanımda olan danışmanım Doç. Dr. İpek Akpınar Aksugür’e,

Tüm Kocaeli Üniversitesi öğretim elemanları ve çalışanlarına,

Attığım her adımda destek ve sevgilerini yanımda hissettiğim aileme,

Ve son olarak sonsuz sevgi ve sabrıyla her zaman yanımda olan , çok sevdiğim eşime teşekkür ederim.

Aralık 2014

Büşra Özaydın Çat
Mimar

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ ..... **vii**
İÇİNDEKİLER ..... **ix**
KISALTMALAR ..... **xi**
ÇİZELGE LİSTESİ ..... **xiii**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **xv**
ÖZET ..... **xvii**
SUMMARY ..... **xix**
1. GİRİŞ **1**
1.1 Tezin Amacı 5
1.2 Tezin İzleği 5
2. ZAMAN KAVRAMI ve DEĞİŞİMİ **9**
2.1 Modern Öncesi Dönemdeki Değişimler 15
2.2 Modern Dönemdeki Değişimler: Üretim-Tüketim 16
2.3 Postmodern Dönemdeki Değişimler: Aşırı Tüketim ve Hız 22
3. HAREKETLİ BİREY ve ZAMAN-MEKAN SIKIŞMASI **31**
3.1 Göçebe Bireyden Yerleşik Bireye: Yerleşme ve Yer Değiştirme 33
3.2 Çalışan Birey: "İş", "Ev" ve "Sınır" 39
3.3 Yeni Birey: Yersizlik ve Zaman-Mekan Sıkışması 46
4. ZAMAN-MEKAN SIKIŞMASI BAĞLAMINDA YÜKSEK HIZLI TRENLER **67**
4.1 Seyahat Kavrami ve Bir Tüketim Biçimi Olarak Hizli Seyahat 69
4.2 Hızlanma İsteği ve Yüksek Hızlı Trenler 72
4.3 Zaman-Mekan Sıkışması ve Seyahatlerin Gündelik Hale Gelmesi 78
4.4 Zaman-Mekan Sıkışması Üzerine Avrupa Kentlerinden Örnekler 88
4.4.1 Bireyin Günlük Mekan Kullanımının Genişlemesi ve "Eurostar" 89
4.4.2 Sınır Kavramının Zayıflaması ve "Europe is Just Net Door" 98
4.4.3 Yersizlik ve "High Speed Love" 102
4.5 Türkiye'de Yüksek Hızlı Tren Kullanımları ve Etkileri 108
5. SONUÇ ve DEĞERLENDİRME **115**
KAYNAKLAR **119**
ÖZGEÇMİŞ **127**

KISALTMALAR

HS 1	**:**High Speed 1
HSL 1	**:**High Speed Line
SNCF	**:** (Société Nationale des Chemins de fer Français; "National Society of French Railways" veya "French National Railway Company")
TGV	**:** Train à Grande Vitesse (Fransızca), Yüksek Hızlı Tren
UIC	**:** (International Union of Railways, Uluslararası Demiryolları Kuruluşu)
YHT	**:**Yüksek Hızlı Tren
Yy	**:** Yüzyıl

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 4.1 : Tarihsel süreçte trenlerin değişen hızları, …….....73

Çizelge 4.3 : Yüksek Hızlı Trenlerin Kullanıldığı hat tipleri (Thomas, P., O'Donoghue, D., 2013)……75
Çizelge 4.3 : Avrupa'da yüksek hızlı tren kullanımları ile kısalan seyahat süreleri……..80
Çizelge 4.4 : Seyahat sürelerinin kısalması……92
Çizelge 4.5 : Eurostar hatları ve özellikleri……93

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Bireyin zamansal oluşu 14
Şekil 2.2 : Tren Çizelgesi, (Url-2). 17
Şekil 2.3 : Modern Times, 1936, zamanın parçalanması, (Url-3). 18
Şekil 2.4 : Zaman mesafelerinin azalması 23
Şekil 2.5 : Üretim, tüketim ve hız ilişkisi 25
Şekil 2.6 : Zaman kavrayışına etki eden kavramlar..... 28

Şekil 3.1 : Ptolemy'in Dünya haritası (2. yüzyıl), 15.yüzyıl rekontrüksiyonu, (Url-4). 35
Şekil 3.2 : Up in the Air filminden bir sahne, (Url-8). 56
Şekil 3.3 : Master Plan ve İstasyon Alanı, Bilbao, İspanya, UNStudio, (Url-9). 57
Şekil 3.4 : Tarihsel süreç içerisinde hareket 59
Şekil 3.5 : Harvey'in küçülen dünya haritası, (Harvey, 1997) 63
Şekil 3.6 : Zaman-mekan-hareket ilişikisi 64
Şekil 4.1 : Yüksek hızlı trenlerle kısalan seyahat sürelerinin sıkıştırdığı Avrupa haritası, (Url-10)..... 71
Şekil 4.2 : Dünya genelinde yüksek hızlı tren kullanımları, (Url-14)……74
Şekil 4.3 : Avrupa genelinde YHT trenlerinin hız dağılımı (Url-15)…….....76
Şekil 4.4 : Uzak Doğu ülkelerinde YHT trenlerinin hız dağılımı, (Url-16)……...76
Şekil 4.5 : Kentlerin ve ülkelerin etkileşiminin yönlendirme tabelalarına yansıması (Url-17)…..……77
Şekil 4.6 : "City Break" programına dahil olan kentler, (Url-18)..……81
Şekil 4.7 : Yüksek hızlı tren istasyonu ve havalimanlarının kent merkezi ile ilişkisi, Paris, Fransa, (Url-19)…….83
Şekil 4.8 : Berlin Hauptbahnhof (Merkez) İstasyonu, (Url-20,21)……...86
Şekil 4.9 : "Jobs Transfrontaliers" Konferansı 2014 afişi, (Url-22).…….....87
Şekil 4.10 : "St. Pancras'ta Buluşalım" heykeli, (Url-23)……..88
Şekil 4.11 : Bireyin günlük etkin olduğu mesafenin genişlemesi ….……89
Şekil 4.12 : "timemaps", (Url-24)…..……..……..91
Şekil 4.13 : Eurostar hattı, (Url-25)……...……92
Şekil 4.14 : Bireyin günlük aktivitelerinin mekanının genişlemesi……...95
Şekil 4.15 : Euralille kompleksine ait görseller (Url-28,Url-29)…….……...97
Şekil 4.16 : "Europe is Just Next Door" reklam filminden sahneler, (Url-30) ...…102
Şekil 4.17 : High Speed Love filminden bir sahne……...…102
Şekil 4.18 : Türkiye'de yüksek hızlı tren hatları……..109
Şekil 4.19 : Yukarıdan aşağı, İstanbul, Ankra ve Eskişehir'de tren garları ve kent merkezleri ilişikisi, (Url-32)…….111
Şekil 4.20 : Ankara ve Eskişehir'de yapılması planlanan yüksek hızlı tren istasyonları (Url-33, Url-34).…….…….....111

ZAMAN-MEKAN SIKIŞMASININ GÜNDELİK MEKAN KULLANIMINA ETKİSİNİN YÜKSEK HIZLI TRENLER ÜZERİNDEN OKUNMASI

ÖZET

Bu çalışma fiziksel ve toplumsal bir hareketlenmeye neden olan trenler ve demiryollarının modernizm ile ilişkisinin benzerinin yüksek hızlı trenler ve postmodernizm arasında kurulabileceği fikri ile ortaya çıkmıştır. Bu fiziksel ve toplumsal hareketlenmenin zaman ve mekan kullanımlarına etki ettiği düşünülmektedir. Modern dönemde trenler ve demiryollarının inşası üzerinden okunabilecek bu etkinin postmodern dönemde yüksek hızlı trenler üzerinden okunabileceği fikri bu çalışmanın omurgasını oluşturmaktadır. Bu bağlamda tıpkı modernizm-postmodernizm ilişkisinde olduğu gibi yüksek hızlı tren kullanımlarının da trenler ve demiryolları üzerine kurgulanan yeni bir katman olduğu düşünülmektedir.

Kentin ve kent mekanlarının sosyal ve toplumsal yapının mekansallaşmış hali olduğu düşüncesi ile bu çalışmanın amacı post-modernizm ve küreselleşmenin etkisi altındaki günümüz dünyasının hızlı bireyinin mekan ile kurduğu bu geçici ilişkinin incelenmesidir. Çalışma kapsamında yüksek hızlı trenler bireyin mekan ile kurduğu bu geçici, yüzeysel ilişkinin gündelik seviyeden okunmasını sağlayan bir tüketim aracı olarak ele alınmıştır. Bu noktada diğer hızlı ulaşım sistemleri arasından (uçak, hızlandırılmış otoyollar) yüksek hızlı trenlerin seçilmesinin sebebi, sistemin genel olarak pratikliği ile gündelik hayata daha fazla etki edebiliyor olmasıdır.

Tez kapsamında zaman mekan kullanımlarındaki değişimler üretim ve tüketim faaliyetlerinde ki değişiklikler kapsamında ele alınmıştır. Bu kapsamda ikinci bölümde zaman kavramı ve değişimi üzerinde durulmuştur. Ayrıca bu bölümde zaman-mekan algısını tartışmamıza yardımcı olan bellek kavramı üzerinde durulmuştur. Ardından zaman kavramının değişimine etki eden sosyo-ekonomik faktörler tarihsel süreç içerisinde belirli olaylar ekseninde ele alınmıştır. Bu bölümden elde edilen verilere göre modern öncesi dönemde bir değer olan zamanın modern dönemde nicelleştiği söylenebilir. Postmodern dönem gelindiğinde ise üretim ve tüketim faaliyetlerine etki eden hız nedeniyle zamanın "kazanılan" ya da "kaybedilen" bir değer haline geldiği söylenebilir.

Üçüncü bölümde bireyin hareketi ve bu hareketine bağlı olarak değişen mekânsal pratikleri incelenmiştir. Bu bölümü oluşturan alt başlıklar izlenen tarihsel süreçte bireyin edindiği farklı roller kapsamında düzenlenmiştir. Bu kapsamda ilk olarak göçebe hayattan yerleşik hayata geçen bireyin yer ile ilişkisi "yerleşme" ve "yer değiştirme" kavramları üzerinden incelenmiştir. Sonraki bölümde bireyin hareketi modenizmin kurumları arasında ele alınmıştır. Bu bölümde ele alınana kavramlar ise "iş", "ev" ve "sınır" kavramlarıdır. Postmodern dönemin bireyi ise gündelik hayatında hızı keşfeden ve sürekli hareket halinde olan "yeni birey"dir. Bu dönemde tüketim faaliyetleri oldukça gelişmiş ve tüketim yalnızca malı değil beraberinde dili, kültürü, kimliği ve mesafeyi de içermiştir. Bu durumun mekan kullanımlarına ilk

etkisi tüketim mekanlarının ortaya çıkması iken diğer bir etkisi ise tüketici bireylerin aşırı ve hızlı tüketme isteği nedeniyle mekan ile kurulan ilişkinin zayıflıyor olmasıdır. Bu kapsamda yüksek hızlı trenler bireyin bu hızlı tüketme isteğine karşı geliştirilen bir strateji olarak düşünülmüşlerdir. Bu bölümde konu "zaman-mekan sıkışması", "yersizlik" ve "yer-olmayanlar" kavramları üzerinden genişletilmiştir.

Dördüncü bölümde ise önceki bölümlerde ele alınan kavramlar yüksek hızlı trenlerle yapılan günübirlik seyahatler üzerinden incelenmiştir. Bu kapsamda yüksek hızlı trenlerle yapılan günü birlik seyahatlerin bireyin günlük kullandığı mekanın sınırlarını genişlettiği, başka bir değişle bireyin günlük aktivitelerinin mekanını genişlettiği, sınır kavramının zayıflamasına neden olduğu ve bireyin yerle ilişkisini zayıflattığı düşünülmektedir. Tüm sonuçların en iyi okunabildiği alan ise yüksek hızlı trenlerle yapılan günübirlik iş seyahatleridir (commute).

Bu sonuçların gündelik hayattan karşılığını bulabileceğimiz örneklerden biri Eurostar hattı ve bu hat güzergahında ortaya çıkan Euralille kompleksidir. Eurostar hattının küreselleşmenin sonucu ve tetikleyicisi olarak değerlendirebileceğimiz ilişkiselliğin artmasına yardımcı olduğu düşünülmektedir. Hattın bireye sağladığı hareket imkanının bireyin yer ile ilişkisinin zayıflamasına neden olduğu söylenebilir. Euralille kompleksi tüm bu bahsedilen durumların mekansal karşılığı olarak değerlendirilmiştir. Euralille kompleksinin içinde bulunan ofis binaları, konaklama birimleri, alışveriş merkezi, kongre merkezi gibi fonksiyonlar sürekli hareket eden bireyin ihtiyaçlarının mekansal karşılıkları olarak düşünülmüştür. Bu konuda ki diğer bir örnek ise Paris'te kamusal mekana yapılan bir yerleştirme ve bu yerleştirmeye ait reklam filmi üzerinden okunmuştur. Yüksek hızlı trenlerle yapılan günü birlik seyahatlerin sınır kavramını zayıflattığı fikri, sloganı "Europe is Just Next Door" olan reklam filmi üzerinden ele alınmıştır. Filmde yapılan yerleştirmede bireyin kapılar ile gündelik hayatı içerisinde ve kamusal alanda karşılaşıyor olması yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin bireyin gündelik hayatına etkimesi vurgusu nedeniyle değerli bulunmuştur. Ayrıca yaşanan bu eş zamanlılığın sadece kapının açılmasına bağlı olması tüketim nesnesinin kolay tüketilebilirliğine vurgu olarak düşünülmüştür. Çalışmanın diğer bir örneklem alanı ise "High Speed Love" kısa filmidir. Sürekli hareket halinde olan "yeni birey" olarak tanımlanan günümüz bireyi filmde iş seyahataleri nedeniyle sıklıkla seyahat eden bir çift olarak karşımıza çıkmıştır. Film sürekli hareket halinde olan bireyin yerle ilişksinin zayıflamasını örnekler nirelikte olduğu için değerli bulunmuştur. Bu bölümde son olarak Türkiye'deki yüksek hızlı tren kullanımları analiz edilmiştir.

Çalışma sonucu elde edilen veriler ile Türkiye üzerine yapılan değerlendirmede ülkenin sorunlu modernleşme süreci demiryollarının kente etkisinin tam anlamıyla yaşanmasına engel olduğu gibi, yüksek hızlı trenlerin etkilerinin de Avrupa kentlerindeki seviyeye ulaşması sürecini yavaşlattığı görülmüştür. Bu noktada ülkemizde mevcut gar binaları, demiryolu hatları kritik bir durum oluşturmaktadır. Bu kritik durumun en şiddetli karşılığı Ankara-İstanbul hattında görülmektedir. Ancak Eskişehir-Ankara hattının günübirlik seyahatler ile bu kritik durumu nispeten aşarak Avrupa kentlerindekine benzer bir seviyeye ulaşması öngörülebilir.

EXAMINING THE EFFECTS OF TIME SPACE COMPRESSION ON THE DAILY SPACE PRACTICES THROUGH HIGH SPEED TRAINS

SUMMARY

Trains came up with discovering of steam power being the most important invention of mankind in the first quarter of nineteen century. Using of glass and steel which are the new for the period in built of train station and train railway, having modern plumbing system and new public space like cinema and theatre in the train station are new important step for this period. These changes of train stations support the city and peripheral area. Also it is thought that trains and construction of train railways open up an opportunity for mobility which Industrial Society that the most important result of modernism need for carrying on reproducing itself. In this context it can thought that trains and railways which use in lot of modernism narrative are representative of modernism.

This study came up with the idea of it can be related that postmodernism-high speed trains and trains and railway which cause for physical and social activation and modernism. It is thought that physical and social activation effect of use of time and space. In other words The idea of change of social structure includes the space-time use of individuals. The effect which can be ridden from trains and railways in moderns period, can be examined from high speed trains in postmodern period. And this is very important for this study. In this context it should be reminded that the relations of trains and high speed trains not a linear connection but it is superposed like modernism and postmodernism.

Today the most important concept affected use of time and space and provided a temporary relation with space is “time and space compression”. With the idea of city and city place are the form of social structure, the purpose of this study is to discuss of temporary relations between postmodern individual and space under the effects of globalization. In this study high speed trains thought as a tool of consumption which provides ridding this relation from daily perspective. At this point the reason of choosing the high speed trains is to be more effective on daily life thanks to its practicality.

In this study the concept of time and space are considered with mobility/movement concept. It is thought that changes of time effect movement and the changes of movement effect spatial practicality. And when the move accelerates, time and space compression came up with.

In this thesis changes of using time and space are analyzed within changes of activities production and consumption scope. So in second chapter firstly dwelled on concept and changes of time. In this section definition and measurability of time and its connection with speed are searched. Also in this chapter discussed about memory concept to analyze the perception of time-space. Then socio-economic factors which effect changes of time analyze. The changes of perception of time are researched with regard to adopt to agricultural society, industrial revolution and production and

consumption activities. With regard to these data it can be said that time which is a value in pre modern period, is a meta in the modern times. When we talk about postmodern period time can be thought as a "winned" or "lost" value because of speed that effect of production and consumption.

In the third chapter spatial practical which depending on move are analyzed. The subtitles of this chapter are designated the role of the person historical process; nomadic person, employed and "new person". So first of all dwelled on relation between place and person who adopted to sedentary life. At this point concept of "settlement" and "removal or change of location" is emphasized. Also it is thought that changes of person are more valuable than changes of geography in the premodern period. Secondly mobility of employed is analyzed. Employed move between modern pose. So concept of "work", "home" and "boundary" are emphasized. The person of postmodern time is "new person" who discover about speed in his daily life and move frequently. In postmodern period the concept of consumption quite developed and it include language, culture, identity and distance. First effect of this to come up of consumption space and second effect is decreasing of connection with space because of increasing of need for consumption. At this point high speed trains are thought as a strategy which advanced against to consumption desire. At this subsection concept of "time and space compression", "non-place" and "placelessness" are emphasized.

In the fourth chapter all of the concepts are discussed with daily trips with high speed trains. The reasons of being daily of high speed train trips are; decreasing of travel time, the disappearance of the need for accommodation, location in the city of high speed train station and repeat, flexible and planlessness.

The best example of these daily trips is commute. In this study to understand the effect of "time and space compression" in daily life three examples are chosen. One of them is Eurostar line and one of its stops is Euralille. Eurostar line contacts three countries to each other. It is thought that Eurostar line enabled to increase of rationality which can be thought as result and supportive of globalization. And also Eurostar line enables mobility of capital and service system. So it can be said that it support to commute. Also it is thought that the relation with place is decreasing due to opportunity of fast and frequent move. Euralille is the best response for needs of new mobile person. Euralille include office buildings, accommodations, shopping malls and congress center. It can be said that structure of Euralille is a new way of construction of space. Other example is an installation with slogan "Europe is Just Next Door". It is also a commercial movie. It is important because of emphasizing daily life, concept of boundary and consumption and simultaneity. The film is about closeness of space. With other words it is about shrinkage. And the last of them is "High Speed Love" short film. The film is example for "placelessness" and commute. We see on the film only train station, high speed train but no home or any other thing about dedication. The film uses the issue of love to tell about frequent travel. Finally in this chapter high speed trains systems in Turkey are analyzed. In this subsection a survey which made with passenger of Eskisehir-Ankara high speed line.

As a result it can be said that daily trips with high speed trains provide to; expand of space of daily activities, decrease of effects of boundary and relation with place. For Turkey it can said that troubled modernization process has bad effects on developing process of high sped trains. At this point current train stations and railways line are in

critical positions. But despite this position in the survey which made with passenger of Eskisehir-Ankara high speed line, it seen that daily trips are important for this line. So it can be speculated that Eskişehir-Ankara line will develop like European cities.

1. GİRİŞ

Trenler buhar gücünün keşfedilmesi ile 19. yüzyılın ilk çeyreğinde insanoğlunun en önemli icatlarından biri olarak ortaya çıkmışlardır. Yüzyıl başında trenlerin, demiryolu hatlarının ve gar binalarının yapımında dönemi için yeni olan çelik ve cam malzemeler kullanılmıştır. Gar binaları bir yandan modern anlamda tesisat sistemleri ile donatılırken bir yandan da halkın henüz tanıştığı sinema ve tiyatro gibi kamusal mekanlarla zenginleştirilmiştir. Gar binalarındaki bu değişim bulunduğu kentteki yakın çevrenin gelişimi için de yönlendirici olmuştur. Tüm bu sebeplerden dolayı trenler ve demiryolu kullanımının modernizmin bir temsilcisi olduğunu söyleyebiliriz. Bireyin modernizmle tanışmasında aracı olan trenlerin, bireyin hayatındaki en önemli etkisi ise ona kazandırdığı hareket kabiliyetidir. Bu kapsamda düşünüldüğünde modern dönemde ortaya çıkan trenlerin hem fiziki hem de sosyal bir hareketlenmeye sebep olduğu söylenebilir.

İhsan Bilgin modernizm ve toplumsal hareketlilik arasındaki ilişkiye "Modernleşmenin ve Toplumsal Hareketliliğin Yörüngesinde Cumhuriyetin İmarı" adlı yazısında yer vermiştir (Url-1). Bilgin modern toplumun, piyasa toplumunun[1] ortaya çıkışını 16. yüzyıldan itibaren başlayan keşifler, kıtalararası ticaret ve sömürgecilik, ulus devletin ve yeni kurumların inşası, bilimsel keşifler ve teknolojik buluşlar, sekülerleşme ve zihniyet değişiminin oluşturduğu sıçrama (alt-üst oluş) olarak tanımlamaktadır. Bilgin piyasa toplumunun ortaya çıkışının iki önemli sonucunu ise "topraktan kopma" ve "kentleşme" olarak tanımlamıştır. Buradaki topraktan kopma bir yanıyla toprağı işlemekten, toprakla haşır-neşir olmaktan, toprak üzerinde üretim faaliyeti içinde olmaktan kopmayı tanımlarken diğer yanıyla mecazi anlamda kök salınan, ait olunan yerden kopma olarak yer almıştır. Piyasa

[1] İhsan Bilgin modern toplumu betimlemede kullanılan "sanayi toplumu", "tüketim toplumu" gibi adlandırmaların zamanla aşındığını, hatta son zamanlarda revaçta olan "bilgi toplumu" betimlemesinin de ömrünün çok uzun olmadığını öte yandan "piyasa toplumu" betimlemesinin ise geçen zamana ve yaşam içindeki tüm değişimlere rağmen gücünü koruduğunu söylemiştir. Bilgin "piyasa" ile işaret edilen ilişkiler silsilesinin, harekete, büyümeye ve genişlemeye olan ihtiyacı kapsamaya diğerlerinde daha yatkın olduğunu ve bu nedenle tüme değişmelere rağmen son iki yüzyılın ortak belirleyenine işaret etme gücüne sahip olduğunu dile getirmiştir.

toplumunun diğer bir sonucu olan kentleşme ise üretimin artık eskisinden nitelikçe farklı bir teknik, örgütlenme, yatırım ve ilişki birikimi anlamına gelen makinalar üzerinden ve kentlerde yapılıyor olmasını anlatmaktadır. Bilgin bu iki durumunun ortaya çıkardığı sonucun tarım toplumundan sanayi tolumuna geçiş olduğunu söylemiştir. Bu ayrımın yapılıyor olması ise bir farkı ortaya koymaktadır. Tarım toplumu görece yavaş değişen, düşük tempolu değişim içinde kendini yeniden-üretebilen, kısacası varlığını sürdürmek için büyümeye ve yayılmaya ihtiyaç duymayan kararlı ve stabil bir yapı iken, sanayi toplumu varlığını sürdürebilmek, kendini yeniden-üretebilmek için değişme ve harekete ihtiyaç duyar. Bilgin toplumsal hareket olarak nitelendirdiği bu hareketi insanların hareketi, emtianın hareketi ve paranın hareketi olarak nitelendirmiş ve modern toplumlarda şehirler ve şehirlerarası yerleşmelerin de ayakta kalabilmesi için değişmesi, yeniden yapılanması kısacası hareket halinde olması gerektiğini söylemiştir. Bu hareketliliği sağlayan araçlardan biri de demiryollarıdır. Bilgin modernleşme sürecinin evrensel ölçekte yerleşmeler üzerinde üç temel etkisi olduğunu dile getirmiştir. bunlardan biri modern dönemin kurumsal örgütlenmesinin temelini oluşturan kamu yapıları, diğeri sirkülasyon şebekeleri sonuncusu ise konut üretimidir. İnsanların, ulaşım araçlarının, pis ve temiz suyun, elektriğin, haber ve bilginin düzenli ve kesintisiz dolaşımını sağlayacak, entegre ve açık uçlu (dışa doğru sınırsızca genişleyebilme kapasitesine sahip) bir sirkülasyon şebekelerinden biri de demiryollarıdır. Bu durumda modernizm ve onun zorunlu sonucu hareketliliğin demiryolları ile imkan bulduğunu ve bu durumda kentlerin yapısını oldukça etkilediğini söylemek mümkündür.

Demiryollarının inşası ve trenlerin kullanımı Avrupa kentlerine Sanayi Devrimi'nin ortaya çıkardığı bir çok değişiklik ile birlikte yerleşmiştir. Kentlerin ortaya çıkması, modern kurumların kentlerin çeşitli bölgelerine yerleşmesi ve bu bölgeler arasında ulaşım arterleirinin oluşması bu bütüncül değişimin göstergesi kabul edilebilir. Demiryolları ve gar binaları da kentlerdeki bu değişimin bir parçası olmuştur. Örneğin Brüksel belediye başkanı Anspach, 1867-71 yılları arasında, yeraltına kanalize ettiği Senne ırmağının yatağı üzerine kuzey ve güney garlarnı birbirine bağlayan büyük bir şose açarak kentin bir bölümünü tamamıyla dönüşüme uğratmıştır (Benevolo, 1981).

Avrupa kentlerinde demiryollarının gelişimi Sanayi Devrimi'nin diğer getirileri ile ilişki içinde gelişirken ülkemizde Anadolu kentlerinde durum farklılık

göstermektedir. Dönemin Anadolu kentleri durağan ve içine kapalı bir yaşam sürdürmekte ve bu nedenle demiryolunun Avrupa'da içinde geliştiği ekonomik, politik ve teknolojik yeni ilişki biçimlerinin ortaya çıktığı ortamdan uzakta görünmektedir (Özten, 2001). Bilgin, Anadolu Demiryolları'nın Avrupa ve Amerika'da olduğu gibi homojen ulusal pazarın hareketlenmesi amacıyla yapıldığını, ancak insanların ve malların böyle bir hareketlenme göstermediği için tam olarak kent ile bütünleşemediğini dile getirmiştir. Dmeiryollarının kent ile bütünleşememeisnin sebebini, demiryollarının getirdiği hareketliliğin, kentin ve kentlinin kendi iç dinamikleirnden ziyade Avrupalı Devletlerin kendi çıkarları yönünde kullanması olarak da açıklayabiliriz. Tunçdilek (1983) bu konuda; Osmanlı İmparatorluğunun en bariz vasıflarından birinin hareketsizlik olduğunu, ticari faaliyetleirn bazı büyük şehirler dışında iç kesinlerde aktif olmadığını, insanların askerlik ve memuriyet gibi zorunlu duurmlar dışında seyahat etmediklerini ve İmparatrluğun kuruluşundan bu yanan "kendi kendine yeten" bir yapıda olduğunu bu nedenlerle de ulaşım şebekeleirnin gelişmediğini söylemiştir. Bu olumsuz durumlara rağmen Anadolu'da demiryolları kullanımı mesafelerin kısalmasına neden olarak kentlerin ve insanların birbiri ile etkileşimini sağlamış ve halkın modernizm ile tanışmasına yardımcı olmuştur. Fakat bahsi geçen olumsuz durumlar nedeniyle değişimin etkilerinin, ülkemizde Avrupa kentlerinde olduğu kadar etkili yaşanmaması ile sonuçlandığını ve değişimin kendi iç dinamiklerimiz yerine dış müdaheleler sonucu oluşmasının, modernizmin bizde modernleşme olarak yaşanmasına neden olduğunu söyleyebiliriz.[2]

Modernizm ve demiryolları arasındaki bu ilişki bir çok modernizm anlatısında demiyollarının ve trenlerin bir temsil aracı olarak karşımıza çıkmasına neden olmuştur. Filmler, kitaplar, çeşitli edebi metinler ve mimarlık dışındaki farklı disiplinlerden bu konu ile ilgili yazılan tezler modernizm konusunu demiryolları ve trenler üzerinden ele almayı tercih etmiştir.

Trenler ve modenizm ilişkisinin izi sürüldüğünde, hızlı trenlerin de harekete geçen bireyin hızlanma isteğine karşı geliştirilen bir strateji olarak, modernleşmenin etkilerinin radikal biçimde yaşandığı günümüz küresel dünyasının bir temsilcisi olması fikri bu çalışmanın çıkış noktasını oluşturmaktadır. Modernizmin bireyin

[2] "Modernizm" ve "Modernleşme" kavramları için bkz: Besim F. Dellaloğlu, (2012). Modernleşmenin Zihniyet Dünyası, Kapı Yayınları, İstanbul,

hayatını dönüştürmesi gibi, modern sonrası dönem ve küreselleşmenin de bireye yeni ve hızlı bir hayat biçimi sunduğu söylenebilir. Bu kapsamda hızlı trenler bir yandan bireyin hızlanma isteğine cevap vermekte bir yandan da sağladığı olanaklar sayesinde bu isteğin daha da artmasına neden olmaktadır. Bireyin hızının artmasının ise onun 'günlük' mekan pratiklerine etki ettiği düşünülmektedir.

Bu bağlamda modernizm-tren ilişkisinin benzerinin post-modernizm-yüksek hızlı trenler arasında olabileceği fikri bu çalışmanın çıkış noktasını oluşturmaktadır. Bu düşüncenin gelişmesindeki en önemli etken ise Olivier Klein'in 2004 yılında Time&Society Dergisi'nde yayınlanan "Social Perception of Time, Distance and High-Speed Transportation" makalesidir. Klein makalenin amacını hızlı ulaşım sistemlerinin (özellikle yüksek hızlı trenler ve TGV'nin) günümüz toplum yapılaşmasındaki etkisinin incelenmesi olarak açıklamıştır. Ve bu incelemeyi yaparken de günümüz dünyasında hızlı hareket eden bireyinin zaman ve mekan kullanımlarını dikkate almıştır.

Bu fikirler kapsamında kentin ve kent mekanlarının sosyal ve toplumsal yapının mekansallaşmış hali olduğu düşüncesi ile, post-modernizim ve küreselleşmenin etkisi altındaki günümüz dünyasının hızlı bireyinin mekan ile kurduğu geçici ilişkinin inelenmesi bu çalışmanın omurgasını oluşturmaktadır. Çalışma kapsamında yüksek hızlı trenler bireyin mekan ile kurduğu bu geçici, yüzeysel ilişkiyi gündelik seviyeden okunmasını sağlayan bir tüketim aracı olarak ele alınmıştır.

Çalışma sonucu elde edilen veriler ile Türkiye üzerine bir değerlendirilme yapılabileceği düşünülmüştür. Ancak ülkenin sorunlu modernleşme süreci demiryollarının kente etkisinin tam anlamıyla yaşanmasına engel olduğu gibi, yüksek hızlı trenlerin etkilerinin de Avrupa kentlerindeki seviyeye ulaşması sürecini yavaşlatmıştır. Mevcut demiryolu istasyonları ve ulaşım hatları üzerine kurgulanan bu yeni yapı mekana dair tüm referasnlarını bu eski yapıdan almakta ve sözünü de onun üzerine söylemektedir. Bu noktada ülkemizde mevcut gar binaları, demiryolu hatları kritik bir durum oluşturmaktadır. Bu kritik durumun en şiddetli karşılığı Ankara-İstanbul hattından görülse de Eskişehir-Ankara hattının bu kritik durumu aşarak Arupa kentlerindekine benzer şekilde faaliyet gösterdiği söylenebilir.

1.1 Tezin Amacı

Bu çalışmanın amacı zaman-mekan sıkışmasının gündelik mekan kullanımlarına etkilerinin yüksek hızlı trenler üzerinden tartışılmasıdır. Bu noktada diğer hızlı ulaşım sistemleri arasından (uçak, hızlandırılmış otoyollar) yüksek hızlı trenlerin seçilmesinin sebebi, sistemin genel olarak pratikliği ile gündelik hayata daha fazla etki edebiliyor olmasıdır.

Bu çalışma kapsamında zaman ve mekan kavramları bu iki kavramı birlikte ele almamızı sağlayan hareket kavramı üzerinden değerlendirilecektir. Zaman kavramının tarihsel süreç içerisindeki değişiminin hareketi etkilediği düşünülmektedir. Çalışma zaman kavramının değişimi ile değişen hareketin mekan kullanımı üzerindeki etkilerininim izini sürmekte ve bu iz günümüze gelindiğinde karşılığını zaman-mekan sıkışması olarak bulmaktadır. Hareketin zaman-mekan sıkışmasını oluşturmasındaki en önemli etken ise 'hız' kavramı ve hızlı hareket biçimidir.

Bu hızlı hareketin bireyin gündelik hayatını etkileyerek yeni hareketli bireyin ortaya çıkmasını sağladığı düşünülmektedir. Bu yeni birey için mesafe tüketilecek bir nesne, zaman ise 'kazanılan' ya da 'kaybedilen' bir değerdir. Yüksek hızlı trenlerin yalnızca hareket etmeye vakti olan bu yeni bireyin gündelik hayatı için geliştirilen bir strateji olduğu düşünülmektedir. Yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin en önemli özelliği ise seyahat süresinin kısalmasıdır. Seyahat süresinin kısalması ise bireyin aynı mesafeyi daha kısa aralıklarla alabilmesini ya da daha uzak mesafelerde daha kısa sürelerde seyahat edebilmesini sağlamaktadır.

Bu bağlamda, tez kapsamda yüksek hızlı trenlerin bireye önerdiği yeni hayat tarzı olarak nitelendirebileceğimiz 'uzak mesafeler arasında gündelik hayat' biçiminin ve bunun bireyin mekan ile ilişkisine etkisinin incelenmesi hedeflenmektedir**.**

1.2 Tezin İzleği

Zaman-mekan sıkışmasının gündelik mekan kullanımlarına etkilerinin inceleneceği bu tezde, bu sıkışmayı oluşturan ortam ve bu durumun 'günlük' mekan kullanımları üzerindeki etkisi incelenecektir.

Bu kapsamda ikinci bölümde daha sonraki bölümlerde değinilecek olan hareket ve hız kavramlarına etki ettiği düşünülmesi nedeniyle, zaman kavramı ve değişimi üzerinde durulacaktır. Bu bölümde ilk olarak zaman kavramının tanımı, ölçülebilirliği ve hız ile ilişkisi incelenecektir. Ayrıca bu bölümde zaman-mekan algısını tartışmamıza yardımcı olan bellek kavramı üzerinde durulacaktır. Bu bölüm zaman kavramının değişimine, bireyin zamansal oluşunun etkileri konusunda bilgi vermesi açısından önemli bulunmuştur.[3] Ardından zaman kavramının değişiminin tarihsel süreç içerisinde izlenmesi hedeflenmektedir. Tarihsel süreç içerisinde belirli olaylar ekseninde incelecek bu bölümün, zaman kavramının değişimine etki eden sosyo-ekonomik faktörler hakkında bilgi vereceği düşünülmektedir. Bu bağlamda zaman algısının değişimi, tarım toplumuna geçiş, sanayi devrimi ve üretim-tüketim faaliyetleri ekseninde değerlendirilecektir. Bu bölümden elde edilen verilere göre zamanın modern öncesi dönemde bir değer olan zamanın modern dönemde nicelleştiğini söylenebilir. postmodern dönem gelindiğinde ise üretim ve tüketim faaliyetlerine etki eden hız nedeniyle zamanın "kazanılan" ya da "kaybedilen" bir değer haline geldiği söylenebilir. Bu bölümde üzerinde durulan zaman kavrayışının değişimi sonraki bölümde değinilecek olan, bireyin mekan kullanımına etki eden hareket ve hız tartışılmasına zemin sağlaması nedeniyle önemli bulunmuştur.

Üçüncü bölümde ise zaman kavrayışındaki değişimin hareketine yön verdiği ve yine bu değişimin sonraki aşamalarda onu hızlandırdığı bireyin yer ve mekan ile ilişkisi incelenecektir. Bu bölüm bireyin yüksek hızlı trenlerle yaptığı hızlı hareketin, yer ve mekan ile ilişkisi ve mekan pratikleri üzerindeki etkilerinin tartışılması açısından önemli görülmektedir. Bu kapsamda bireyin tarihsel süreç içerisindeki hareketi ve bu hareketi esnasında yer ile ilişkisi incelenecektir. İlk olarak göçebe hayattan yerleşik hayata geçen bireyin yer ile ilişkisi "yerleşme" kavramı üzerinden incelenecek ve göçebe bireyin sahip olduğu sınırsız mekan kavramı üzerinde durulacaktır. Devam eden bölümde bireyin hareketi modernizmin etkisi ile ortaya çıkan kurumlar arası düzeyde incelenecektir. Bu bölümde bireyin hayatında zaman ve mekan düzenleyici olarak yer alan "iş" kavramı ve onun karşısında anlam bulan "ev" kavramları üzerinde durulacaktır. Bu bölümde son olarak hızlanan bireyin yer ve mekan ile ilişkisi, bu ilişkiyi en çok etkileyen "zaman-mekan sıkışması" kavramı üzerinden

[3] Bireyin zamansal oluşu; bireyin belleği sayesinde bulunduğu an içerisinden önce ve sonra ile ilişki kurabiliyor olmasıdır. 2. bölümde tekrar ele alınacaktır.

tartışılacaktır. Konuyu desteklediği düşüncesi ile "yersizlik" ve "yer olmayan" kavramlarına da bu bölümde ayrıca değinilecektir.

Dördüncü bölümde ise tüm bu yapılan tartışmalar yüksek hızlı trenlerle yapılan günübirlik seyahatler üzerinden örneklendirilecektir. Bu kapsamda yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin günübirlik olma durumu ve bu durumun zaman-mekan sıkışması ile ilişkisi tartışılacaktır. Bu durumun en önemli dayanağı ise yüksek hızlı trenler ile yapılan seferlerde bireyin daha kısa sürelerde daha uzun mesafelerde etkin olması ve bu uzun mesafelerde yapılan seyahatlerin daha sık aralıklarla yapılabiliyor olmasıdır. Bu durum bir yandan bireyin günlük pratiklerinin mekanını genişletirken bir yandan da kent mekanlarını günlük kullanım nesnesine dönüştürdüğü düşünülmektedir. Bu bölümde incelenecek olan örneklerin daha önceki bölümlerde değinilen kavramlar üzerinden tartışılması hedeflenmektedir.

Tren-modernizm ilişkisinin yüksek hızlı tren-post-modernizm arasında olabileceği fikri ile ortaya çıkan bu tez, post-modern dönemin en önemli sonuçlarından biri olan zaman-mekan sıkışması meselesini yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatler üzerinden tartışmayı hedeflenmiştir. Bu kapsamda yapılan araştırmalar yüksek hızlı trenlerle yapılan günübirlik seyahatlerin bireyin günlük mekan pratiklerine etkimesi ile zaman-mekan sıkışmasının bir örneği olduğu düşünülmektedir.

Bu tez kapsamında elde edilecek veriler doğrultusunda son yıllarda yüksek hızlı trenlerle ilgili gelişmelerin yaşandığı Türkiye için bir durum değerlendirmesi ve öngörü yapılması hedeflenmektedir.

2. ZAMAN KAVRAMI ve DEĞİŞİMİ

Tarihsel süreç içerisinde birçok farklı anlam kazanan zaman kavramı mekân ile birlikte maddenin genel varlık biçimini oluşturmaktadır. Felsefe tarihinde kimi düşünür zamanı öncelerken kimisi de mekanı öncelikli olarak ele almıştır. Zaman ve mekanın birbirlerini etkiler biçimde ele alınması ise 18. yüzyıla dayanmaktadır. Bu çalışmada bir öncelik değeri düşünülmeksizin zaman kavramının tarihsel süreci ve değişimi üzerinden başlatılan tartışmanın hareket ile bağlantısı ve mekan kavramının değişimi ile genişletilmesi hedeflenmektedir.

Tez kapsamında bu bölümde öncelikle zaman kavramının tanımı, ölçülebilirliği, hız ile ilişkisi incelenecek ayrıca bireyin zamansallaşmasını sağlayan bellek kavramı üzerinde durulacaktır. Yapılan bu tartışamalar bize zaman kavramının değişimine, bireyin zamansal oluşunun etkileri konusunda ilgi verecektir. Sonraki alt bölümlerde ise zaman kavramının değişimi tarihsel süreç içerisinde izlenmesi hedeflenmektedir. Tarihsel süreç içerisinde belirli olaylar ekseninde incelecek bu bölümler zaman kavramının değişimine etki eden sosyo-ekonomik faktörler hakkında bilgi verecektir. Bu sosyo-ekonomik faktörler de etkinliğini yine birey üzerinden göstermektedir.

Tez kapsamında bu bölümde zaman kavramı ve değişiminin tartışılma amacı; bireyin hareketine etki ederek mekanın değişimine neden olduğu ve hız ve hızlanma kavramlarının da zaman kavrayışındaki değişmeler sonucu ortaya çıktığının düşünülmesidir. Bu bağlamda zaman-mekan sıkışmasının da zaman kavrayışının değişimi sonucu ortaya çıkan hızın mekan kullanımlarına etkisi sonucu ortaya çıktığı söylenebilir.

Zaman kavrayışı ve kullanımlarındaki değişimimin anlaşılabilmesi için öncelikle zaman kavramının felsefe tarihindeki tanımlarına bakmak gerekmektedir. Hayriye Sözen (1996), ‘Mimarlıkta Zaman’ adlı tezinde zaman anlayışını; çizgisel zaman anlayışı, mekanik zaman anlayışı, öznel zaman anlayışı ve fenomenolojik zaman anlayışı olarak 4 bölümde ele almıştır. Bu kapsamda ilk çağ felsefecileri çizgisel zaman anlayışı kapsamında değerlendirilebilir. Felsefe tarihindeki zaman söylemlerine bakmak istediğimizde karşımıza çıkan isimlerden biri Aristoteles’tir.

Şimdiki anı zamanın bir parçası olarak görmeyen Aristoteles'e göre zamanın bir parçası var olmuştur, artık yoktur; öteki parçası ise var olacaktır, henüz yoktur. Aristoteles zamanın değişime bağımlı olduğunu söyler ve bunu, gündelik hayatımızda düşüncelerimizde herhangi bir değişiklik olmadığında veya değişmenin farkına varmadığımızda zamanın da geçmediğini düşünmemizle açıklar. Bu konuda Güvenç, "Mimarlık: Zaman, Mekân ve Değişim" adlı yazısında Moore'un 1963'te yazdığı sosyal değişim denemesinde zaman ile değişim arasında kurduğu asimetrik ilişkiyi anlatmak için şu alıntıyı yapmıştır: (Güvenç, 2005).

"Zaman yoksa değişim olmaz; fakat

Değişim yoksa zaman kavranılamaz!"

Zamanla devinimin ilişkisini "önce" ve "sonra" kavramlarıyla inceleyen Aristoteles, devinimi önce ile sonra açısından ele aldığımızda zamanı da anladığımızı dile getirir. Bunu belirlememizi sağlayan şey, önce ve sonra olan şeylerin birbirinden farklı oluşudur. Bunları değişik şeyler olarak düşündüğümüzde ruhumuzda iki "an" olduğu ortaya çıkar. Bunlardan biri önce, diğeri sonradır. Zamanı belirleyen şeyin "an" olduğunu düşündüğümüzde ve anı devinimdeki önce ile sonra olarak veya "öncenin sonu, sonranın başı" olan şey olarak değil de tek bir şey olarak algıladığımızda zaman geçmiyormuş gibi hissederiz, çünkü bu durumda devinim de yoktur. Bununla birlikte, önce ile sonrayı algıladığımızda zamanın da geçtiğinin farkına varırız. Öyleyse zaman; "önceyle sonraya göre devinim sayısı" olarak tanımlanabilir (Aristoteles, 2007). Aristoteles'e (2007), göre şimdiki an geçmişle geleceği birbirine bağlamaktadır ve bir zamanın başı, ötekinin sonu olarak zamanın sınırıdır Avcı (2008), ise bu konuda şimdiki anın deneyimlenmemesi sonucu geçmiş ile gelecek arasındaki bağlantının kopacağını bu kopuşunda bellekte eksilmelere neden olacağını söylemiştir. Aristoteles'in önce ve sonra kavramlarının bireyin geçmiş ve gelecek ile kurduğu ilişki olarak düşünebiliriz.

İlk çağ ve orta çağ fikirlerinin hâkimiyeti Rönesans düşüncesinin ortaya çıkması ile sona ermiştir. Bu dönemde Galilei ve Newton fiziği de Aristo fiziğini geride bırakacak adımlar atmıştır. Bu dönemdeki zaman anlayışı mekanik bir zamana işaret etmektedir. Newton fiziği mutlak zaman ve mutlak mekan önerisi ile ortaya çıkmıştır.

Koçak, Rönesans düşüncesinin etkisinde olan 17.yy. felsefesinin ilk büyük sistemcisi olan Descartes'e göre cismin varlığını sağlayan niteliğinin uzam (yer kaplama)

olduğunu söylemiştir. Bu nedenle cisimler dünyasındaki her değişme bir yer değiştirme, bir harekettir, çünkü yer değiştirme ancak hareket ile olur. Bu durumda değişimi maddenin başka bir anda var olması olarak niteleyebiliriz. Descartes'e göre bir cisim kendini bir andan ötekine atacak istence sahip değildir. Bu durumda maddenin sürmesini isteyen onu zaman içinde hareket ettiren de ancak tanrı olabilir (aktaran Sözen, 1996).

Zamanın çizgisel olarak tanımlandığı ilkçağ ve ortaçağ felsefesinde gerçek bilgiye ulaşmanın yolunun kendinde bilgilerin önceden var olduğuna inanılan akıl olduğu düşünülüyordu. 17.yüzyıla gelindiğinde Leibniz çok yönlü bir düşünce ile bir yandan doğuştan gelen hiçbir bilginin olmadığını, bütün bilgilerin deney yolu ile kazanıldığını öneren duyusal bilgiyi, bir yandan da insanlarda doğuştan bazı bilgilerin olduğunu ve bunların duyusal bilgiden daha üstün olduğunu öneren rasyonalizmi savunmaktadır. Kant ise bu rasyonalist düşünceyi salt kavramı ile genişletmiştir. Kant düşünce bilgisinden gelen salt (deneyden gelmemiş form ögesi) kavramına ek olarak duyu bilgisinin de salt ögeleri olduğunu ileri sürer (Gökberk, 1990).

> "Ona göre duyu bilgisinin salt ögeleri uzay ve zamandır. … uzay ve zaman kavramlarla (düşünme) elde edilemez ancak görülebilirler. Örneğin sağ ile solu tanımlayamayız, ancak gösterebiliriz, dolayısıyla bunların bilinmeleri ancak görü yolu ile olabiliyor" (Gökberk, 1990).

Gökberk'in örneğindeki sağ ve solun gösteriminin birbiri üzerinden olması düşüncesi aynı şekilde zaman ve mekan kavramlarının da ilişkisel yapısını akla getirmektedir. Zaman ve mekan kavramlarının birbirlerinin varlığı ile şekillendiği ve değişimi ile de değişiklik gösterdiği söylenebilir. Kant'ın zaman ve mekanı duyu bilgisi olarak nitelendirmesi zamanın kavrayışındaki yeni bir açılım olarak öznel zaman anlayışına geçişi sağlamıştır. Öznel zaman anlayışının ise bireyin zamansallaşmasından bahsedilebilmesini kolaylaştırdığı söylenebilir.

Zamanı öznel olarak nitelendiren bir diğer isim ise Hegel'dir. Hegel'e kadar, zamandaki hareket gelecekten gelip, şimdiyi aşarak, geçmişe doğru ilerlemektedir. Hegel felsefesinde ise zamandaki hareket ters yönüyle, geçmiş yoluyla şimdiye uzanarak geleceğe yol açmaktadır (Kojeve, 1994, s.112). Hegel'de şimdiki zamanda bir şeyi istiyor olmak ona niyet etmek, geleceği şimdiki zamanda var etmek anlamına

gelir. Bu durumda varlığın geleceğin öncelik kazandığı bir zaman (an) içerisinde olduğu söylenebilir (Sözen, 1996).

Hegel Doğa Felsefesi adı eserinde düştüğümüz bir yanılgıyı bize hatırlatarak "Her şey zaman içinde ortaya çıkıp yıkılıp gitmez, zamanın kendisidir bu oluş, ortaya çıkış ve yıkılıp gidiş" der (Hegel, 1970). Hegel'e göre zaman, her şeyin içinde bulunduğu, bir akımın etkisiyle oluşup sonra yok oldukları bir kap değildir. Bu yıkılıp gitmenin soyutlamasıdır. Şeyler sonlu oldukları için zamanın içinde yer alırlar, bu nedenle yıkılıp gitmezler, zamansal olan onlardır. Hegel'e göre zaman sonlu olan şeylerin sürecidir. Bu konuda Bozkurt (1995) ise Deleuze'den şunları aktarmıştır; "Kendimizi, hareketlerimizi ve diğerleriyle olan ilişkilerimizi 'zaman içinde' diye düşüneceğimize, zamanın, bizi veri olan (kamusal ve özel) kendimizden ayırabilecek biçimde 'içimizde' veya onların içinde olduğunu düşünmeliyiz."

Hegel bireyin içinde bulunduğu şimdiki zamanda geçmiş ve gelecek ile ilişkisini anımsayış ve bekleyiş durumları ile kurabildiğini söylemektedir. İnsan anımsama ve bekleme ile belli bir zaman anına bağlı olmaktan kurtulup, geriye ve ileriye doğru uzanabilir (Gökberk, 1990).

20.yüzyıla gelindiğinde ise, Newton fiziği yerini Einstein'ın görecelik kuramına bırakmıştır. Bu gelişme aynı zamanda fenomenolojik zaman anlayışının da işaretidir. Uzay-zaman kavramına dayanan görecelik teorisi zamanı ve uzayı birlikte ele alır. Bu teoriye göre art arda gerçekleşen iki olay, bu iki olayı gözlemleyen kişinin hareketine bağlıdır ve bu hareket uzay ve zamanı birlikte içerir. Einstein'ın ortaya koyduğu bu eşzamanlılık teorisi, şimdiye kadar sabit, hareketsiz olarak ele alınan bireyin hareketi ile zamansal oluşu üzerine düşünmemizi sağladığı söylenebilir.

Zamanı bilinçle şekillendiren Bergson'a göre zaman insan bilincinin bir oluşumu ve yaratıcı gelişimidir. Bu nedenle zaman insan bilincinin dışında değil, gelişim süreci içindedir. Bergson'da önemli olan süre (durée)'dir. Süre, devinim sürekli bir akış halini alıp yaşantıda maddeyi yendiğinde, zamanın ortadan kalkışıyla yaşanabilir. Bu durumda geçmiş sürekli bugüne ve geleceğe doğru akar. Süreyi yaşayabilmenin yolu ise bellektir. Bellek zaman aralıklarını yener ve geçmiş şimdi olarak yeniden yaşanır.

Öte yandan bellek yalnızca zaman aralıkları arasında ilişki kurmaz, zaman ve mekanı bir arada düşünmemizi de sağlar. Fiziksel anlamda bir bütün olarak kabul edilen

zaman ve mekan kavramlarını, fiziksel anlamları dışında değerlendirildiklerinde, belleği onları birleştiren bir kavram olarak nitelendiren Soykan (2008) bu konuda şunları söylemiştir;

> "Öznel bellek, Bergson'un belirttiği gibi uzama bağlıdır. Örneğin, dün aksam ne yediğimi anımsarken yemek yediğim uzamı gözümün önüne getiririm. Uzam zaman birliğini kişide kuran bellektir."

Yaşadığımız çağa ve bu çağın bağlamından uzak zamanlara dair imgeler, imgelemimizin sonucu olarak zihnimizde canlanır. Yaşadığımız zamandan geçmişe ve geleceğe bakabilmemizi, eski zamanların imgeleriyle bugün bunlara kendi yorumlarımızı katarak buluşabilmemizi sağlayan, belleğin bu canlanışıdır. (Huyssen, 1999)

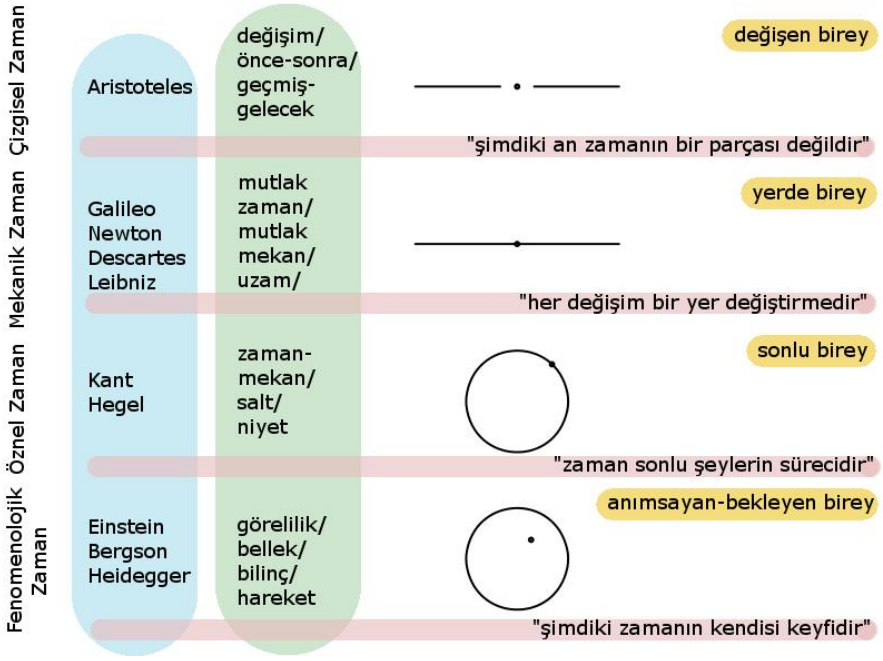
Bu durumda belleğin bireyin içinde bulunduğu şimdiki zamana geçmiş ve gelecek zamanları mekanları ile birlikte taşıyabildiğini (anımsama) söyleyebiliriz. Fakat bu taşıma esnasında bazı imgelerin deformasyona uğradığını iddia edilebilir. Barash (2007) bunu anımsamayı oluşturan duyu deneyimlerimizin sınırlı olmasına bağlamaktadır. Anımsamadaki bu deformasyonun gün içerisinde onlarca imge ile karşılaşan günümüz metropol bireyinde daha belirgin olduğunu söyleyebiliriz.

Zamanı fenomenolojik bağlamda ele alan diğer bir isim ise Heidegger'dir. Zamana varoluşsal bağlamda yaklaşan Heidegger değişimin zaman içinde olduğunu söyleyerek değişebilen varlıklarda zamanla karşılaşabildiğini söyler. Heidegger şimdiki zamanı önce ve sonra ile ilişkilendirerek, her önce ve sonranın bir şimdi tarafından belirlendiğini ama şimdinin kendisinin keyfi olduğunu söylemektedir.

Var olmayı şimdide var olma olarak vurgulayan Heidegger'e göre varlık iletişime geçilen nesne üzerinden tanımlanır. "Benim var olmam, bu dünyada ilişkide olduğum, uğraştığım, kendimi adadığım o nesne içinde geçerlidir" (Heidegger, 2007). Bu durumda bireyin zamansallaşmasının Heidegger'de var olma ile ilişkilendirdiğini söyleyebiliriz.

Felsefe tarihinden elde edilen bu notlar doğrultusunda zamanın değişim ile ortaya çıkabileceğini, var olmanın yerde olmak ile ilgisi nedeniyle değişimin de yer değiştirmek olarak değerlendirilebileceğini söyleyebiliriz. Bu tanımlar doğada değişim ile var olan varlığın zamansal olabileceğini fikrini akla getirmektedir. Öte yandan bireyin belleği sayesinde önce ve sonra, yani geçmiş ve gelecekle ilişki

kurabilmesinin değişimin birey sayesinde ve onunla birlikte olduğunu akla getirmiştir. Ayrıca zamanı sonlu şeylerin süreci olarak değerlendirdiğimizde, şimdiki zaman içinde geçmiş ve gelecek ile ilişki kuran bireyin hayatının da zamanı oluşturan süreçlerden biri olduğunu ve bireyin tam da bu nedenle zamansal olduğunu söyleyebiliriz. (Şekil 2.1)



Şekil 2.1 : Bireyin zamansal oluşu.

Bireyin zamansal oluşu zamanın değişimini anlamamız açısından bize yardımcı olacaktır. Zaman kavramının değişimi konusunda anlatılacak olan teknolojik ve sosyo-ekonomik değişimlerin bireyin hayatı, hareketi ve mekan kavrayışı üzerindeki etkileri ancak bireyin zamansal olmasının bilgisi ile anlaşılabilir.

Zaman kavramının tanımı ve ölçülebilirliği üzerine yukarıda yapılan tartışma bize zaman algısının değişiminde bireyin zamansal oluşunun önemi ile ilgili bilgi vermiştir. Zaman kavramı geçmişten günümüze kadar insanların algı ve davranış biçimlerinin değişmesi ile birlikte değişiklik göstermiştir. Zaman kavramında değişime sebep olan algı, düşünce ve yaşayış biçimlerindeki değişimler, belirli olayların etkisinde bir düşünce ve inanışın terk edilip yerine yenisinin geçmesi ile gerçekleşmiştir.

Geçmişten günümüze meydana gelen bu değişimleri üç aşamada incelememiz mümkündür. Bu dönemlerden ilki tarım toplumuna geçiş dönemidir. Dönem, göçebe bir hayat yaşayan insanın toprağı ekip biçmeye başlaması ile gerçekleşmiştir.

İnsanlık tarihinin ikinci dönüm noktasını ise Sanayi Devrimi ile başlayan süreç oluşturmaktadır. 18. yüzyıl İngiltere'sinde teknoloji alanında yaşanan bir takım gelişmelerin üretim alanını ve dolayısıyla da zaman kavrayışını etkileyen sosyal alanı etkilediği söylenebilir. Dönüşümün gerçekleştiği üçüncü dönem ise İletişim-Bilişim Devrimi'nin yaşandığı post-modern dönemdir.

Teknoloji, üretim ve sosyal alanda meydana gelen bu değişimlerin bireyin zaman algısını değiştirdiği düşünülmektedir. Bu kapsamda tez genelinde bu tartışmanın yapılma amacı, zaman algısındaki değişimin bireyin hareketine (yer değiştirme, mobilite), bu hareketinin hızlanmasına ve bu durumun da bireyin mekan pratiklerine etki ettiğinin düşünülmesidir.

2.1 Modern Öncesi Dönemdeki Değişimler

Bu dönem insanoğlunun ilk ortaya çıkışından Endüstri Devrimi'ne kadar olan ve göçebe yaşamdan tarım toplumuna geçen aralıkta uzun bir süreci ifade etmektedir. Göçebe yaşam biçiminin hâkim olduğu ve insanların genellikle avcılık ve toplayıcılık yaptıkları Paleolitik Dönem, insanların hayvanları evcilleştirip tarım yapmaya başladığı dönem ise Neolitik Dönem olarak adlandırılır.

Van der Loo ve Reijen'in yaptığı bir analojiye göre uygarlık tarihi 24 saatten oluşan bir güne benzemektedir. İnsanlık, bu sürecin ilk 23 saatten fazlasını avcılık ve toplayıcılık yaparak geçirmiştir. Ekin ekip tarla biçmek gece yarısından önceki 4 dakikaya, kentleşmek gece yarısından önceki 3 dakikaya, modern toplumların doğuşu ise gece yarısından önceki son 30 saniyeye denk gelmektedir (Akgül 2006).[4]

Modernlik öncesi zaman anlayışında, tabiatla iç içelik vardır; yani hayatın ritmini, doğal döngüler belirler. Sosyal hayat güneşin doğuşuyla başlar ve batışıyla sona erer. Dolayısıyla zaman mesafelerini belirlemek, saatle değil, gün ışığının uzunluğuna dayandırılır. Belirleyici şeyler; yıldızların hareketleri, med-cezir, yağış-kuraklık zamanları, mevsimler, gün ve gece gibi doğa olaylarıdır (Karasakaloğlu, 2011). Bu dönemle ilgili zaman mesafelerinin aralarının daha uzun olduğunu söylemek mümkündür.

[4] Orijinal metin için bkz: Hans Van der Loove Williem Van Reijen, (2002). Modernleşmenin Paradoksları, İnsan Yayınları, İstanbul

Modern-öncesi toplumlardaki zaman organizasyonu içselleştirilmiş gelenekler bağlamında yapılmaktadır. Toplumsal yaşamın düzenli pratiklerinin yarattığı rutin, geleneğin temelini oluşturmakta, günlük yaşam gelenekle uygunluk içinde sürmekte ve zaman, geleneksel pratiklerin yeniden hayata geçirildiği bir unsur olmaktadır (Karasakaloğlu, 2011). Bu konuda Jean Baudrillard ise ilkel toplumlarda zaman olmadığını; bu toplumlarda zamanın, tekrarlanan kolektif etkinliklerin ritminden (çalışma ve bayram ritüelleri) başka bir şey olmadığını dile getirmiştir.

Giddens (1994), modern öncesi toplumlardaki zaman hesabının uzama bağlı olarak yapıldığını ve genellikle kesinlikten uzak ve değişken olduğunu söylemiştir. Bu dönemde "Ne zaman" sorusu hemen hemen evrensel olarak ya "Nerede" sorusu ile ilişkilendirilir ya da düzenli doğal olaylarla tanımlanırdı. Dolayısıyla bu dönemle ilgili zamanın ölçümünden ziyade zamanın değerinden bahsetmenin daha doğru olduğu düşünülebilir.

Zaman, mekanik saatle ulaşılan ölçü birliğinin toplumsal örgütlenmede karşılığını bulduğu modern döneme kadar hep uzam (ve yer) ile ilişkilendirilmiştir (Giddens, 1994). Bu bağlamda ilkel toplumlarda zamanın ölçümünün değil değerinin olduğunu ve bu değerin de doğa aracılığıyla tanımlandığını söyleyebiliriz.

2.2 Modern Dönemdeki Değişimler: Üretim-Tüketim

İlkel dönemde doğa ile değer bulan ve uzam ile ilişkilendirilen zamanın Endüstri Devrimi ve beraberinde gelen teknolojik ve sosyo-ekonomik değişikliklerle birlikte ölçülebilir, nicel bir değer kazandığını söylemek mümkündür. Giddens'e (1994) göre modern toplumlarda zaman uzam uzaklaşması düzeyi, tarıma dayalı uygarlıkların en gelişmişinde olduğundan bile daha yüksektir. Giddens ayrıca modern öncesi toplumlarda insanların çoğu için toplumsal yaşamın uzamsal boyutlarının birçok açıdan "mevcudiyet"le yani yerel etkinliklerle belirlendiğini, modernliğin ortaya çıkışı ile ise uzamın, herhangi bir yüz yüze etkileşim durumdan konum olarak uzak, "namevcut" kişiler arasındaki ilişkilerin geliştirilmesi olarak değerlendirildiğini söylemiştir (Giddens, 1994). Fakat zamanın uzamdan ayrılmış olması zaman kavrayışının modern öncesi dönemdeki anlamından tamamen koptuğu anlamına gelmez. Modern dönem ve onun özelliklerini taşıyan kurumların bu birlikteliğe zaman zaman referans verdiği görülebilir.

"Zamanın uzamdan ayrılması, içinde hiçbir geri dönüşümü olmayan ya da her şeyi kapsayan tek yönlü bir gelişim olarak görülmemektedir. Zamanı uzamdan ayırmak toplumsal etkinlik konusunda yeniden birleşmeleri için bir temel sağlar. Bu konu zaman çizelgesi örneği verilerek kolayca açıklanabilir. Trenlerin geliş gidiş zamanlarını belirleyen zaman çizelgesi trenlerin ne zaman nereye varacağını gösteren bir zaman-uzam düzenleyicidir. Bu niteliğiyle tren, yolcu ve yükün zaman ve uzamın geniş alanı boyunca karmaşık eşgüdümüne olanak sağlar." (Giddens, 1994). (Şekil 2.2)



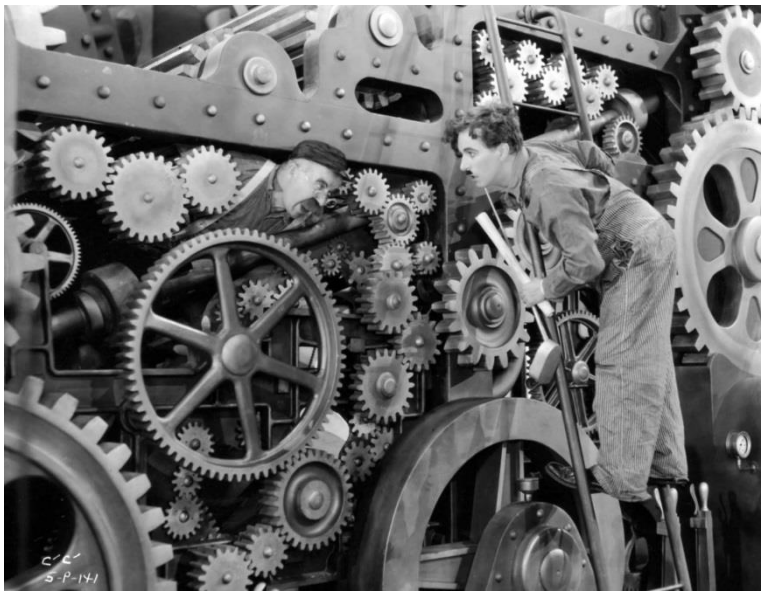
Şekil 2.2 : Tren Çizelgesi, (Url-2).

Tren çizelgelerinin her ne kadar zaman uzam uzaklaşmasına bir çözüm olduğu düşünülse de modern dönemdeki bazı kullanımların zaman uzam uzaklaşmasını destekler nitelikte olduğu söylenebilir. Bunlardan biri de saattir. Giddens (1994) mekanik saatin icadı ve nüfusun neredeyse tamamına yayılmasının (başlangıcı 18.yüzyılın sonlarına uzanan bir olgudur) zamanın uzamdan ayrılmasında çok önemli bir olay olduğunu dile getirmiştir.

Ticaret ve yeni maddi kaynaklar bulma amacıyla dış dünyaya duyulan merakla yapılan ve Rönesans'la birlikte hız kazanan keşif seyahatleri, toplumların kendi içine kapalı dünyalarının kabuğunu kırmış ve dış ile ilk temaslarını sağlamıştır (Sennett, 2001). Bu konuda Harvey (1997) ticaretle birlikte gözün dış dünyaya açılısının kozmopolit bir bakış açısını geliştirdiğini belirtmiştir. Toplumların birbiri ile iletişim halinde olmaya başlamalarının, aralarındaki ilişkinin düzenlenmesi gereğiyle evrensel geçerliliği olan bir durum ihtiyacı doğurduğu söylenebilir. Bu noktada saatin kullanılmaya başlanmasının, belirli bir sabit üzerinden ilişkilerin daha düzenli ilerlemesine yardımcı olduğu düşünülmektedir.

Bu konuda Harvey'in Postmodernliğin Durumu kitabında Le Goff'tan aktardığına göre Ortaçağ Dönemi'nde parasal dolaşım alanının genişlemesi ve mekanda ticari şebekelerin örgütlenmesi tüccarı 'işlerin daha düzenli yürütülmesi için zamanın daha yeterli ve öngörülebilir bir ölçüsünü' geliştirmeye zorlamıştır. Gündelik hayatı çepeçevre saran bu ölçü, simgelerini işçileri işe ve tüccarı pazar yerine çağıran, saat ve çanlarda buluyor ve zamanı tarımsal hayatın doğal ritminden ve dinsel anlamından koparıyordu (Harvey, 1997)[5]. Bu bağlamda saatin günü dilimlere bölerek zamanı nicelleştirdiği iddia edilebilir. İl'e (2005) göre bir meta değeri taşıyan zaman, kapitalizmle başlayan toplumsal gündelik hayattaki dönüşüm sürecinin önemli bir öğesidir.

Modern öncesi dönemde daha geniş aralıklara sahip olan zaman modern dönemde nicelleşmesi ile birlikte parçalanmış bir yapıya bürünmüştür. Bu parçalı zaman yapısının oluşmasında ise modern dönemde ortaya çıkan kurumların etkili olduğu iddia edilebilir. Başka bir ifade ile modern dönemde zaman, kurumlar arasında paylaşılan aralıkların toplamından ibarettir denebilir. Zamanın her bir parçası bir diğeri ile ilişkilidir. Fakat bu ilişki, bir zaman aralığının başının diğerinin sonu olması düzeyinde işlemekte ve birbirlerinin aralıklarına dahil olmaya çoğu kez izin vermemektedir. (Şekil 2.3)



Şekil 2.3 : Modern Times, 1936, zamanın parçalanması, (Url-3).

[5] Orijinal metin için bkz: Le Goff, J., (1980). Time, Work and Culture in the Middle Age, Chicago Üniversitesi Yayınları, Chicago

16. ile 18. yüzyıllar arasında zaman algısı değişmeye başlamıştır. Evinde saate sahip olanların sayısında, kamusal alanlarda saat ve çanların kullanımında artış görülmüştür. Ticaretin gelişmesi, paranın insan hayatında önemli bir konuma gelmesi, iş gücü ve ücret oranlarını hesaplama ihtiyacının doğması halkın sözcük dağarcığına "dakiklik" terimini getirmiştir (Urry, 1995). Urry'nin bu yorumları ticaretin bireyin hayatındaki etkilerine değinerek modern dönemde zaman algısının belirli bir düzen oluşturacak şekilde nasıl değiştiğini göstermektedir.

Öte yandan modern toplumda aklın ve bilimin etkisiyle gelişen teknoloji sayesinde endüstrileşme ve makineleşme artmıştır. Bu durumun makinenin bireyin hayatında daha fazla değer kazanmasına ve onu düzenleyecek kıvama gelmesine neden olduğu söylenebilir. Zaman, ticaretin gelişmesi ile bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmışken Endüstri Devrimi ve sonrasında ekonomik, politik, toplumsal ve sosyal ilişkileri düzenleyen bir araca dönüşmüştür.

Modern dönemde zamanın algısının ve kullanımının değişmesine neden olan önemli etkenler, üretim-tüketim süreçlerinde yaşanan gelişmelerdir. Üretimin örgütlenmesi ile ilgili olan bu süreçlerin, saatin kullanılmasıyla nicelleşen zamanın meta değerini arttırdığını söylemek mümkündür. Öte yandan zamanın nicelleşmesi dünya genelinde bir standartlaşmanın başlaması olarak kabul edilebilir. Bu standartlaşma zamanla daha sonraki bölümlerde değinilecek olan ölçü birimi, para birimi, vize vb. kullanımlarla genişleyecektir. Bu durumun da ülkelerin birbiri ile etkileşiminin arttığı küresel dünyanın habercisi olduğunu söyleyebiliriz.

Modern öncesi dönemde daha dar bir kapsamda var olan üretim ve tüketim kavramları, modern dönemde etkisini yalnızca ekonomi alanıyla sınırlı tutmayıp birçok alanda etkili olmuşlardır. Üretimin modern dönemde bireyin zaman kavrayışının değişimine sebep olacak duruma gelmesinin, üretimin örgütlenmesi ile ilgili olduğu düşünülebilir. Bu dönemdeki üretimin örgütlenmesi karşılığını "iş" kavramında bulmaktadır. Daha sonraki bölümde bireyin hareketine ve dolayısıyla mekan kullanımına da etki etmesi açısından ayrıntılı olarak ele alınacak "iş" kavramı modern dönemde bireyin zamanını düzenleyen en önemli kurumlardan biri olarak düşünülebilir.

İş zamanının modern dönemde parçalanmış zaman aralıklarından birini ifade ettiği düşünülebilir. Bir iş zamanı tanımı yapılması beraberinde iş öncesi, iş sonrası ve iş

arası tanımlarını da getirmektedir. Tez kapsamında iş kavramı ve beraberinde getirdiği bu parçalanmış zaman aralıkları ile iş zamanı tanımının önemi, bireyin gündelik hayatına etki ediyor, hatta çoğu kez bireyin gündelik hayatını oluşturuyor olmasından kaynaklanmaktadır.

Modern dönemde üretim ve tüketim faaliyetleri birbirlerini tetikler bir ilişki içerisindedir. Bu ilişkinin gelişmesindeki en önemli etkenin teknoloji olduğu düşünülebilir. Basalla (1998) her ne kadar teknolojinin gereksinimler üzerinden geliştiği iddia edilse de, bu durumun insan nesli tarafından üretilen ürünlerin çeşitliliğini ve yeniliğini ayrıntılı olarak açıklamaya yetmediğini belirtmektedir.

> "Doğanın yasalaştırdığı evrensel ihtiyaçları değil kendimize ait olarak algıladığımız ihtiyaçları karşılamak amacıyla teknolojiyi geliştiririz. Fransız düşünür Gaston Bachelard' göre fazla olanın (yani artı değerin) ele geçirilmesi, gerekli olanın kazanılmasına kıyasla insanlar üzerinde daha güçlü bir ruhsal uyarıma sahiptir; çünkü insanlar ihtiyacın değil arzunun yaratımlarıdır." (Basalla, 1998).

Bugünkü anlamıyla tüketim kavramının oluştuğu dönem, 20. yüzyılın başlarına denk düşmektedir. 18. yüzyılın sonlarından 20. yüzyılın başlarına kadarki süreçte, insanlarda giderek kendi isteklerinin daha fazla farkına vardığı bir yaşam şekline doğru eğilimin başlaması, daha sonraki yıllarda tüketimde çarpıcı bir artışın görülmesinin nedeni olmuştur (Karasakaloğlu, 2011).

Üretime duyulan bu yoğun isteğin bir zaman sonra aşırı üretimi ve ardında da üretimi nedenleyen tüketimi beraberinde getirdiğini söyleyebiliriz. Üretim ve tüketim süreçlerinin oluşmasına en büyü katkı ise Sanayi Devrimi'dir.

Oral Sander Sanayi Devrimini 3 aşamada ele almıştır; (Sander, 1989).

Birinci aşama: Makineleşme Çağı

Demir ve kömürün üstünlüğü ile makineleşmenin ortaya çıkışı olan bu dönem 18. yüzyılda başlayıp 19. yüzyıl ortalarına kadar etkisini göstermiştir. Bu dönemde makineleşmenin ortaya çıkışı beraberinde iş eylemini yaşanılan yerden alarak fabrikalara taşımıştır.

Bu dönem ile ilgili değinilmesi gereken bir ayrıntı da bireyin artık kendisi için değil, kendisi için olduğuna inandırılarak bir başkası için çalışan kimliğine sahip olmaya başlamasıdır. Öncesinde evi etrafında tarım ile uğraşan birey bu dönem ile birlikte

fabrikalarda eşya üreten bir programa dâhil hale gelmiştir. Kısacası endüstri zamanı her şeyden önce bir metadır.

Sanayi Devrimi'nin bu ilk aşamasında dönemin temsil araçları olan buhar, kömür ve demirin birleşimi, teze konu olan 'demiryolu çağı'nı da açmıştır. Bu dönemde en önemli kaynaklardan biri olan kömür yalnızca trenlere güç sağlamakla kalmamış, aynı zamanda trenler sayesinde daha önce ulaşmadığı uzak yerlere de ulaşabilmiştir. Bu durum da kömürle çalışan fabrikaların büyümesine neden olmuştur. Ayrıca kömürün uzak yerlere ulaşabilmesinin toplumların senkronize bir şekilde gelişimini sağladığı iddia edilebilir. Aynı teknolojiye sahip olmanın toplumların yaşadıkları zaman dilimini etkilediği söylenebilir. Çünkü edinilen bu teknoloji toplumu oluşturan bireylerin yaşam pratiklerine etkiyecek, bu durum da zaman ve mekan algısını değiştirecektir.

İkinci aşama:

Sanayi devriminin ikinci aşamasında (1870'ler sonrası) temel hammadde ve enerji kaynaklarında değişiklik ortaya çıkmıştır. Kömür ve demirin yanında çelik, elektrik, petrol ve kimyasal maddeler de üretim sürecine sokulunca endüstrileşme bugün görülen biçimini almıştır. Sanayi Devrimi'nin bu aşamasında 'çelik' tam anlamıyla her alana egemendir. Çeliğin en önemli yararı demiryollarında görülmektedir. Örneğin bu dönemde çelik sayesinde gelişen demiryolları Birinci Dünya Savaşı'nda savaşan devletlere temel lojistik desteği sağlamıştır.

Üçüncü aşama:

Bilgisayarın keşfinin ve ileri teknolojik gelişmelerin sanayi devriminin üçüncü aşamasını oluşturduğu varsayılmaktadır. Bu üçüncü aşamada en önemli değişimlerin kentlerde gerçekleştiği söylenebilir. Sanayileşme sayesinde tarım makineleşmiş, böylece aynı miktar toprak daha fazla insanı besleyebilir hale gelmiştir. Bu durum da nüfus artışında ciddi bir değişiklik olmasına neden olmuştur. Fabrikaların da kentlerde konumlanmış olması kentleri bu artan nüfusun ev sahipleri kılmıştır.

Sanayi devriminin getirdiği seri üretim, standartlaşma gibi yeni kavramlar tüketim, tüketim nesnesi, pazarlama, sunum, imge gibi kavramların önünü açmıştır. Bu dönemde üretim, tüketimden ayrı düşünülemez hale gelmiş hatta üretimin sebebi lokomotifi "tüketim" olmuştur. Artık üretmek için tüketmeye değil, tüketmek için üretmeye ihtiyacımız vardır. Uluğ'un dediği gibi "üretim ve kalıcılık ancak tüketim

ve geçiciliğin fonksiyonları olarak var olmaktadır" (Uluğ, 2000). Üretim ve tüketim biçimlerinin birlikte düşünülmesi akla kapitalizmi getirmektedir.

Yırtıcı'nın Gregory ve Urry'den aktardığına göre kapitalizmin ilk ayırt edici özelliğinin sanıldığı gibi makine değil, saat aracılığıyla düzenlenmiş, örgütlenmiş zamansal düzenliliktir.[6] Yırtıcı, üretimin örgütlenmesinin üretim maliyetlerinin ve dolayısıyla üretim süresinin minimize edilmesi amaçlı olduğunu söyleyerek bu durumu örneklemiştir. Fordizm ise bu teorik örneğin pratiğe dökülmüş hali olarak düşünülebilir. Yırtıcı zaman ve mekânın örgütlenmesi üzerinden büyük bir buluş olan bu sistemin sadece üretimde değil tüketimde de büyük gelişmelere sebep olduğunu belirtmiştir (Yırtıcı, 2004).

Bu kapsamda modern dönemde zaman kavrayışının değişmesindeki en önemli etkenin üretim ve tüketim faaliyetleri olduğunu söyleyebiliriz. 'İş' kavramı ise üretim ve tüketim faaliyetlerini bir arada barındırması nedeniyle önemli bulunmuştur. 'İş'in doğası gereği hem üretimi hem de tüketimi gerçekleştirdiği söylenebilir. Ayrıca 'iş' kavramı bireysel olarak düşünüldüğünde çalışan bireyin zamanı tüketme biçimi olarak da değerlendirilebilir. Öte yandan işin gerçekleştirilmesi için örgütlenen fabrikalar da hem üretim hem de tüketim mekanları olarak düşünülebilir. Bu bölümde çalışarak zamanı tüketen birey daha sonraki bölümlerde karşımıza çalışmak üzere gerçekleştirdiği seyahatlerle mesafeyi tüketen birey olarak çıkacaktır.

2.3 Postmodern Dönemdeki Değişimler: Aşırı Tüketim ve Hız

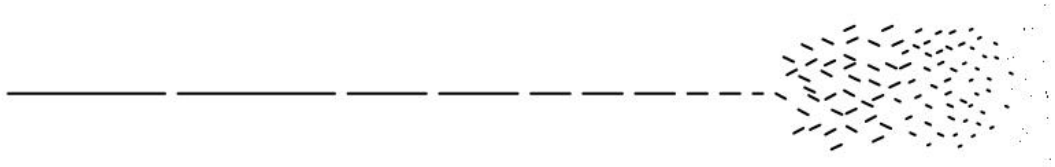
Postmodern dönem başlığı altında ele alınacak olan bu bölüm aslında Sanayi Devrimi'nin üçüncü döneminin devamı niteliğindedir. Modern dönemde, gelişen üretim faaliyetlerinin bir düzen içinde yürütülmeye çalışılması kullanılan zamanda bir düzenleme gerektirmiştir. Bu dönemde özellikle saatin ekonomik ve sosyal hayatta kullanımı zamanının nicelleşmesine neden olmuştur.

Zamanın nicelleşmesi ile birlikte üretim bir birim değeri kazanmıştır. Sanayi Devrimi'in üçüncü aşamasından itibaren süreç, üretimin bu birim zamanını azaltma yönündedir. Buraya kadar ele aldığımız bölümlerde zaman kavrayışındaki değişimin zaman mesafelerinin arasının azalması olarak karşımıza çıktığını söyeleyebilir.

---

[6] Orijinal metin için bkz: Derek Gregory ve John Urry, (1985). Social Relations and Spatial Structures, St. Martin's Press, New York.

Modern öncesi dönemde daha geniş aralıklara sahip olan zaman, modern dönemde saatin kullanılması ile birlikte daha dar aralıklara bölünmüştür. Postmodern döneme gelindiğinde ise modern dönemde üretimde birim değeri kazanan zamanın üretimi arttırabilmek adına bu birim değerinin kısalmasına, başka bir değişle daha küçük parçalara bölünmesine tanık olmaktayız. (Şekil 2.4)



Şekil 2.4 : Zaman mesafelerinin azalması.

Üretimin birim zamanının azaltılması ise daha fazla ve çeşitte üretim ve beraberinde gelişen bir tüketim kavramını getirmiştir. Üretim ve tüketim faaliyetlerinde ki bu gelişmelerin iki önemli sonucu olduğunu söyleyebiliriz. Bunlardan biri seri üretim ile başlayıp sonrasında tüketime de etki eden 'hız' kavramı ve aşırı üretim sonucu oluşan sermayenin kendine pazar arayışı sonucu ortaya çıkan küreselleşme kavramıdır. Tez kapsamında hız kavramının önemi; tüketim ile birlikte düşünüldüğünde ortaya çıkan hızlı tüketim biçiminin yalnızca ürünü değil, beraberinde kültürü, dili ve mesafeyi de içine alıyor olmasıdır. Hız kavramı zamanın kazanılan ya da kaybedilen bir değere dönüşmesine neden olmuştur. Bu kapsamda hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin mesafenin tüketimini sağlaması nedeniyle bireyin bu hızlı tüketme ihtiyaçlarından biri olduğu düşünülmektedir.

Yine üretim ve tüketim faaliyetlerinin gelişmesinin bir diğer sonucu olarak düşünülen küreselleşmenin bu tez kapsamındaki önemi ise; hızlı trenlerle kentler ve hatta ülkeler arası daha kısa sürelerde ve sık aralıklarla yapılan seyahatlerin küreselleşmenin bireyler, kurumlar, kentler ve hatta ülkeler arası sağladığı etkileşimin bir biçimi olarak düşünülmesidir. Bu nedenle postmodern dönemdeki zaman değişiminin, değişen tüketim tanımı, küreselleşme ve hız kavramları üzerinden incelenmesi uygun görülmüştür.

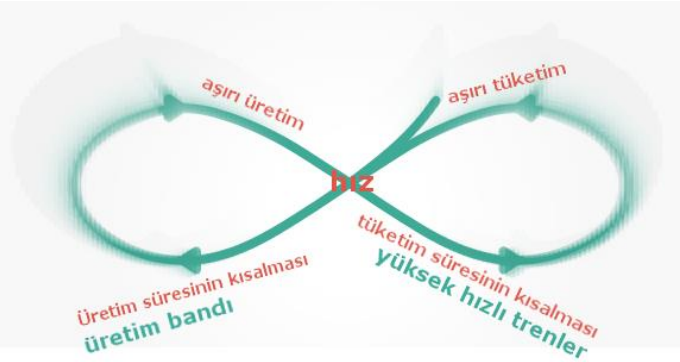
Aşırı Tüketim ve Hız

Tüketim kavramı günümüzde ilk ortaya çıktığı dönemden daha farklı biçimde var olmaktadır. Üretilen malın ihtiyaçlar doğrultusunda gerçekleşen kullanımı olarak

tanımlanabilecek tüketim günümüzde bu ihtiyaçların ötesinde bir kullanımı içermektedir.

Fakat burada üzerinde durulması gereken nokta bireyin ihtiyacı dışındakini mi tüketiyor olduğu yoksa bu ihtiyacın yapısının mı değişmiş olduğudur. Günümüz toplumlarında da tüketim çoğu kez geçerli sebeplere dayandırılmaksızın sadece bireylerin özendirilmesi ile gerçekleşmektedir. Bauman (1999) günümüz toplumunun esrarını yapay olarak yaratılmış bir yetmezlik duygusuna dayandırmaktadır. Bireyin ihtiyacından daha pahalı bir cep telefonuna ya da daha iyi marka bir arabaya sahip olması, her yıl başka bir dil öğrenmek, başka bir işte çalışmak, başka bir evde oturmak istemesi ya da sırf alış-veriş yapmak veya aynı işi yapmak üzere bile olsa başka bir kente gitmek istemesi tüketim toplumunun bireylerinin bir özelliğidir. Bu durumları ihtiyaç dışı eylemler olarak değil bireyin değişen şartlar doğrultunda "yeni ihtiyaçları" olarak değerlendirmemiz mümkündür. Örneğin bu teze de konu olan sürekli hareket halinde olma eylemini ele alalım. Sürekli hareket halinde olan bireylerin bulunduğu toplumda hareketsizlik bir eksiklik olarak nitelendirilmekte ve bu nedenle hareket bir ihtiyaç haline gelmektedir. Bocock (1997) bu konuda tüketimin modern kapitalizmde, sadece ihtiyaçlara değil, aynı zamanda gittikçe artan bir şekilde, arzulara dayanan bir olgu olduğunu söylemiştir.

Hız kavramı üretim ve tüketim kavramları ile yakından ilgilidir. İlk olarak üretim süresini azaltmak için üretim bandı gibi seri üretim biçimleri ile karşımıza çıkan hız, daha çok üretimi gerektirecek, aşırı tüketimin ortaya çıkmasıyla daha da belirgin hale gelmiştir. Günümüz dünyasına hakim olan üretim yoğunluğunun aşırı tüketimi gerekli kıldığını söylemek mümkündür. Bu aşırı tüketim ise tüketim süresinin kısalması ile ilgilidir. Bauman (1999) bu konuda her bir tüketimin vakit istemesi aslında tüketim toplumunun başının belası ve tüketim malları satıcılarının başlıca kaygısı olduğunu belirtmiştir. Bu kapsamda tüketim süresinin kısalması gerekliliği ortaya çıkar, bu durumun da hız ihtiyacını ortaya çıkardığını söylemek mümkündür. Şekil 2.5'te de görüldüğü gibi hız üreti süresinin kısalması gerekliliği ile ortaya çıkmış, ve beraberinde de aşırı üretimi getirmiştir. Ortaya çıkan bu aşırı üretimin tüketilmesi için ise tüketim süresinin kısaltılması gerekliliği ve tekrar hız ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu hızlı tüketim ise aşırı tüketimi doğurmuştur.



Şekil 2.5 : Üretim, tüketim ve hız ilişkisi.

Tüketim süresinin kısalması tüketim nesnelerinin ve tüketicinin özellikleri ile yakından ilgidir. Tüketim süresi, tüketilen ürün ve tüketici arasındaki ilişki ilk bakışta ürün ve tüketicinin etkisinde tüketim süresinin kısalması olarak algılansa da, çoğu kez tüketim süresinin ürün ve tüketiciyi şekillendirdiğini söylemek mümkündür. Bu da akla tüketimin başka güçten beslendiği fikrini getirmektedir. Baudrillard (2002) bu konuda ihtiyaç nesneleri ve tüketim nesnelerini ayırarak yorumda bulunmuştur. İhtiyaç nesneleri gerçekten bir kullanıma hizmet etmektedir. Tüketim nesnelerinin hizmet ettiği yer ise işaret, değer ve göstergelerin oluşturduğu dünya güç dengelerinin bilinmez kaynağıdır.

Bauman (1999) tüketim nesnesi ve tüketim süresi ile ilgili şunları söylemiştir.

> "Tüketilecek mallar uzun hazırlık çalışmaları, bir beceri öğrenmeyi gerektirmemeli, anında doyum sağlamalı ve doyumda son bulmalıdır. Bu doyum anı ise tüketim mallarının tüketilmesi için gereken zaman "dolar dolmaz" gerçekleşmeli ve bu zaman olabildiğinde asgariye indirilmelidir" Bauman (1999)

Bu nokta da yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin daha kısa süreli olması, pratiklik ve esneklik sağlıyor olması, ucuz olması, kullanıcılarına kent içinde kolay erişebilirlik sağlaması ve bu nedenlerden dolayı uzun mesafelerde gündelik hale gelmesi onun bir tüketim nesnesi olarak değerlendirilmesini sağladığı söyleyebilir.

Bu durumda tüketim nesnesinin bireye derinliksiz bir deneyim yaşattığını hatta bu deneyimin zaman zaman bir karşılaşma anından ibaret olduğunu söylememiz mümkündür. Burada kullanılan 'deneyim' ve 'karşılaşma' kelimeleri oldukça önemlidir. Giddens (1994) eğlenceye düşkün bir serüvenci olarak nitelendirdiği tüketici bireyler için tüketime sunulan nesne ne kadar az bilindikse bireyin ona karşı

olan iştiyakının o kadar kuvvetli olduğunu söyler. Başka bir ifade ile bireyin daha önce deneyimlemediği ya da karşılaşmadığı ürünleri tüketme isteği daha fazladır. Gidden'e göre bu ürünleri böyle ayartıcı kılan şey insanı yakıp kavuran ihtiyacın giderilmesi değil, henüz hiç hissedilmemiş ya da bilinmeyen arzuların verdiği ıstıraptır.

Tüketim süresinin kısalmasındaki diğer bir etken ise tüketici ile tüketim nesnesi arasındaki ilişkidir. Bauman (1999) tüketim süresinin kısalmasını 'zaman indirimi' olarak nitelendirmektedir. O'na göre eğer tüketiciler herhangi bir nesneye duydukları arzuyu uzun süre canlı tutamıyor ya da ona uzun süre odaklanamıyorsa, eğer sabırsız, fevri ve memnuniyetsizlerse ve hepsinden öte kolaylıkla ilgilenip eşit derecede kolaylıkla ilgilerini kaybediyorlarsa ihtiyaç duyulan zaman indirimi en iyi biçimde elde edilir.

Bu kapsamda modern dönemde üretimin örgütlemesi ile nicelleşen zamanın, postmodern dönemde üretim ve tüketim faaliyetlerinin sürelerindeki düzenlemeler ve hızın da etkisiyle "kazanılan" ya da "kaybedilen" bir değer haline geldiği iddia edilebilir. Tüketim süresinin kısalması zaman kazanımı sağlarken aynı şekilde tüketim süresinin uzaması ise zaman kaybına neden olur.

Tüketim süresinin kısalmasının bireyin daha kısa sürede daha fazla veya daha kapsamlı tüketmesini sağladığı söylenebilir. Örneğin birey daha sık aralıklarla cep telefonunu, evini ya da işini değiştirir ya da daha sık aralıklarla daha uzun mesafelerde seyahat eder. Bu durum da bireyin zaman kullanımına etki ederek zamandan tasarruf etmesine (zaman kazanmasına) yardımcı olur. Bu durumu tez kapsamında düşünüldüğünde, yüksek hızlı trenlerin mesafenin tüketiminde tüketim süresini azaltan bir araç olduğu söylenebilir.

Küreselleşme

Oral Sander Sanayi Devrimi'nin 3. aşaması olarak gördüğü bilgisayar teknolojilerinin gelişme süreci ile birlikte internet ağı ile iletişimin maksimum düzeye ulaşması, sermaye ve pazar ekonomisinin hızla kıtalararası yer değiştirmesinin küreselleşmeyi doğurduğunu söylemiştir (Sander, 1989). Sander'in ekonomik etkileşimler üzerinden tanımladığı küreselleşmeyi Giddens (1994) modernliğin bir sonucu ve iktisadi, politik ve kültürel gelişmelerin dünya çapında yaygınlaşması olarak tanımlamaktadır. Frank Webster ise küreselleşme sürecini

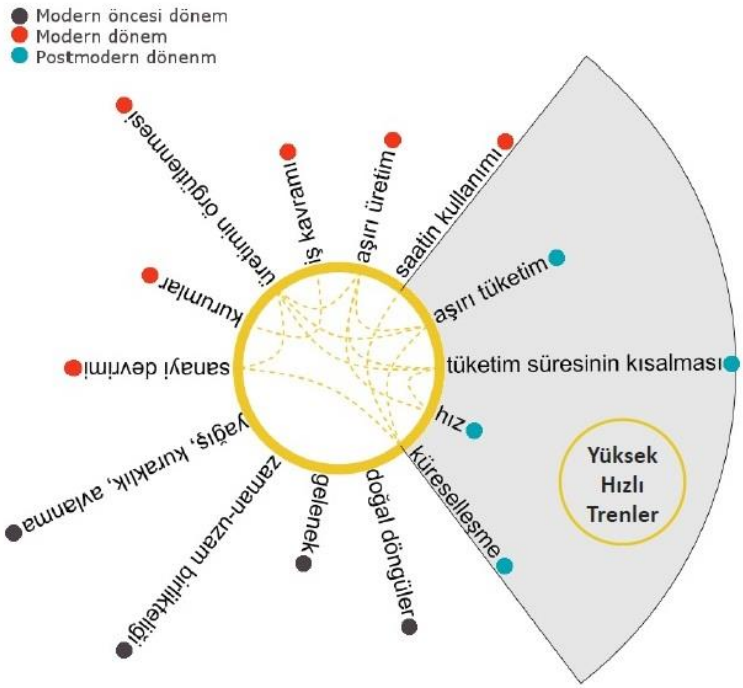
sadece iş ilişkilerinin artan uluslararasılaşmasıyla değil, aynı zamanda dünyanın büyüyen sosyo-ekonomik entegrasyonunda olduğu gibi çoğalan karşılıklı bağımlılık ve insan ilişkilerinin birbirine geçmişliği ile tanımlar (Özbey, 2007). Bu tanımalara göre küreselleşmenin içine doğduğumuz dünyaya ait sahip olduğumuz bilgiyi yeniden düzenlediğini söyleyebiliriz.

Küreselleşmenin etkisiyle üzerine yeniden düşünmemiz gereken durumlardan bir tanesi dünya ile ilgili sahip olduğumuz coğrafi bilgi ve sınır kavramıdır. Bauman'ın deyişiyle ulus-devlet sisteminin gelişmesi esnasında 'cephelerin' yerini alarak ortaya çıkan 'sınırlar' dünyanın yönetim güçleri tarafından okunabilirliğini kolaylaştırmışlardır (Bauman, 1999). Küreselleşmenin yeniden düzenlediği ilişkiler ve arttırdığı etkileşimler sayesinde bu sınırların kırılmasına yardımcı olduğunu söylemek mümkündür. Morley ve Robins'e göre küreselleşme, ülke sınırları tarafından biçimlendirilmiş sert bir coğrafya kavrayışını manipüle ederek, alternatif ölçekli bir mekânsal çerçeve sağlar; yani "meta-coğrafya". Küresel mekan, içinde sınırlarının geçirgen olduğu, akışkan, elektronik ve merkezsiz bir mekandır (Morley, Robins, 1995).

Öte yandan Bauman küreselleşmeyi uzak yerleşimlerin birbirlerine yerel oluşumları millerce ötedeki olaylarla biçimlendirildiği ya da bu durumun tam tersinin söz konusu olduğu olaylarla bağlayan dünya çapındaki toplumsal ilişkilerin yoğunlaşması olarak tanımlamıştır (Bauman, 1999). Bu durumda küreselleşmenin birimler, kurumlar, kentler ve hatta ülkeler arasındaki etkileşimi arttırdığını söylemek mümkündür.

Bu kapsamda küreselleşmenin, dünya çapında arttırdığı bu ilişkiler sayesinde daha önce değinilen aşırı tüketim durumu için bir imkan oluşturduğu iddia edilebilir. (Bu iddia küreselleşmenin bu aşırı tüketimin dünya çapında gerçekleşmesi sonucu oluştuğu bilgisi de akılda tutularak yapılmıştır.) Birey küreselleşmenin dünya üzerinde oluşturduğu yeni ağlar sayesinde kendine daha geniş bir etkinlik alanı sağlamış olur. Bu bağlamda daha önce tüketim süresinin kısalmasını sağlayan bir araç (durum) olarak değerlendirilen yüksek hızlı trenlerin bu hareketi bir yandan küreselleşmenin sağladı imkan dahilinde gerçekleştirdiği düşünülürken bir yandan da kentler ve hatta ülkeler arasında yapılan bu hızlı hareket ile küreselleşmenin kendisini destekler nitelikte olduğu düşünülebilir.

Zaman kavrayışının değişimim ele alındığı bu bölümde, modern dönemden itibaren zaman kavrayışının değişimine etki eden kavramlarını birbiri ile ilişkili olduğu ve yüksek hızlı trenlerin ise bu etkileşimli durumların bir sonucu olarak ortaya çıktığı söylenebilir. (Şekil 2.6)



Şekil 2.6 : Zaman kavrayışına etki eden kavramlar.

Bu bölümde zaman kavramı ve tarihsel süreç içerisindeki zaman kavrayışının değişimi anlatılmıştır. Bu kapsamda öncelikle felsefe tarihindeki zaman tanımları ele alınmıştır. Felsefe tarihinden edinilen notlar doğrultusunda bireyin belleği sayesinde tanık olduğu değişimin, bireyi zamansal kıldığı tespiti yapılmıştır. Bireyin zamansal oluşu ise zaman kavrayışındaki değişimin anlaşılmasında ilk adım olmuştur.

Sonraki alt başlıkta zaman kavrayışının değişimindeki sosyo-ekonomik değişiklikler ele alınmıştır. Bu kapsamda tarihsel üç süreç aşamada incelenmiştir. İlk aşamada modern öncesi dönem olarak nitelendirilen göçebe yaşamdan yerleşik hayata geçiş süreci ve bu aşamadaki zamanın değişimi incelenmiştir. Bu dönemde zamanın uzam ile birlikte değerlendirildiği ve doğa aracılığı ile anlaşılabildiği bilgisi elde edilmiştir. İkinci aşamada Sanayi Devrimi'nin gerçekleştiği modern dönemdir. Bu bölümde üretimin örgütlenmesinin ve saatin kullanımının zamanın nicelleşmesini ve bir meta haline gelmesini sağladığı tespit edilmiştir. Son aşama ise üretim ve tüketim

faaliyetlerinin geliştiği postmodern dönemdir. Modern dönemde nicelleşen zaman modern sonrası dönemde aşırı tüketim ve hız kapsamında "kazanılan" ya da "kaybedilen" bir değer haline gelmiştir.

Tez kapsamında bu bölümün önemi; zaman kavrayışının değişimine tanık olduğumuz bu süreçte hızlı trenlerin günümüz postmodern dünyasında hem tüketim süresini kısaltan bir araç olarak hem de sağladığı hızlı tüketim sayesinde küreselleşmenin destekleyicisi olarak düşünülmesidir.

Ayrıca bu bölümün oluşturulma amacı zaman kavrayışındaki değişimin sonraki bölümde ele alınacak olan bireyin hareketi ve beraberinde mekan kullanımına etki ediyor olmasıdır.

3. HAREKETLİ BİREY ve ZAMAN-MEKAN SIKIŞMASI

Önceki bölümde zaman kavrayışındaki değişim bireyin zamansal oluşu ve sosyo-ekonomik değişimler kapsamında ele alınmıştır. Bu bölümden elde edilen bilgilerle zamanın tarihsel süreç içerisinde değişerek günümüzde kazanılan ya da kaybedilen bir değere dönüşümü izlenmiş ve hızlı trenlerin günümüz küresel dünyasında bireye zaman kazandıran bir araç olduğu belirtilmiştir.

Bu bölümde ise zaman kavrayışındaki bu değişimlerin bireyin hareketine ve beraberinde mekan kullanımına etkileri incelenmek istenmektedir. Hareket kavramı, zamanı ve mekanı bir arada değerlendirme imkanı sağlaması nedeniyle önemli bulunmuştur.

Hareketin, bireyin üretim ve tüketim faaliyetlerine göre şekillenen zaman kavrayışı ile değişime uğradığı düşünülmektedir. Tarihsel süreç içerisinde ortaya çıkan bir takım olaylar ve bunlar etkisinde değişen zaman kavrayışı hareketi de değiştirmektedir. Burada kullanılan hareket kavramının anlaşılması için mobilite kavramına bakılması faydalı olacaktır. Collins Cobuild İngilizce Sözlüğü'ne göre mobilite kelimesi, yalın bir dille, bir yerden ya da sosyal bir durumdan diğerine geçme hareketine verilen isimdir. Bu konuda Akgül, mobilitenin sadece fiziksel bir durumu tanımlamadığını, aksine zihinsel ve teknolojik gelişmeleri de barındırdığını söylemiştir (Akgül, 2006). Bu kapsamda tez genelinde kullanılan harekat kavramının mobilite kavramı ile anlaşılabileceğini fakar mobilite kavramının tüm tanımlarına karılık gelemeyeceğini söyleyebiliriz. Akgül mobilitenin yalnızca yer değiştirmeye dayalı fiziksel bir eylem olmayıp, günümüzde her alanda karşılaşılan sosyal bir olgu olduğunu söylerken, bunu hareketin doğmasına sebep olan çevresel etkenler ve hareketin gerçekleşme biçimini sağlayan teknolojik gelişmelere dayandırmaktadır (Akgül, 2006). Bu etkenler içinde bulunulan çağa göre değişiklik gösterebilmektedir. Örneğin ilk çağlarda doğanın gösterdiği doğrultuda, var olmak ve varlığını devam ettirmek amacıyla gerçekleştirilen hareket günümüzde bir tüketim biçimi olarak değerlendirilebilir. Hareket bu tez kapsamında mesafenin tüketimi olarak düşünülmektedir.

İnsanoğlunun ‘maddi ve manevi değerlerini oluşturma biçimi’ onun üretim biçimidir. Bu üretim biçimlerindeki farklılıklar bireyin zamanla ve dolayısıyla mekanla ilişkisinin değişime uğramasına neden olmaktadır. Bu nedenle bu bölümde tarihsel süreç içerisinde yapılacak analiz göçebe toplulukların tarım toplumuna ve ardından endüstri ve bilgi toplumuna evrimindeki üretim süreçleri çerçevesinde yapılacaktır. Bu bölümü oluşturan alt başlıklar izlenen tarihsel süreçte bireyin edindiği farklı roller ve gerçekleştirdiği harekete bağlı ortaya çıkan kavramlar kapsamında düzenlenmiştir.

Bu kapsamda ilk olarak göçebe topluluklar ve tarım toplumlardaki hareket ve mekan kullanımları incelenecektir. Üretim faaliyetleri, doğada var olma ve varlığını sürdürebilme yönünde olan göçebe topluluklar ve tarım toplumlarında zaman kavrayışı da doğadaki olaylara göre şekillenmektedir. Kuraklık ve yağış zamanları olarak belirlenen zaman bireyin hareketini de belirlemektedir. Bu bölümde bireyin hareketine bağlı mekan kullanımlarındaki değişim de “yer değiştirme” ve “yerleşme” kavramları üzerinden incelenecektir. Bu bölümün bireyi daha sonra yerleşik hayat geçen “göçebe birey”dir.

İkinci bölümde ise üretim faaliyetlerinin örgütlenmesi ile zamanın nicelleştiği modern dönem ele alınacaktır. Saatin kullanımı nasıl ki bireyin zamanını daha küçük parçalara bölüyorsa, aynı şekilde bu parçaların her birini de bir mekana yerleştirir. Bu ayrı mekanlar modern dönemin kurumları olarak değerlendirilebilir. Bu bölümde bireyin ev, iş ve okul gibi modernitenin kurumları arasında gerçekleştirdiği hareket dikkate alınacaktır. Modernitenin ayrı mekanlara sahip bu kurumları bireye ayrı kimlikler de sağlamaktadır. Bu nedenle bu bölümde ele alınacak hareket, bireyin bu kurumlar arasında hareket ederken farklı kimlikler arasında gerçekleştirdiği hareketi de kapsamaktadır. Bireyin bu bölümdeki rolü ise “çalışan bireydir”.

Aşırı tüketimi sağlayabilmek amacıyla tüketim süresinin kısaltması hız kavramı ile birlikte zamanın “kazanılan” ya da kaybedilen” bir değer haline dönüşmesine neden olmuştur. Bu bölümde zaman kazanmak amacıyla hızlanan bireyin hareketi üzerinde durulacaktır. Bireyin bu hızlı hareketi, onun daha uzak mesafelerde etkin olabilmesini sağlamıştır. Postmodern dönem bireyinin hareketi ve mekan kullanımı birbirini takip eden iki süreçte ele alınacaktır. İlk olarak bireyin hızlanmanın etkisiyle daha uzak mesafelere ulaşmasını sağlayan hareket üzerinde durulacaktır. İkinci olarak ise, bireyin hareketi sonucu değil, hareketi esnasında bu kurumlara ulaşabildiği ya da bir takım ilişkileri bu hareket sayesinde kurabildiği durum

incelenecektir. Bu ikinci durumda birey hareket edebilmesi sayesinde olayları deneyimler. Örneğin bireyin yaptığı bir iş seyahati esnasında bir otel odasını evi olarak kullanması gibi… Bu bölümün bireyi ise aşırı tüketme isteği sonucu ortaya çıkan "yeni birey"dir. Bu yeni birey için zaman; kazanılan ya da kaybedilen bir değer mesafe ise tüketilebilecek bir durumdur.

Bu kapsamda tarihsel süreç izlendiğinde, zamanın her seferinde daha küçük parçalara bölünürken mekanın modern dönemin başlangıcından itibaren bölündüğü küçük parçaların birleştirilmesi ile bireyin hayatına dahil olduğunu görebiliriz. Bu durum da akla mekanın küçük zaman dilimleri arasına sığdırılması sonucu ortaya çıkan, zaman-mekan sıkışması kavramını getirmektedir. Tüm bu sürecin zaman-mekan sıkışması kapsamında değerlendirilmesi düşünülmektedir.

Bu bölümün oluşturulma amacı, hareketin mekan kullanımları üzerindeki etkisinin incelenmesidir. Tez kapsamında bu bölüm, tarihsel süreç içerisinde hızlı hareketin ortaya çıkma sebeplerinin ve bireyin bu hızlı hareketinin mekan kullanımları üzerindeki etkisinin incelenmesi bağlamında önemli bulunmuştur. Bu incelemenin günümüz sürekli hareket halinde olan 'yeni birey'i ve onun yer ve mekan ile kurduğu ilişki üzerinden yapılması hedeflenmektedir. Bu bölümden elde edilen notlar ışığında sonraki bölümde, bireyin hızlı hareket etme biçimlerinden biri olarak değerlendirilen yüksek hızlı trenlerle günü birlik yaptığı seyahatlerin, günlük mekan kullanımı üzerindeki etkileri incelenmek istenmektedir.

3.1 Göçebe Bireyden Yerleşik Bireye: Yerleşme ve Yer Değiştirme

Göçebe yaşam tarzının hakim olduğu Paleolitlik Dönem insanoğlunun ilk aleti yaptığı, günümüzden yaklaşık 2.5 milyon yıl öncesinde başlayarak 'yerleşik' düzene geçişe kadar geçen süreyi kapsamaktadır (Maisels, 1999). Kültürel evrelerin en uzunu olarak adlandırılan bu çağda insanlar mağara, kaya sığınağı gibi yerlerde büyük gruplar ya da kalabalık aileler biçiminde yaşamışlardır. İnsanlar, besinini avcılık ve toplayıcılık yaparak sağlamıştır (Harmankaya ve Tanındır, 1996).

Göçebe hayatın hakim olduğu bu dönemde zaman anlayışında, tabiatla iç içelik vardır; yani hayatın ritmini, doğal döngüler belirler. Zamanın değerini belirleyen kuraklık ve yağış gibi doğa olayları ya da avlanma ve saklanma bireyin doğaya karşı ya da doğada gerçekleştirdiği etkinliklerdir. Bu dönemde bireyin hareketi de bu

olaylar kapsamında gerçekleşmektedir. Fransız antropolog Lumley'in Nice yakınlarında ortaya çıkardığı ve milattan önce 400.000 ile 300.000 yıl öncesine ait olduğu düşünülen bir avcı kampı bu durumu örnekler niteliktedir. Roth Terra Amata (Sevgili Yurt) olarak adlandırılan bu bölgeye her yıl belirli bir grup insanın avlanma amacıyla geldiğini belirtmiştir (aktaran Fırat, 2006). Bu konuda Bunn (2002) yiyecek bulmak için avcılık-toplayıcılık yapan insanın mevsimlik değişiklikler ve av zamanlarına göre hareket halinde olduğunu dile getirmiştir. Bireyin bu hareketini, barınağını içindeki tüm aletleri ve günlük hayata dair tüm fonksiyonlarını yanında alarak gerçekleştirdiği söylenebilir.

Göçebe topluluklar doğanın gösterdiği doğrultuda hareket ederken ya mağara ve ağaç kavuklarında barınmış ya da kendileri ile birlikte taşıyabilecekleri barınaklar inşa etmişlerdir. Soysal, bu barınaklar ile ilgili gezgin toplulukların kamp yerlerini tek bir mevsim geçirmek için kurduklarını bu nedenle küçük çukur barınakların kolay elde edilebilen çamur, hayvan kemikleri ve postları, çevredeki bitki örtüsünden elde edilen dallar gibi hafif malzemeden yaptıklarını söylemiştir. Soysal ayrıca bu barınakların çok kısa sürede kurulduğu gibi aynı kısa sürelerde terk edildiğini belirtmiştir (aktaran Fırat, 2006).

Bu barınaklar yalnızca uyumak ve sert doğa koşullarından korunma amacıyla yapılıyor olması akla günümüz hareketli bireyinin ev ile ilişkisini getirmektedir. Ayrıca bireyin günlük hayata dair tüm fonksiyonları ile birlikte yaptığı bu hareketin oldukça kapsamlı olduğu da söylenebilir.

Bu dönemde insanlar taşınma ve taşıma amacıyla bir takım aletleri kullanmışlardır. Bu amaçla ilk olarak sazları kullanan birey daha sonra hayvan derilerini ve ahşabı kullanmıştır. Seiler-Baldinger, (2002) bu konuda insanların nehirleri ve küçük denizleri aşmak için buldukları büyük palmiye yapraklarını sazlarla birleştirerek kullandıklarını ve işleri bitince de bunları attıklarını söylemiştir. Bu bağlamda Paleolitik Dönem insanlarının karşılaştıkları problemleri geçici çözümlerle çözdükleri ve bu nedenle onların da birer tüketici oldukları iddia edilebilir.

Paleolitik Dönem göçebe bireyleri için beden kalıcı ve en önemli mekan olarak değerlendirilebilir. Bu dönem bireyi için benden, yaşama dair tüm fonksiyonları da içermektedir. Bauman (1999) sosyal tarihçi Vitold Kula'dan insan bedeninin fi tarihinden beri her şeyin ölçüsü olduğunu aktarmıştır. Kula tarihleri boyunca ve

yakın tarihlere ve modernitenin gelip çatmasına kadar, insanlar dünyayı bedenleriyle (ayak, karış, avuç, kol), ürünlerini kendi yaptıkları eşyayla (sepet, kova), tarlalarını etkinlikleriyle (örneğin tarla Morgen'lara, yani bir insanın şafaktan karanlığa belleyebileceği büyüklükte parçalara bölerek) ölçtüklerini söylemiştir. Bauman Paleolitik dönem bireylerinin, bedenleri ile yaptıkları bu antropomorgik ölçümlerin mekan düzenlemesine yardımcı olan haritaları da düzensiz ve sersemletici bir çeşitlilikte yaptıklarını söylemiştir. (Şekil 3.1)



Şekil 3.1 : Ptolemy'in Dünya haritası (2. yüzyıl), 15.yüzyıl rekontrüksiyonu, (Url-4).

Bu uzun göçebelik döneminin ardından insanların tarım yapabildiği ve bazı hayvanları evcilleştirdiği 'Neolitik Çağ'a geçiş yaşanmıştır. Bu çağda avcılığın yerine hayvancılık, toplayıcılığın yerine tarım ya da rençberlik geçmiştir. İnsanoğlu bu dönemde, doğa ile ilişkisini kendi lehine çevirmeyi başarmıştır. Bütün bunlarla birlikte gerçekleşen en önemli değişme insanların göçebe hayat tarzından, yerleşik bir düzene doğru geçişidir (Maisels, 1999). Tarımsal üretimle ve hayvancılıkla birlikte gelen yerleşik yaşamın, köylerin ve sonra kentlerin kurulmasına yol açtığı söylenebilir.

Bu dönemde geçici yerleşim yerlerinin ve basit barınakların yerlerini dikdörtgen planlı evlerin aldığı görülmektedir. Rammler (2002) bu evler sayesinde tarihte insanın ilk kez kendini evinde hissettiğini söylemiştir.

Maisels, Neolitik Dönem insanın ev ve yaşam alanları olan köyler ile ilişkisi konusunda şunları söylemiştir;

> "Köyün varlığının iki önkoşulu vardır: her mevsimde oturma olanağı sağlayacak bir mimarlık türü ve böyle sürekli oturmayı hem olanaklı kılan hem de orayı "oturmaya değer" yapan bir geçimlilik değeri" (Maisels, 1999).

Maisels'in köy ve ev ile ilgili söylediklerini günümüz dünyasına uyarlamak mümkündür. Günümüz hareketli dünyasında metropollerin ve hatta evlerin bireye herhangi bir bağlanma sebebi sunmadığını ve bu nedenle bireyin de sürekli bir hareket ve arayış halinde olduğunu söyleyebiliriz.

Bireyin yerleşik yaşama geçmesi, göçebe düzeninden vazgeçip birden bire yerleşik düzene geçmesiyle değil aşamalar halinde gerçekleşmiştir. Maisels, bu süreci üç aşamalı olarak incelemiştir. İlk aşama bireylerin bulundukları yerlerin sınırlı özelliklerinden dolayı ürün elde edebilecekleri başka yer arayışının olduğu "tam göçerlik" durumudur. İkinci dönem elde edilen ürünlerin depolanabilirliğinin kısmen sağlandığı, bu nedenle de "yarı göçerlik" olarak adlandırılan aşamadır. Son aşamada ise bazı mevsimlik yararlanmalar dışında bireylerin sabit bir yaşam alanlarının olduğu "tam yerleşiklik" dönemidir. Bu süreç içerisinde bireyin hareketlilğinin azalması yer ile ilişkisinin artması olarak yorumlanabilir.

Göçebe hayat yaşayan ve bu dönemde oldukça kapsamlı bir hareket gerçekleştiren birey, yerleşik hayata geçtikten sonra bu hareketine kısmı olarak devam etmiştir. Rammler, yerleşik hayata geçen bireyin hayatına dair iki tür mobiliteden bahsetmiştir. Bunlardan birincisi ticaretle uğraşan insanların, kaptanların, gemicilerin, din adamlarının ve kervancıların gezgin ve hareketli yaşam biçimlerinden kaynaklanmaktadır. İkincisi ise hayvan sürülerini güden göçebe toplulukların sürdürdüğü yaşam şeklidir (Rammler, 2002). Tüccarlar, kaptanlar ve kervancılar gibi sürekli yolculuk eden insanların köylere, kasabalara ve surlarla çevrili şehirlere yaptıkları yolculukların, ülkeler arasında yapılan alış-veriş ve kültürel etkileşimi sağladığı söylenebilir. Bu durum daha önceki bölümde bahsedilen turistin hareketine de benzetilebilir. Hayvan sürülerini güden göçebe topluluklar ise günümüz göçebelerinin atalarını oluşturmaktadır. Bu topluluklar, Avcı ve Toplayıcı Çağın sürekli hareket halinde olan göçebe topluluklarından ürünleri toplayıp, depolama gibi temel özellikler bakımından farklıdırlar (Rammler, 2002).

Daha uzun mesafelerde gerçekleşen bu hareketlerin daha uzun sürelerde gerçekleştiğini söylemek mümkündür. Sürenin kısaltılmasıyla, örneğin "günlük" zaman dilimi içerisinde yapılacak hareketin incelemesi mesafenin de daraldığını

gösterecektir. Başka bir değişle tarım toplumlarındaki bireyler "günlük" hareketlerini daha kısa mesafelerde gerçekleştirmektedirler. Bu durumu Mitchell ev ve çalışma yerlerinin birbirlerine çok yakın hatta iç içe olması ile ilişkilendirmektedir. Çiftçiler tarlalarında, zanaatkârlar atölyelerinde, tüccarlar dükkânlarında ve din adamları manastırlarda kendi iş ve görevlerini yapabilecek şekilde yaşamışlardır. Bu durum ev ve işin bir arada olduğu bina tiplerinin ortaya çıkmasına sebep olurken, aynı meslekten insanların bir arada yaşayarak ve çalışarak üretim yaptıkları mahallerin kurulmasını sağlamıştır (Mitchell, 1995). Bu bağlamda düşündüğümüzde, Tarım Toplumu insanının bugün bilinen anlamıyla sosyal hayatta farklı mekanlar arasında bir koşuşturmaca içinde olmadığını söyleyebiliriz. Bu durum günümüzde teknolojinin getirdiği olanaklar sayesinde evlerin iş yeri, ofis gibi kullanılması durumunu akla getirmektedir. Birey evini sanal mekan üzerinden ofis gibi kullanabilmektedir. Bu durumda Tarım Toplumlarındaki bireyler gibi fiziksel bir koşuşturmaca içinde olmasa da evi ve kuruduğu sanal mekan arasında zihinsel bir koşuşturmaca içinde olduğunu söylemek mümkündür.

Tarım toplumlarında yapılan seyahatlerin Göçebe Topluluklar'dakine göre teknolojik açıdan daha gelişmiş olduğu söylemek mümkündür. Ulaşım için karada binek hayvanları, insanlar tarafından taşınan tahtirevanlar ve at arabaları kullanılırken, denizde yelkenli ve kürekli gemiler kullanılmıştır. Bununla birlikte, zengin seyyahların, din ve devlet adamlarının rahat yolculuk yapabilmeleri için yatak odalı, uyku vagonlu, dinlenme ve çalışma odalı barınma birimleri kullanılmıştır. Kronenburg (2002) bu durumu Napolyon'un yolculuklarda rahat edebilmek için bir sefer arabasına, Kardinal Richelieu'nin de yatak odalı bir at arabasına sahip olduğunu belirterek örneklemiştir. Bu kapsamda hareketi sağlayan aracın da bu hareket esnasında bireye, yeni bir mekan sunduğunu söyleyebiliriz. Bu mekan bireyin günlük aktivitelerini gerçekleştirmesine izin vermektedir. Bu durumun Tarım Toplumu'nda uzun seyahat süresindeki ihtiyaçları karşılama amacıyla ortaya çıkmışken günümüzde hızlı ulaşım sistemleri ile yapılan seyahatlerde bireye zaman kazandırmak amacıyla yapıldığı görülebilir.

Bu kapsamda modern öncesi dönemdeki göçebe ve yerleşik bireylerin hareketlerinin mekan kullanımlarına etkisini bireyin yer ile ilişkisi üzerinden okumak mümkündür. Heidegger 1951 tarihli 'İnsan ve Mekân' konulu II. Darmstadt Kollokyumu'nda 'Bauen, Wohnen, Denken' (İnşaa Etmek, İskan Etmek, Düşünmek) başlıklı bir ders

vermiştir. Bu derste Schwarzwald köy evi ve bir nehrin iki yakasını bağlayan köprü gibi somut mimari örneklerle mekânın iki nokta arasındaki ölçülebilir uzaklıklardan ziyade, öznenin çevreyle ve zamanla kurduğu ilişki üzerinden varoluşunu temellendiren bir özelliği olduğunu dile getirmiştir. Heidegger'in düşüncelerini mimarlık alanında devam ettiren Norberg-Schulz ise insanın varlığını mekansal olarak kavrayışını "varoluşsal mekan" olarak adlandırmıştır (Fırat, 2006).

Heidegger var olmayı "dünyada olma" olarak tanımlamaktadır. Ayrıca var olmayı dünyada başkaları ile olma olarak tanımlayan Heidegger varlığı dünyada ilişki kurulan, uğraşılan nesne üzerinden de değerlendirmektedir (Heidegger, 2007). Bu durumun bir etkileşim ve deneyim ortaya çıkardığını söyleyebiliriz.

De Certeau'ya (1984) göre mekân, deneyimlenmiş/keşfedilmiş bir yerdir (space is a practiced place). Yer, nesnelerin birbirlerine göre konumlanışıyken; mekân, bunların deneyimidir. De Certeau'nun bu tanımı üzerinden, birey bir yerde varlığı sayesinde var iken bunu başkalarıyla olma olarak kavradığında mekan kavramının ortaya çıktığını iddia edebiliriz.

Bu noktada felsefe tarihine döndüğümüzde cismin varlığını sağlayan niteliğinin uzam (yer kaplama) olduğunu söyleyen Descartes ile karşılaşırız. Descartes ayrıca her değişmenin bir yer değiştirme, bir hareket olduğunu, çünkü yer değiştirmenin ancak hareket ile olduğunu söylemiştir. Algı beden aracılığıyla deneyimlenen çevresel verilerin zihinde oluşması olarak tanımlanırken bedenin her hareketi de algıyı değiştirir. Bu durumda bireyin yer değiştirmesini bireyin değişmesi hatta başkalaşması olarak yorumlayabiliriz. Bu konuda Bachelard (1969) "… biz yer değiştirmeyiz, biz doğamızı değiştiririz." demiştir. Bu bağlamda göçebe bireyin hareketi sonucu ortaya çıkan durum şu şekilde ifade edilebilir;

Bireyin Değişimi > Coğrafyanın Değişimi

Varlığı yer üzerine kurulu olan bireyin, değişimi de yer üzerine kuruludur. Bu durumda bireyin yerden bağımsız düşünülmesi söz konusu değildir.

Bu konuda Kronenburg (2002) göçebe bireylerin çadırlarını kurma biçimleri ve bu çadırların iç mekan tasarımlarının aynı olduğu söylemiştir. Kronenburg göçebe bireyler için yerin sonlu ve sürekli olduğunu coğrafyanın ise sonsuz ve geçici olduğunu dile getirmiş ve bu durumda hareketlilik ve göçebeliğin yer duygusu ve yere bağlı olma durumunu dışlamadığını söylemiştir. Göçebe bireylerin yer ile ilişki

kurmasında arada bir aracı olmadığını söyleyebiliriz. Yerde olmasını herhangi bir nesne üzerinden tanımlamaya ihtiyacı yoktur. Bu nedenle de her yerde olabilir. Fakat birey yerleşik hayata geçmesi ile birlikte yer ile ilişkisini daima bir nesne üzerinden tanımlamıştır. Bireyin yer ile bağını arttıran bu nesnenin ise ev olduğu iddia edilebilir. Fakat bu ikinci durumdaki yer ile kurulan bağın dolaylı bir bağ olduğu söylenebilir.

3.2 Çalışan Birey: "İş", "Ev" ve "Sınır"

Modern Dönem öncesi Tarım Toplumu ve Göçebe topluluklarda hareket doğanın el verdiği ve gösterdiği doğrultuda gerçekleşmiştir. Modern döneme gelindiğinde ise değişen zaman kavrayışı bireyin hareketine ve beraberinde mekan kullanımlarına da etki etmiştir.

Ortaçağ Dönemi'nde parasal dolaşım alanının genişlemesi ve mekanda ticari şebekelerin örgütlenmesi tüccarı 'işlerin daha düzenli yürütülmesi için, zamanın daha yeterli ve öngörülebilir bir ölçüsünü' geliştirmeye zorlamıştır. Gündelik hayatı çepeçevre saran bu ölçü, simgelerini işçileri işe ve tüccarı pazar yerine çağıran saat ve çanlarda bulmuş ve zamanı tarımsal hayatın doğal ritminden ve dinsel anlamından koparmıştır. Saatin kullanılmasının en önemli etkisi bireyin zamanının küçük parçalara bölünmesi olduğu söylenebilir. Zamanın böyle küçük parçalara bölünmesi her bir zaman diliminin ayrı mekan parçalarına yerleşmesini sağlamıştır. Bu durum, modernizmin her biri ayrı mekana sahip kurumlarının ortaya çıkması ile açıklanabilir. Bireyin modern dönemdeki hareketi de bu kurumlar arasında gerçekleşmektedir. Giddens bu konuda modernliğin ayırt edici özelliklerinden bazılarını belirlemek için modern kurumların zaman ve uzam içinde nasıl "konumlandığına" bakmak zorunda olduğumuzu dile getirmiştir (Giddens, 1994).

Modernizmin bireyin zamanına ve mekan kullanımına etki eden en önemli kurumunun "iş" ve iş mekanı olan fabrikalar olduğunu söyleyebiliriz. Zaman algısının endüstriyel kapitalizmin şartlarına göre değişimini analiz eden Edward P. Thompson (1967) süreci baskın değişiklikler açısından değerlendirmiştir. Söz konusu bu baskın değişikliklerden biri de Endüstri Devrimi'dir. Endüstri devrimi ile birlikte iş çeşitliliğinin ve üretim süreçlerinin karmaşıklığının artması, işlerin belirli bir düzene oturtulmasını zorunlu kılmıştır. Thompson işlerin düzenlenme gerekliliğinin zamanda bir düzenleme gerekliliğini doğurduğunu söylemiştir

(Thompson, 1967). Ayrıca bu dönemde toplumların birbiri ile etkileşime geçmesi, aralarındaki ilişkinin belirli bir düzen üstünden yürütülmesi gerekliliğini doğurmuştur. Bu konuda Klein (2004), toplumların birbiri ile düzenli iletişime geçebilmeleri için ölçülebilirliği kolay ve evrensel bir zaman kavramının gerektiğini dile getirmiştir. Bu da toplumda saat kullanımının yaygınlaşmasına neden olmuştur. İşlerin bu şekilde senkronize olması aynı zamanda işçilerin de, katı bir disiplin altına girmelerine neden olmuş ve bu durum işin karmaşıklığının artması ile daha da belirginleşmiştir. Bu durum da bireyin kazandığı işçi kimliğinin bireyin gündelik hayatı üzerindeki etkisinin artmasına neden olmuştur. Bu konuda Pronovost sosyal hayattaki diğer tüm zaman dilimlerinin, endüstriyel üretimin isteklerine göre şekil aldığını söylemiştir (aktaran Klein, 2004)[7]. Bir iş zamanı (süresi) tanımı yapıldıktan sonra, 'iş sonrası', 'iş öncesi' ve 'iş arası' süreçleri tanımlanarak bireyin diğer bütün aktivitelerinin bu süreçlere entegre edildiği söylenebilir. Bu durumun da aslında tüketim toplumunun doğuşunun habercisi olarak nitelendirilebilir. Birey bir işte çalışarak zamanının bir kısmını üretime ayırmaktadır. Ayrıca bu işte çalışıyor olması bireyin zamanının zaten bir kısmını bu işte tüketmesi olarak değerlendirilebilir. İş zamanının üretim-tüketim faaliyetlerinin kapsamında gerçekleşmesi, işten geriye kalan boş zamanların da bu süreçlerin kontrolünde olması olarak değerlendirilebilir. Jacques Attali bu konuda boş zamanların ve iş zamanlarının arasındaki derin bağın altını çizerek, boş zamanların (akşamlar ve hafta sonları) tasarımı ile toplumun bir düzene sokulduğunu belirtmiştir (aktaran Klein, 2004)[8].

İşin bireyin hayatında, zaman kavrayışı ve kullanımındaki bu etkisinin onun hareketine ve mekan kullanımına etkisini ise iş mekanları olan fabrikaların varlığı sayesinde görebilmekteyiz. Giddens (1994) fabrika sistemi ile üretimin, talep artışı doğrultusunda bir gereksinme olarak ortaya çıktığını söylemiştir. Büyük makinelerin evde üretim için elverişsiz olması, bu nedenle evler yerine işçilerin makinelerin bulunduğu büyük binalara giderek çalışması, başka bir deyişle fabrika sisteminin kabul edilmesi süreç içinde meydana gelmiştir. Bu durum bireyin fabrika ve ev arasında gidip-gelme hareketini doğurmuştur.

Öte yandan endüstriyel iş yerleri olan fabrikaların gürültülü, kirli ve kalabalık yapısı bu yapıların konut bölgesinden ayrılması gereksinimini ortaya çıkarmıştır. Bu durum

---

[7] Orijinal metin için bkz: Gilles Pronovost, (1996). Sociologie du temps. Paris: De Boeck Universite.
[8] Orijinal metin için bkz: Jacques Attali, (1982). Histoires du temps. Paris: Fayard.

sonucunda kent merkezleri iş yerlerine ayrılırken, yaşama alanları olarak banliyöler gelişmiş bu da modern şehir yapısının ortaya çıkmasını sağlamıştır. İş yeri ve evlerin ayrılması bu mekanları birbirlerine bağlayan ulaşım arterlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu durum öncesinde günlük ulaşım mekanları olan sokakların yerini, günümüzde otoyollar ya da tren yollarının almasına neden olmuştur. Mitchell (1959) bu konuda evlerin ve iş yerlerinin birbirlerinden uzak olduğu modern şehirlerde, ulaşım arterlerinde sabah ve akşam birbirlerine doğru akışların gerçekleştiğini söylemiştir. Öte yandan fabrikaların kent dışına yerleşimlerine karşın aynı dönemde inşa edilen tren garlarının kent merkezlerinde konumlandığı görülmektedir.

Bireyin gündelik hayatında mekanlar arası hareket etmesini sağlayarak önemli bir yere sahip olan iş kavramı bireye yine mekana bağlı olarak başka bir hareketlilik daha sağlamıştır. Bu hareketlilik bireyin iş yerinde ve evde edindiği roller arası geçiş esnasında ortaya çıkar. Giddens (1994) insanın mekanlar arası iletişim ve sosyal roller arasındaki geçişi sağlamak adına sürekli bir koşuşturmaca içinde olduğunu söylemiştir.

İş, iş zamanı ve iş mekanı kavramlarının açıklanması ve bunların bireye bir hareketlilik kazandırdığının söylenmesi, bu hareketliliğin diğer bir mekanı olan "ev" kavramını da gündeme getirmiştir. "Ev" kavramının insanoğlunun tarım toplumuna geçişinden itibaren var olan çok temel bir kavram olmasına rağmen anlaşılması ve tartışılmaya başlanmasının, başka bir kavram olan iş ile varlığının belirgin hale gelmesi sayesinde olduğu söylenebilir. Başka bir değişle iş ve ev kavramları birbirlerini belirgin hale getirmişlerdir. İş kavramının ortaya çıkması ile birlikte birey hareektini çoğunlukla ev ile iş arasında gerçekleştirmektedir. Bu tez kapsamında ele alınan uzun mesafelerde gündelik hareketin en önemli örneklem alanı da iş seyahatleridir. Bu hareket öncelikle ev ve iş tanımlarını yaparken sonraları hareketin hızlanması ev kavramının değişimine neden olmuştur.

İngilizcedeki "place" kelimesinin Türkçe karşılığının "yer" olmasının en çok "ev"den bahsedildiği zamanlarda anlaşıldığını söyleyebiliriz. İkamet edilen mekan olarak ev'in kullanılması buna örnek olarak verilebilir. Tuan'a göre ev, insanların tutundukları ve köklendiklerini hissettikleri, "anlamın ve itinanın merkezi" olan bir "yer"dir (aktaran Gürkaş, 2010).

Gaston Bachelard (1994) evin, diğer mekanların anlaşılmasını sağlayan birincil mekan olduğunu söylemiştir. Bachelard, çocukluk döneminden hatırlanan evin, sonraları dışarısıyla ilişki kurmamızı sağlayan 'ilk dünya, ilk evren' olduğunu söyler. Bu nedenle bireyin ilk algıladığı ve kendini yerleştirebildiği yerin "ev" olduğunu söylediğimizde bireyin daha sonra karşılaşacağı bütün mekanları "ev" kavramı üzerinden değerlendireceğini söyleyebiliriz. Bu değerlendirmeler de bireyin kendini ya "evde" ya da "evden uzakta" hissetmesini sağlayacaktır.

Gaston Bachelard (1994) insanın insan olmasının tek yolunun yerde olması olduğunu belirtmiştir. Bu bağlamda ev kavramının bireyin yer ile ilişki kurmasına yardımcı olduğu söylenebilir. Bu kapsamda 'ev' 'evsizlik' 'yer' ise 'yersizlik' olarak ele alınabilir. Bireyin eve dair ilk edindiği algıyı başka bir mekanda deneyimleyememesi evden uzakta ya da yersizlik durumunu doğurur diyebiliriz. Bu konu sonraki bölümlerde hızlı hareket eden günümüz bireyinin yer algısı üzerinden tekrar ele alınacaktır.

Endüstri Devri ile başlayan bu dönemde, talep edilen hareketliliğin gelişmesindeki en önemli etken ise ulaşım araçları ve sistemlerinin gelişmeye başlamasıdır. Teknolojik devrimlerle demiri çeliğe dönüştürmenin yolları bulunmuş, buhar gücü kullanılmaya başlanmış, kömür yatakları keşfedilmiş ve ısı enerjisinin suyun buharlaştırılmasıyla hareket enerjisine dönüşümü gerçekleşmiştir. Buhar gücünün ulaşım alanına en önemli katkısı, ulaşılabilecek mesafelerin sınırlarının genişlemesinde olmuştur. Buhar gücüyle çalışan gemiler yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan önemli ulaşım araçları olurken, ulaşımın doğası, trenlerin ve tren yollarının kullanılmaya başlanmasıyla tamamen değişmiştir. Daha kısa sürelerde daha uzun mesafelerin alınabiliyor olması insanların sadece zorunlu durumlarda değil keyfi durumlarda da seyahat etmesine olanak sağlamıştır.

Modern dönemde nicelleşen zaman ile ev ve iş yeri tanımlarının yapılıyor olması sınır kavramının da bu bağlamda konuşulmaya başlanmasını sağlamıştır. İş olarak bir eylemin mekanı ile tanımlanıyor olması bir takım durumların iş içinde, diğerlerinin ise iş dışında değerledirilmesini sağladığı söylenebilir. Bu durum da sınır kavramının güçlendirmektedir. Bu nedenle modern dönemdeki mekan tanımlarına ve kullanımlarına etki etmesi açısından sınır kavramı üzerine durulmak istenmiştir.

Sınır:

Sınırlar kurgulanmış çevre içerisinde varlığını sürdüren insanları ayıran ya da onları çevreleyen ögelerdir. Günümüzde sınırlar bu işlevlerini zaman zaman fiziksel karşılığını bularak yerine getirseler de, soyut bir biçimde de var olmaları mümkündür. Marcuse, tüm duvarların bir sınır belirliyor olsalar da, tüm sınırların, duvarlarla belirlenemeyeceğini söyleyerek bu konuya değinmiştir (Marcuse, 1997).

Sınırlar bir bütünü parçalara ayıran ve bu ayrım nedeniyle parçaların farklılaşmasını sağlayan elemanlar olarak tanımlanabilir. Öte yandan sınırlar bir ayırandan ziyade ilişkilerin ve farklılıkların oluşturduğu arakesitler olarak da tanımlanabilir. Sınır bu farklılıkların bir arada bulunmasının tek yolu olarak değerlendirilebilir. Bu durumda, Simmel'in "sınır, sınırsızın sınırlıya değmesidir" (Hançerlioglu, 1976) şeklindeki yorumu, sınırın bir "buluşma noktası" olduğu şeklinde yorumlanabilir. Elbette bu yorum yapılırken bu farklılıkların oluşmasında öncelikle sınırın etkili olduğu gerçeğini akılda tutmak gerekmektedir. Başka bir değişle sınırın birleştirici ya da ayırıcı olması, sınırı geçmek, sınır ötesi ya da sınırsızlık gibi sınır üzerine üretilen argümanların her biri "sınır" kavramının üretimi ardından yapılabilmektedir.

"Sınır" kavramı TDK Büyük Türkçe Sözlükte iki komşu devletin topraklarını birbirinden ayıran çizgi, hudut, komşu il, ilçe, köy veya kişilerin topraklarını birbirinden ayıran çizgi ya da bir şeyin yayılabileceği veya genişleyebileceği son çizgi, uç olarak karşımıza çıkmaktadır. Sözlükte yer alan bu tanımlara rağmen modern dönemde toplumsal hayatta ve kentte yaşanan sınır kavramının coğrafyada karşılığını bulan halinden daha karmaşık bir yapıya sahip olduğunu söyleyebiliriz. Bu konuda Simmel (1997) sınırın, sosyolojik sonuçları olan mekansal bir gerçek olmaktan öte, kendini mekansal olarak şekillendirip dışa vuran sosyolojik bir gerçek olduğunu söylemiştir. Sınırları ifade eden fiziksel ögeler, gerçekte, toplumsal ayrımlaşmalar olarak ifade edilebilecek sosyolojik gerçekleri görünür kılan göstergeler ya da araçlardır, başka bir deyişle; ayrımı sağlayan gerçekte, bu ögeler değil, "görünmeyen sınırlardır".

Sınır kavramının bu çalışma kapsamında da değinilebilecek kritik özelliğinin tanımlama olduğunu söyleyebiliriz. Tanımlama yapılması sınırın oluşmasını sağlamaktadır. Bu durum sınırın çeşitli alanlardaki karşılıklarında görülebilir. Örneğin doğadaki her varlığın sınırları ile var olduğunu ve farklılaşarak

diğerlerinden ayrıldığını söylemek mümkündür. Doğada dağların, denizlerin, nehirlerin varlığında sınırın varlığını algılayabiliriz. Deniz ile karanın birleştiği yer ya da nehrin kıyısı sınır oluşturur. Bu bağlamda sınırın farklı durumların bir araya gelmesini sağlayan bir yapı olduğunu söyleyebiliriz. Bu durumda sınırın kendisinin dinamik bir yapıya sahip olduğu düşünülebilir. Çünkü sınırlar durumların, kuvvetlerin diğerleri ile karşılaştığı etkileştiği yerlerdir.

Sınır kavramının tanımlayıcı özelliği sosyal, politik ve ekonomik bir araç olarak ele aldığımızda da karşımıza çıkar. Sınırların getirdikleri tanımlar ile ilişkileri düzenleyerek belirli ilişkileri önerdiği söylenebilir. Bu ilişkiler de sınırların diyalektik bir yapı kazanmasına neden olmuştur.

Uçar (2005), bu kapsamda havalimanlarının da bir politik sınır oluşturduğunu söylemiştir. Havalimanları ülke sınırının bir araç ile geçilmesi durumunda başka bir sınır mekanizması olarak çalışmaktadırlar. Genişlemiş bir sınır olarak çalışan havalimanları bir ara mekan oluşturur ve tanımlanmış geçiş şartları olmaksızın kişiyi o mekanda alıkoyar. Bu bağlamda özellikle Eurostar hattı kapsamında ülkeler arası yapılan seyahatlerde geçiş mekanı olan yüksek hızlı tren istasyonlarının da bir sınır olarak çalıştığı iddia edilebilir.

Sınır kavramı felsefe tarihinde de tanımlama ile ele alınmıştır. Hançerlioğlu'na (1976) göre tanımlamak sınırlamaktır; bir çiçeğin kırmızı olduğunu söylerken bunu diğer renklere karşı sınırlarız, onun yeşil ya da mavi olmadığını söyleriz. Tanımlamak sınır koymaktır ve sınırlamak da olumsuzlamaktır.

Mimari anlamda sınırının ise mekanın üretimini sağlayan eleman olduğu söylenebilir. Uçar (2005) sınır kavramının mimari deki işlevini kapatmak, açmak, ayırmak, korumak, ilişkileri tanımlamak, kimliğini belirlemek, iletişim kurmak, işaretlemek, aktiviteleri ayırmak ve hareketi belirlemek olarak tanımlamıştır. Sınır kavramının ortaya çıkmasında etkili olan bu belirleme tutumu ölçek ne kadar değişirse değişsin aynı şekilde geçerlidir. Bu nedenle ülkeler arası var olan sınır ile iki oda arasındaki sınırın aynı amaç ile ortaya çıktığını söyleyebiliriz.

Sınır kavramı mekan üretimi bağlamında ele alındığında bu durumun yerleşme ile ilgili olduğunu görebiliriz. Birey için bir varlık tanımı yapmak o bireyin bulunduğu yerdeki sınırlarını belirlemek olarak yorumlanabilir. Aynı şekilde bireyin başka bir yerde var olması da başka bir sınır oluşumu anlamına gelir.

Sınır kavramının beraberinde doğurduğu diğer bir durum ise iç-dış meselesidir. Sınır birbirine karşıt iç ve dış durumlarının oluşumunu sağlar. Sınır kavramının iç ve dış arasındaki ilişki olduğunu söyleyebiliriz. Bulunulan yere göre algılanan iç ve dış kavramları ise giriş ve çıkışı ve beraberinde hareketi getirmektedir. İç ve dış arasında gerçekleşen hareket giriş ve çıkışlar ile mümkün hale gelir. Bu giriş ve çıkışlar ise sınırdaki bir açıklık sayesinde gerçekleşir. Bu giriş ve çıkışların sınırdaki açıklık (kapı) sayesinde gerçekleşirken, gerçekleşmesi ile her seferinde sınırın varlığını da meşru kıldığı söylenebilir. Bu açıklık mimaride "kapı" olarak değerlendirilebilir. Kapının açılıp kapanması iç ve dış arasındaki ilişkiyi, geçişi sağlar. Bu bağlamda değerlendirildiğinde daha önce sınır olarak değerlendirilen yüksek hızlı tren istasyonlarının sınırdaki açıklıklar, kapılar olarak düşünülmesi mümkündür.

Bu bağlamda sınırların ayırdıkları bölgelerin birbirleri ile dolaysız iletişim sağlamasına engel olduğu söylenebilir. Sınırın iki yanındaki durum ancak sınır aracılığı ile etkileşime girebilir. Sınırın zayıflaması ise iki taraftaki durumların birbiri ile etkiletişiminin artması ile mümkündür. Tez kapsamında yüksek hızlı trenlerle günübirlik yapılan seyahatlerin kentler ve hatta ülkeler arası sınırı zayıflatarak bireyin günlük kullandığı mekanın sınırlarını genişlettiği (bireyin günlük aktivitelerinin mekanının genişlemesi) düşünülmektedir.

Sonuç olarak modern dönemde saatin kullanılmasıyla nicelleşen, parçalara bölünen zamanın mekanı da parçaladığını söylemek mümkündür. Bu parçaların da modern dönemin kurumlarını oluşturduğunu söyleyebiliriz. Modern dönemde bireyin hareketi de bu kurumlar arasında gerçekleşmiştir. Bu kurumlardan en etkininin bireyin hem zaman kullanımını hem de mekan kullanımına etki eden '"iş" olduğu söylenilebilir. İşin bireyin hayatında etkin hale gelmesi "ev" kavramının konuşulmaya başlamasını sağlamıştır. Bütün bu ev ve iş tanımlarının yapılıyor olması modern dönemdeki "sınır" kavramına vurgu yapmaktadır. Öte yandan modern dönemde teknoloji alanında gerçekleşen gelişmeler ulaşım alanında bir takım yeniliklerin olmasını sağlamıştır. Bu durum da iş ve ev arasında zorunlu olarak gerçekleşen hareketin keyfi boyutlara ve hatta daha uzak mesafelere sıçramasına neden olmuştur.

Sonraki bölümde çalışan kimliği ile ev ile iş arası hareket eden bireyin bu hareketinin hızlanması ve daha uzak mesafelerde gerçekleşmesi üzerinde durulacaktır.

3.3 Yeni Birey: Yersizlik ve Zaman-Mekan Sıkışması

Üretim faaliyetlerinin gelişmesi ile üretimin düzene girmesi gerekliliği zamanda bir düzenleme gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Üretim faaliyetlerinin düzenlenmesi için saatin kullanılması ise zamanın nicelleşmesine neden olmuştur. Devam eden süreçte üretim faaliyetlerinin artması beraberinde tüketimin artmasına ve aşırı tüketim durumunun ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu aşırı tüketim ihtiyacına cevap verilmesi için tüketim süresinin kısaltılması hız kavramının gelişmesi sonucunu doğurmuştur. Hız ise daha önce nicelleşen zamanın "kazanılan" ya da "kaybedilen" bir değere dönüşümünü sağlamıştır. Hızlı olup daha kısa sürede tüketen zaman kazanırken daha uzun sürede tüketen zaman kaybetmektedir. Bu durumun bireyin hareketine yansıması, bireyin hızlı hareket ederek daha kısa sürelerde daha uzun mesafelerde ya da daha sık aralıklarla seyahat etmesi ile sonuçlanmıştır.

Üretim ve tüketim faaliyetlerinde hızın da etkisiyle gerçekleşen gelişmelerin toplum ve mekan üzerinde oldukça etkili olduğu söylenebilir. Birey ve mekân arasındaki fiziksel ve sosyal bağlar tüketim kavramı ile yeniden tariflenirken, mekânlar da tüketim kültürünün çizdiği çerçevede farklı roller üstlenmektedir. Tüketim eyleminin gerçekleşmesi için gerekli fiziksel ortamı geçerli ekonomik, kültürel ve psikolojik değerler çerçevesinde oluşturan en önemli unsur olan mekân, aynı zamanda tüketici özne tarafından deneyimlenerek tüketilen bir nesneye dönüşür (Uzun, 2008). Bu durum bir bakıma tüketim mekanlarının habercisidir denebilir.

Baudrillard tüketim mekanlarının gerçek ile düşü birbirine karıştıran bir yapıya sahip olduğunu savunmaktadır. Baudrillard'a göre göstergenin geçirdiği tarihsel dört aşama mevcuttur. İlkinde, gösterge temel bir gerçekliğin yansımasıdır; ikincisi, gösterge temel bir gerçekliği maskeler ve saptırır; üçüncü aşamada, gösterge temel bir gerçekliğin yokluğunu maskeler; son aşamada ise göstergenin temel bir gerçeklikle herhangi bir ilişkisi yoktur, o kendi saf benzetisi yani simülakrdır. Göstergelerin artık herhangi bir gerçeklikle ilgili olmadığı noktasından hareketle Baudrillard üst-gerçeklik kavramını ortaya atar. Örneğin Disneyland, Baudrillard'a göre ne gerçektir ne de sahte, bu mekân gerçeğe ilişkin düşselliği, gerçeği simetrik bir biçimde yeniden üretmek amacıyla tasarlanmış bir mekândır. Disneyland ve onun göstergeleri, oluşumunu gerçeklik üzerinden değil, kendi yarattığı dünyanın göstergeleri üzerinden kurar (Baudrillard, 2008).

Tüketim kültürünün bu derece yaygınlaşması sonucu ortaya çıkan en öenmli tüketim mekanları ise alış-veriş merkezleridir. Öncesinde belirli gereksinimleri satın alma işi olarak ortaya çıkan alış-veriş eylemi daha sonra gelişerek daha büyük mekanlara ve caddelere yayılmıştır. Alış-veriş merkezleri ortaya çıkan kitlesel üretimin tüketilmesi için en uygun satış mekanlarıdır (Sungur, 2011).

Alışveriş merkezleri, birbiriyle anlamsal ve mekânsal olarak hiçbir ilişkisi olmayan atlıkarınca, buz pateni pisti gibi eğlence öğeleri; panaromik asansörler, yürüyen merdivenler gibi teknolojik öğeler; kemerler, kubbeler, köprüler gibi mimari öğelerin bir araya geldiği gerçeküstü mekânlar haline dönüşmüşlerdir (Sungur, 2011). Bu durumda günümüz alış-veriş merkezlerinin pazar yeri özelliğinin dışında başka bir gerçekliği yansıtması olarak değerlendirilebilir.

Öte yandan alışveriş merkezlerinin çağımızın yeni kamusal mekanları olduğunu da söyleyebiliriz. Bu mekânlarda tüketimin yaşamı ve insani etkinlikleri kuşattığı, bireyleri birleştirici biçime uygun olarak dönüştürdüğü, toplumsal davranış biçimlerini ayarladığı, düzenlediği durumlar söz konusudur. İklimlendirmesinden, güvenlik kontrolüne kadar fiziksel ortama dair her şeyin düzenlenmiş olduğu bu mekânlarda kamusal ilişkiler de düzenlenir hale gelmiştir. Öyle ki, alışveriş merkezi içindeki satış görevlilerinden, güvenlik personeline kadar pek çok çalışanın müşterilerle kuracağı ilişkiler, aynı standart sözcükler ve standart mimiklerle tek tip bir çerçeve içine alınmıştır (Url-5, 2009). Tüketimin hem fiziksel hem de anlamsal boyutta gerçekleştiği alışveriş merkezlerinin bu özelliklerini tüketim kavramının gelişmesi ile ortaya çıkan düğer tüketim mekanlarında da görmek mümkündür diyebiliriz.

Endüstri toplumunun evrimi ile ortaya çıkan ve içinde yaşadığımız bu dönem bilgi çağı olarak adlandırılmaktadır. 20. yüzyılın son çeyreğinde sanayi toplumu sona ermiş ve yeni bir toplum yapısı doğmuştur. Bu yeni toplum yapısında, daha önceki toplumlardaki madde ve madde üretimi yerini, bilgi ve bilgi üretimi almıştır. Toprak ve sermaye yerine, bilginin temel üretim aracı olduğu bu yeni toplum düzenine bilgi toplumu denilmektedir (Erkan, 1998).

Üretim faaliyetlerinin madde üretiminden bilgi üretimine evrilmesinin üretimin mekanının da değişmesine neden olduğu söylenebilir. Endüstri Çağı verilen süre ve yerde, benzeş ve tekrarlayan yöntemlerle seri üretim anlayışını ortaya çıkarırken,

bilgi çağı ise aynı ekonomik ölçeği zamana ve mekana daha az öncelik vererek sunmuştur. Zamandan ve mekandan bağımsız üretimin, üreticinin ya da bu üretileni tüketecek kişinin her an her yerde işini gerçekleştirebilmesine imkan tanıdığı söylenebilir. Bu durum mekan anlayışının da değişmesine neden olmuştur. Bilgi teknolojilerinin gelişmesinin en önemli etkisinin, tüketimi kolaylaştırması ve tüketim süresini kısaltması olduğunu da söyleyebiliriz.

Öte yandan Endüstri Çağı standart ürünün üretimi ve dolayısıyla tüketimini teşvik ederken, günümüz Bilgi Çağı kişiselleştirilmiş ürünlerin üretimini teşvik etmektedir. Bu durum da tüketim arzusunun artmasına neden olmuştur.

Tüketim faaliyetlerinin arttığı günümüz toplumunda bireyler tüketici olarak yer almaktadırlar. Bauman eski tip modern toplumların üyelerini üretici ve asker olarak gördüklerini ve ona göre şekillendirdiklerini söylemiştir. Geçmodern (Giddens), ikinci modern (Beck), sürmodern (Balandier) ya da post-modern evrede modern toplumun kitlesel endüstriyel işgücüne ve zorunlu askerliğe pek ihtiyacı kalmamıştır; toplum üyelerini tüketiciler olarak değerlendirme eğilimindedir (Bauman, 1999).

Günümüz tüketim toplumunda tüketicilerin geçici heveslere sahip, tatminsiz bireyler olmaları istenmiştir. Bu durumda bireyin tüketme ihtiyacının hayatının her alanına yayılmasına neden olması beklenir. Bauman tüketici bireyden beklenen bu özelliği şöyle açıklamıştır:

> "Max Webber'in dediği gibi etikle yoğurulmuş mesleki tutkular ve kazanç tutkusu bir Protestan azizinin omuzlarında nasıl "bir kenara atılmaya hazır hafif bir pelerin gibi" durmalı idiyse, edinilmiş tüm alışkanlıklar da ideal olarak bu yeni tür tüketicinin omuzları üzerinde öyle durmalıdır. Ve gerçekten de bu alışkanlıklar sürekli olarak günbegün ilk fırsatta bir kenara atılmış, sağlamlaşıp bir kafesin demir parmaklıklarına dönüşme şansına hiç sahip olmamıştır. İdeal olarak hiçbir şey bir tüketici tarafından sıkıca kucaklanmamalı, hiçbir dil ölüm bizi ayırana kadar taahhüdüne varmamalı, hiçbir ihtiyaç tamamen doyurulmuş olarak görülmemeli ve hiç bir arzu nihai addedilmemelidir. Her bağlılık yemini ve taahhüde bir sonrakine kadar şartı iliştirilmelidir." (Bauman, 1999)

Bauman ayrıca böyle geçicilik üzerine kurulu bir dünyada bireyin kimliğinin de bu geçici değerler üzerine kurulduğunu söylemiştir. Postmodernizmin geçiciliği kutsaması, mevcut ana odaklanması, kimliğin de değişken bir bağlam üzerinden kurulmasına yol açar. Özellikle anlık tüketim anlayışının yerleşiklik kazanması giderek kimliğin de metalaşmasına ve anlık kullanımın nesnesi haline gelmesine sebep olur. Günümüzde dayanıklı nesnelerden oluşan dünyanın yerini anlık kullanım

için tasarlanan dayanıksız ürünler dünyası alır. Kuşkusuz, böyle bir dünyada kimlikler de tıpkı bir kostüm değiştirmek gibi, bir süreliğine değiştirilebilmekte ya da atılabilmektedir (Bauman, 2001). Bireyin sürekli ev ve iş değiştirmesi bu bağlamda değerlendirilebilir.

Tüketimin bu derece artmasının bir 'kullan at' toplumunun ortaya çıkmasına ve bunula birlikte tüketim sınırlarının da genişlemesine neden olduğu söylenebilir. Harvey (1997) bu konuda "kullan at" toplumunun anlamının sadece üretilmiş malları atmak olmadığını; aynı zamanda değerlerin, hayat tarzlarının, istikrarlı ilişkilerin, şeylere, binalara, yerlere, insanlara ve eyleme/olma konusunda öğrenilmiş tarzlara bağlılığın da atılabilmesi olduğunu söylemiştir. Bu bağlamda genişleyen tüketim fikrinin dil, kültür, kimlik ve mesafeyi de içine aldığı söylenebilir. Bu çalışma kapsamında bireyin hareketi sonucu ortaya çıkan seyahat de mesafenin tüketimi olarak tanımlanmıştır. "Yeni birey" işte bu kullan at toplumunun tüketim sınırları bir hayli genişleyen bireyidir.

Günümüz tüketim dünyasının tüketicinin değerini her geçen gün arttırdığını söyleyebiliriz. Tüketen hatta aşırı tüketen birey tüketim malları üretenlerinin en yakın dostları olarak görülebilir. Bu bağlamda mesafenin tüketimi ile hareket halinde olan birey de tüketim toplumu için oldukça değerlidir. Bu konuda Bauman (1999) dünyadaki hareketliliğin toplumsal katmanlaşmada en gözde unsur olduğunu dile getirmiştir. Başka bir değişle, günümüz dünyasında hareket etmek bireye bir değer sağlarken aynı şekilde bu derece hareketli bir dünyada hareketsiz kalmak değer kaybıdır. Bauman bu durumu "turistin seyahati" ve "aylağın seyahati" olarak yorumlamıştır. Turist gerçek bir tüketici gibi seyahat ederken aylak dünya çapındaki bu hareketlilik karşısında yapacak başka bir şeyi olmadığı için seyahat etmektedir. Bauman bu konuda;

> "Turistler ev özlemi rüyasını evdeki rahatlığın önüne koyarlar. Çünkü ya mevcut koşullarda bunu akla en uygun hayat stratejisi olarak görürler ya da heyecan derleyicilerin hayatının hakiki ya da hayali hazlarıyla baştan çıkmış durumda oldukları için bunu yapmayı isterler."

demiştir. Bauman aylağın seyahati için ise şunları söylemiştir.

> "Sürekli hareket halinde olma tercih edilmeyen bir durum da olmayabilir. Turistlere göre biçilmiş dünyada "evde oturmanın" bir aşağılanma ve külfet hissi uyandırması ve uzun vadede hiçbir biçimde uygulanabilir bir öneri olarak görülmemesidir."

Bauman'a göre turist küresel dünyayı çekici bulurken aylak yerel mekanı dayanılmaz bulur (Bauman 1999). Buradaki turist hareket etme eylemini herhangi bir zorunluluk olmadan, keyfi olarak gerçekleştiren kişi iken, aylak ise yaşadığı dünyaya hakim olan hareketlilik (ve çoğu kez bu hareketliliğe sağlanan imkan) karşısında yapacak başka birşeyi olmayarak hareket eden kişi olarak düşünülebilir.

Tüketim süresinin kısaltılması gerekliliği sonucu ortaya çıkan hız, hareket bağlamında düşünüldüğünde bireylerin çeşitli sebeplerden dolayı mesafeyi de kısa sürede tüketmeyi isteyecekleri, "hızlı hareket etme" durumunu doğurur. Ulaşım sistemlerinin her geçen gün geliştirilmesi ve hızlı seyahat yöntemlerinin kullanılmaya başlanmasının bireyin bu konuda ki eğilimini desteklediği söylenebilir. Boer (Url-6, 2002) bu konuda tüm dünyada; gelişmekte olan ülkeler ve Batı ülkeleri arasında fark olmaksızın, insanların ortalama günde 1,1 saatlerini ulaşıma harcadıklarını söylemiştir. Daha hızlı seyahat mümkün oldukça bu hız gündelik hayatı daha büyük mesafelerin kat edilmesi şeklinde dönüştürmektedir.

Hızlı ulaşım sistemleri ile birlikte seyahat sürelerinin kısalmasının bireylerin daha uzun mesafelerde etkin olmasını sağladığını söyleyebiliriz. Bu seyahatlerin en önemli özeliği ise seyahat süresinin kısalmasından dolayı seyahatlerin günü birlik yapılabiliyor olmasıdır. Böylece bireyler daha kısa sürelerde daha uzun mesafelerde ve daha sık aralıklarla seyahat edebilir hale gelmişlerdir. Günübirlik yapılan seyahatlerin de bireyin günlük mekanının sınırlarının genişlemesine yardımcı olduğu söylenebilir. Toffler "Yerler: yeni göçebeler (places: new nomads)" adlı yazısına Wall Street'teki uluslararası bir üst düzey yöneticinin son üç yıldır süren hızlı, hareketli yaşamının, rutin ve uzun seyahatlerini anlatarak başlar. Bu kişi, haftanın dört günü her seferinde ofisinden 29 kat aşağıya inip kalabalık caddelerde 10 dakikalık bir yürüyüşün ardından ulaştığı pistten helikopter ile yaptığı 8 dakikalık uçuşla havaalanına ulaşır. Bir saat on dakikalık bir uçak yolculuğundan sonra terminalin dışında kendini bekleyen otomobile biner ve yarım saat sonra artık evindedir. Haftanın dört gününü Manhattan'da otel odalarında geçiren bu kişi her sene yaklaşık 50.000 km. yol kat etmektedir. Toffler'e göre bu durum sıra dışı görünse de verdiği diğer örneklerle bu durumun o kadar da tuhaf olmadığı anlaşılmaktadır: Amerika'da birçok çiftlik sahibi çiftliklerini ziyaret etmek için her sabah sadece gidiş için 120 mil uçmakta, Pensilvanya'lı bir mühendisin oğlu olan genç bir çocuk, babasının işi gereği aşırı hareketli yaşamından dolayı düzenli bir

şekilde Frankfurt'taki bir dişçiye gitmekte ya da Chicago Üniversitesi'ndeki bir profesör New York' daki bir okulda haftada bir kez ders vermek için 1000 mil yapılmaktadır. Tüm bu örneklerin aslında 1974 yılı için bile çok da aşırı olmadığını belirten Toffler'e göre insanların yeryüzündeki bu hareketliliği 'süper-endüstri' çağının karakteristik özelliklerinden biridir. Endüstri öncesinin insanları tersine donuk bir biçimde aynı yere bağlı olarak yaşamışlardır. Ancak kıtalar ölçeğinde satranç taşı gibi oradan oraya hareket eden bu yönetici kesim oldukça dikkat çekici hale gelmiş olmalıdır ki Amerikalı bir psikolog, büyük bir para tasarrufu yapmayı sağlayacak olan 'Modüler Aile' fikrini ortaya atmıştır. Bu fikre göre üst düzey yönetici sadece evini değil ailesini de ardında bırakacaktır. Şirketi bu kişiye gittiği yerde, karakterine ve geride bıraktığı ailesine uygun yeni bir aile ayarlayacak ve yönetici ailelerle 'plug-in' şeklinde hayatını sürdürecektir. Henüz kimsenin bu öneriyi ciddiye almadığını belirtmek gerekir (Özbey, 2007)[9].

Sık seyahat etme durumu ile ilgili yukarıda verilen örnekler günümüz dünyasının "yeni birey"leridir. Sürekli hareket halinde olan ve gerçekleştirdiği bu hareket sayesinde şeylere yeni bir ilişiki düzenine giren bu "yeni birey" ile "Up in the Air" filminde de karşılaşabiliriz. Film Walter Kirn'in aynı adı romanından uyarlama ile Jason Reitman tarafından 2009 yılında çekilmiştir. Filmde işi gereği sürekli hareket etmek zorunda olan Ryan Bingham'ın (George Clooney) hayatına dahil olan iki kadın ve dahil olmayı bekleyen ailesi eksenindeki hikayesi anlatılmaktadır.

Son yıllarda tüm dünyada görülen ekonomik krizin Amerika'daki etkisi olarak işten çıkarılma durumları üzerine kurgulanmış gibi görünen film aslında işi gereği sürekli hareket halinde olan bireyin "bağ kurmama" felsefesi üzerine kurguladığı hayatını konu edinmektedir. Filmde erkek karakter Ryan bir şirkette, ülkenin çeşitli yerlerindeki şirketlerde çalışanları işten çıkarmak için onlarla görüşmeler yapan başka bir çalışandır. Bu işi gereği Ryan yılda 322 günü seyahat eder. Ryan'ın bu seyahatlerindeki tek amacı ise 10 milyon mile ulaşabilmektir. Ryan'ın çalıştığı şirkete yeni giren Natalie ise yeni mezun çalışkan bir iş kadınıdır. Natalie şirketin gerçekleştirdiği işten çıkarılma görüşmelerinin uzaktan telekonferans ile yapılabileceği önerir. Bu projenin hayata geçmesi için ise Natalie Ryan'ın insanlarla

[9] Orijinal metin için bkz: Alvin Toffler, (1974). Places: the New Nomads. The Future of Cities, ed. Andrew Blovvers ve diğ., Hutchinson Educational in Association with the Open University Press, London.

yüz yüze yaptığı işi öğrenebilmesi için onunla seyahat etmeye başlar. Bu seyahatler esnasında Ryan ve Natalie'nin ilişkilere, aileye, ev fikrine karşı farklı dünya görüşleri ekrana yansır. Filmin diğer bir kadın karakteri ise Alex'dir. Alex Ryan'ın iş seyahatleri esnasında tanıştığı ve yalnızca bu seyahatler sayesinde görüşüp ilişki yaşadığı biridir. Alex ve Ryan iş programlarına göre bir sonraki görüşmelerini düzenlerler. Ryan ailesi ile uzun süre görüşmemiş ve bir gün kız kardeşinin düğün haberini almıştır. Filmde Ryan'ın ailesi onun için kurmak istemediği bir tür bağlılığı ifade ederken, Ryan'ın Alex ile ilişkisi bu tür bağlılığı reddederek başka tür bir ilişkinin mümkün olduğunu göstermektedir. Ryan'ın Natalie ile karşılaşması ise Ntalie'nin hayatı üzerinden bu bağlanma ve bağ kurmama durumlarını bir arada değerlendirebildiği bir ilişki sergilemektedir.

Filmde süreli hareket halinde olması ile "yeni" birey" olarak karşımıza çıkan Ryan'ın hareketi işi ile ele alınırken, bu sürekli hareketi sayesinde bağ kurma durumu Natalie'nin kişiliği, ailesi, ve Alex karakteri ile ele alınmıştır. Ryan'ın bağ kurmama durumu ise gerçekleştirdiği seminerler ile vurgulanmıştır. Ryan'ın işi gereği yaptığı işten çıkarma eylemi ise işten çıkarılanlar için bağ kurma durumunu ele alırken Ryan için bağı koparma olarak aktarılmıştır.

Tez kapsamında ele alınan "yeni bireyin" sürekli hareket halinde olan günümüz bireyinin şeylerle bilindik normlar çerçevesinde kurmadığı bağa karşı ortaya çıkan yeni hayat biçiminin bireyi olduğunu söyleyebiliriz. Bu akşam dönülecek bir evin olmadığı, (aslında evin birey ile birlikte taşınıyor olması) bağlılık yeminleri edilen ilişiklerin olmadığı, bireyin hareketine engel olabilecek her hangi bir mülkün olmadığı fakat bunlara rağmen başka ilişki biçimlerinin ortaya çıktığı bir durumu anlatmaktadır. Akay bu durumu kendi köksüzlüğü içinde köklenmek ve filizlenen bitkileri de yapısına dâhil eder hale gelmek, ağaçvari olanın yersiz yurtsuzlaşması olarak ifade eder (Akay, 1996). Demirkaya (Url-7, 2012) film için yazdığı eleştirisinde bu durumu "radicant" terimi ile açıklamıştır. Demirkaya yazısında Nicolas Bourriaud'nün 2009'da yayınlanan "radicant" isimli kitabından örnek vermiştir[10]. Kitapta Bourriaud, insanların acı çekmelerine sebep olan şeyin kökleri olduğunu belirtir. Öteki olana karşı, mitleştirilmiş bir köken ve sınırları belli bir toprak anlayışına dayalı sabit bir kök halinde yapılanmaktansa, küresel tahayyül

[10] Orijinal metin için bkz: Nicholas Bourrıaud, (2009). The Radicant, New York: Sternberg Press.

aracılığıyla yeni kavramsallaştırmalar peşine düşmenin daha anlamlı olabileceğini ifade eder. Bourriaud, kitabı yazdığı esnada, 175 milyon insanın gönüllü ya da gönülsüz bir sürgün halinde yaşamakta olduğunu ve bu göçebe nüfusa her yıl 10 milyon kişinin daha katıldığını kaydeder. Filmin erkek karakteri Ryan işte bu kökleri havada olan yeni bireydir. Ryan kendini şu şekilde tanımlar;

> *"*Beni tanımak benimle uçmak demektir. Yaşadığım yer burası (havaalanını kastederek). Kartımı geçirdiğimde, sistem otomatik olarak resepsiyonistin beni şu cümleyle selamlamasını sağlar: "Sizi yeniden görmek ne güzel Bay Bingham." İşte bu tür sistemleştirilmiş, dostane ifadeler benim hayatımın yörüngede kalmasını sağlar. Seyahatle ilgili nefret ettiğiniz bütün her şey, geri dönüştürülmüş hava, yapay ışıklandırma, dijital içecek makineleri, bana eve döndüğümü hatırlatır.*"*

Ryan'ın bu sürekli hareket halinde olma durumu kural dışı olma eğiliminden kaynaklanmamaktadır. Aksine Ryan'ın göçebeliğinin ekonomik varoluşun, başka bir değişle işinin bir sonucu olduğunu söyleyebiliriz. Demirel Ali Artun'dan bu hareketliliğin Luc Boltanski ve Eve Chiapello'nun *The New Spirit of Capitalism* (Kapitalizmin Yeni Ruhu) adlı kitaplarında bahsi geçen "büyük adam" tanımına denk düştüğünü aktarmıştır[11]. Bu tanıma göre büyük adam sabit durmaz, hareketliliği onun önemli bir parçasıdır. Ancak küçük insanlar bir noktada köklenirler ve hareketsiz kalırlar. Bu durum bir yandan aşırı tüketim alışkanlıklarının diğer yandan da sabit olmayan, garantisiz çalışma koşullarının, esnek üretimin ve küresel ekonominin her an iptal edilebilir yüzer gezer koşullarının karşılığıdır (Url-7, 2012).

Bu noktada önemli hale gelen işin karaktere iki türlü hareket imkanı verdiğiniz söyleyebiliriz. İşten çıkarma eyleminin kendisi sürekli farklı yerlere seyahat etmeyi gerektirirken bir diğer hareket ise Ryan'ın işi esnasında gerçekleştirdiği zihinsel harekettir. İşten çıkarılan insanların tepkilerine karşı alması gereken tavrın karakter için zihinsel hareket oluşturduğu söylenebilir. Bu iki hareketlilik halinde Ryan sürekli değişen mekanlar ve durumlara karşı strateji geliştirmek zorundadır. Bunun da günümüz bireyinin en önemli özelliği olduğunu söyleyebiliriz.

---

[11] Orijinal metin için bkz: Ali Artun, Manifesto, (2010). Avangard Sanat ve Eleştirel Düşünce, "Sanat Manifestoları – Avangard Sanat ve Direniş", sunuş metni, İletişim Yayınları, İstanbul.

Demirel Ryan'ın işini maddi olmayan emek üretimi olarak nitelendirmiştir. Maddi olmayan emek üreticisinin çalışma mekânı dört duvar arasıyla sınırlı olmayabilir. Özel bir amaçla oluşturulmuş belli projelere dönük, küçük ve bazen çok küçük (sıklıkla tek bir bireyden oluşan) 'üretim birimleri' yalnızca o belirli iş süresince var olmak üzere düzenlenir. "Freelance" adıyla da yerleşmiş olan bu çalışma biçimi özel hayat ve iş hayatı arasındaki sınırı muğlaklaştırır (Url-7, 2012). Çalışma saatleri belirsizdir. Bu tür bir çalışma koşulunun bireyin bilindik normların dışına çıkmasına ve bu normların kurduğu bağları; yerleşik bir hayatı, bir evi ya da aileyi, uzun süreli ilişkileri reddetmesine neden olduğu söylenebilir.

Film'de Ryan'ın bu bağları reddedişi "Sırt Çantanızda Ne Var?" başlığı ile gerçekleştirdiği seminerlerde karşılığını bulur. Ryan seminerlerinde boş bir sırt çantası kullanarak, dinleyicilerden bu sırt çantasına duygusal yüklerden oluşan ilişkilerini, maddi eşyalarını koyduklarını hayal etmelerini ister. Ve daha sonra da bu doldurdukları sırt çantası ile yürümeye çalışmalarını… Ryan bu seminerlerde sahip olduğumuz, bağlandığımız her şeyin bizim hareket kabiliyetimizi azalttığını iddia eder. Ryan bireylerin ciddi sözleşmelere imza atarak girdikleri işlerin de bir tür bağ olduğunu iddia ederek işten çıkarma konuşması yaptığı kişilere aslında bu durum onlar için bir fırsat olduğunu söyler. İşten çıkarılan kişiler daha önce işleri nedeniyle yapamadıkları birçok şeyi şimdi yapabileceklerdir.

Günümüz bireyini sürekli hareket halinde olmaya iten, onun bağ kurmamasına engel olan, ortaya çıkabilecek yeni durumlar için hazırlıklı olmasını gerektiren ve yeni bireyin oluşmasını sağlayan güvencesiz ortam sıklıkla vurgulanmıştır. Demirel bu durumu "precaria" terimi ile açıklamıştır[12]. Precaria, mülkü idare eden yasaların dışında, belirli bir zaman boyunca ekilen tarla anlamına gelirken, bir nesne, eğer kesin bir statüye sahip değil ise, ne hale geleceği ya da son durağının neresi olacağı konusunda bir kesinlik yok ise, gecikme halinde, beklemede, belirsizlik ile çerçevelenmiş ise, eğreti (*precarious*) olarak adlandırılır. Prekarya olmak, her an tersine dönebilirlik, sınırlarda gezinen "ikili statüyü" göze almak demektir. Filmde bu güvensiz, her an değişebilir ortam birden bire işten çıkarılma durumu ile verildiği

[12] Precaria terimi için: Nicolas Bourrıaud, (2009). "Precarious Constructions", Cahier on Art and Public Domain #17 Open: A Precarious Existence: Vulnerability in the Public Domain, Der. Jorinde Seijdel, Nai Publishers SKOR, Sayı 17, pp. 20-40. ("Eğreti İnşalar. Sanat ve politika üzerine Jacques Ranciére'e yanıt", Çev. Mahir Ender Keskin)

gibi bu durum filmdeki Alex karakteri ve Ryan arasındaki ilişkide de karşımıza çıkmaktadır. Ryan ve Alex yalnızca seyahatleri esnasında görüşürken Ryan bu ilişkiyi normal bir ilişki boyutuna çekmeye kalkıştığında karşısında Alex'in eşi ve çocuklarından oluşan "gerçek" ailesini ve hayatını bulur. Bu durum Ryan ve Alex'in tanık olduğumuz ilişkilerinin bilindik bağlarla kurulmayan başka bir ilişki yaşadıklarının göstergesi olarak okunabilir. Gerçek olanın üzerine kurgulanan fakat şartlarını ve durumunu gerçek olandan gelen referanslarla değerlendirmemiz gereken bir "üst gerçeklik" olarak yorumlanabilir. Bu aslında yeni bir yaşam biçimidir. Alex'in deyimiyle "Sen benim gerçek hayatıma verdiğim bir molasın, bir parantezsin".

Filmde "gerçek" olanın yerleşik hayat, ev, kalıcı ilişkiler olduğu vurgusu ısrarla yapılmaktadır. Bu durum Alex'in tanık olduğumuz diğer hayatı ve genç kadın karakter olan Natalie'nin kalıcı ilişkiler üzerine ısrarı ile karşımıza çıkmaktadır. Natalie'nin "her ne kadar başarılı olursam olayım, doğru insanı bulmadığım sürece bunların hiçbir anlamı yok" cümlesi bu durumu örnekler niteliktedir. Natalie'nin bu cümlesine karşılık Alex "Durulmayı istemiyoruz. Doğru kişiyi bulmak durulmak değildir. Eğer istediklerini yapmazsan bir süre sonra iş işten geçtiğinde seni bu durumdan dolayı yargılayan 23 yalındaki kız olur" der. (Şekil 3.2)

Film Ryan için beklenen bir "son" bulmadan biter. Ryan yeniden yollardadır ve seyahatlerine devam eder. Ryan için beklenen mutlu son alışıldık düşünme pratiklerinden kaynaklanmaktadır. Oysa böylesi sürekli hareket halinde olan bir karakter için zaten bir son beklemenin doğru olmadığı söylenebilir. Zamanı "sonlu şeylerin süreci" olarak düşündüğümüzde Ryan'n tanık olduğumuz hayatının zamanın bir parçası olduğunu söyleyebiliriz.

Filmi hareket ve bu hareket sayesinde gelişen bağ kurma ve kopma durumları üzerinden değerlendirecek olursak;

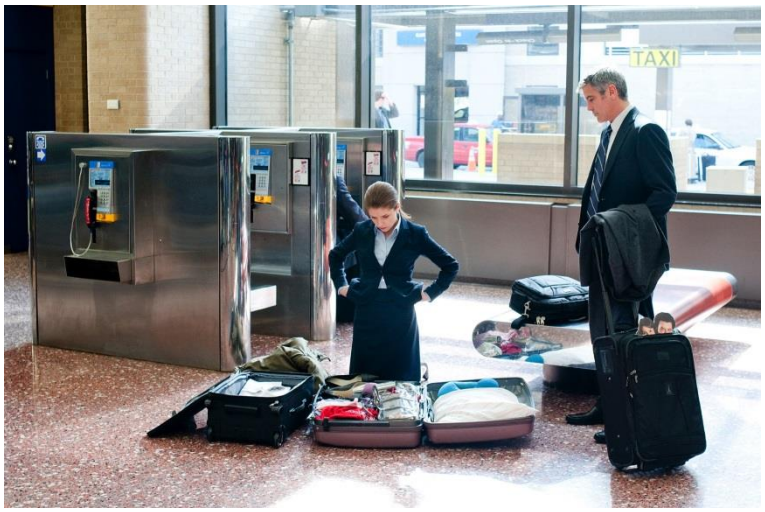
Natalie; bağ kurmayı ve yerleşik hayatı tercih eden,

Ryan; bu bağları reddeden ve dolayısıyla yerleşik hayatı da reddeden,

Alex; ise bu iki durumu birlikte kabul eden karakter olarak karşımıza çıkar.

Ryan ve Alex günümüz dünyasının yeni bireyleridir. Ryan'ın bağ kurmama felsefesinin onu şeylerle yeni bir ilişki ağına girmesine neden olduğunu söyleyebiliriz. Bu ilişki biçimleri sonucu ortaya çıkan yeni birey için önemli olan

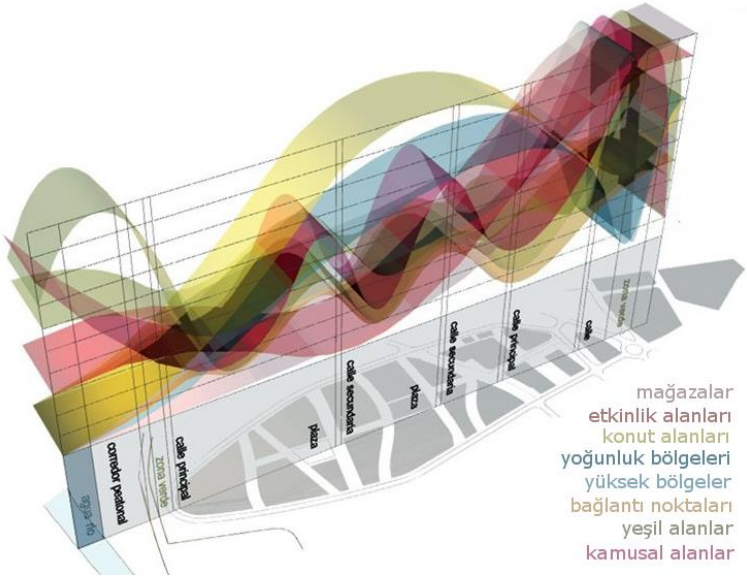
mülk edinme değil, uçarak 10 milyon mile ulaşmadır, sahip olduğu en kalıcı ilişki havalimanı görevlilerinin onunla konuşurken kullandıkları cümlelerdir ve kendini rahat hissettiği yer evi değil, otel odaları ve havalimanlarıdır. Bu nedenle filmin son sahnesinde uçakta iken Ryan kendisine sorulan "Nerelisin?" sorusuna havayı kast ederek "Buralıyım!" diyerek cevap verir. Yeni bireyin yer ile ilişki kopmuştur.



Şekil 3.2 : Up in the Air filminden bir sahne, (Url-8).

Bu bağlamda modern dönemde kurumlar arası yapılan hareketin, günümüz postmodern dünyasında zamanın kazanılan ya da kaybedilen bir değere dönüşmesi ile birlikte hızlandığını söyleyebiliriz. Zamanla bu hareketin hızlanması mesafenin daha kısa sürede alınmasına ve beraberinde mekanların birbirlerine yakınlaşması algısına neden olur. Birbirine yaklaşan mekanlar girdikleri etkileşim sayesinde öncesindeki tekil kimliklerinden uzaklaşırlar. Bu durumda mekanların birbirine benzeşmesi, arada yeni mekanların türemesi ya da bu mekanların bir bütün olarak algılanması durumu ortaya çıkabilir. Bu durumun günümüz sürekli "hareket halinde olan" ve bir çok ihtiyacını da bu hareketi esnasında karşılamak isteyen bireyi için bir imkan oluşturduğunu söyleyebiliriz. Bu hareket halinde olma durumunun bir takım etkileşimlerin ve ilişkilerin doğmasına yardımcı olduğu düşünülmektedir. Bu etkileşimlerin de hareketin durakları olan mekanlarda yeni mekansal oluşumların ortaya çıkmasına neden olduğu görülebilir. Hızlı tren istasyonlarında yer alan ofis binaları, alış-veriş merkezleri ya da sergi salonları, bu duruma örnek olarak verilebilir. Şekil, 3.3'de UNStudio tarafından Bilbao'da tasarlanan master plan ve istasyon alanı projesine ait diyagram görülmektedir. Bu diyagramda görüldüğü gibi istasyon binalarının tasarımı artık yalnızca bina ölçeğinde değil kentsel ölçekte

düşünülmektedir. Yapılar ulaşım faaliyetlerine hizmet etmenin yanı sıra, çevresindeki mağazalar, yeşil alanlar ve konut grupları ile bir bütün olarak çalışmaktadırlar. Ortaya çıkan bir başka durum ise; bireyin hayatındaki bazı kurumların mekânsal olarak karşılığını başka yerlerde bulmasıdır. Sürekli hareket halinde olan bireyin otel odalarını evi gibi kullanması bu durumu örnekler niteliktedir.



Şekil 3.3 : Master Plan ve İstasyon Alanı, Bilbao, İspanya, UNStudio, (Url-9).

Tren istasyonlarındaki bu değişim Edwards tarafından dördüncü nesil havalimanları olarak tanımlanan havalimanlarının geçirdiği değişime benzetilebilir. Edwards (2005) dördüncü nesil havalimanlarının satış alanları, otelleri, gelişmiş ulaşım ağları, müzeleri, oyun salonları ile karmaşık bir yapı ve gerçeklik olarak karşımıza çıktıklarını dile getirmiştir. Mekan kurgularındaki bu değişiklikler ve tekil fonksiyonun yanında eklenen işlevlerin havalimanlarının ve yüksek hızlı tren istasyonlarının tüketim kültürünün bir parçası haline gelmesine katkı sağladığını söyleyebiliriz.

Elgün ve diğ. (2013) Baudrillard'ın göstergenin tarihsel değişimi yorumundan hareketle ilk dönemde havalimanlarının basit bir ulaşım eyleminin göstergesi olduğunu ve gerçek ile ilişkisi olduğunu ancak dördüncü nesil havalimanlarının göstergeler sisteminin bu ulaşım eylemi ile ilişkisi olmadığını söylemişlerdir. Bu durumu havalimanlarının pazar yeri ile ilgisi kalmayan büyük alışveriş merkezleri gibi; ulaşım ile ilgisi kalmayan dev kompleksler haline gelmesi ile örneklemişlerdir. Bu durum günümüz yüksek hızlı tren istasyonlarının melez yapıları ile benzetilebilir.

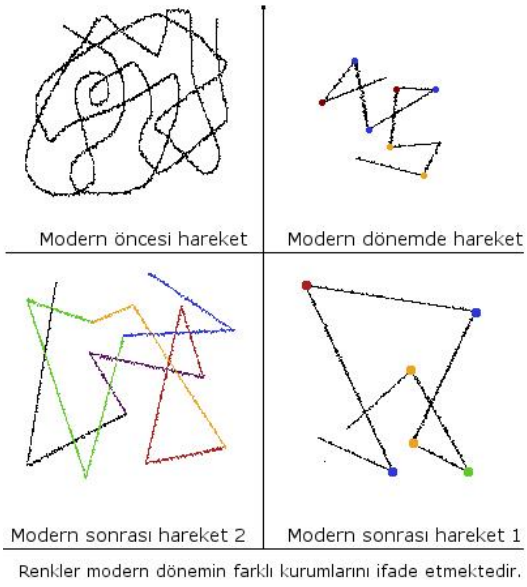
Yüksek hızlı tren istasyonları da içelerinde bulunan sergi alanları, ofis birimleri, alışveriş dükkanları gibi işlevleri ile artık yalnızca ulaşım işlevine hizmet etmemekte sürekli hareket halinde olan bireyin bu hareketi esnasında ki tüm ihtiyçlarına cevap verir nitelikte kurgulanmaktadır.

Bireyin bu sürekli hareket halinde olma durumu ile göçebe bireyin hareketinin karşılaştırılması mümkündür. Göçebe birey hareket ederken evini ve tüm yaşamsal faaliyetlerini beraberinde götürmektedir. Doğanın gösterdiği doğrultuda belirli zamanlarda belirli bir yere göç eder ve gittiği yere kurabildiği kolaylıkta bozabileceği şekilde barınağını yapar. Göçebe birey bu barınağı yalnızca bazı doğa olaylarından korunmak ve uyumak için kullanır. Sürekli hareket halinde olan günümüz bireyi de bu sürece benzer bir süreç yaşar. Örneğin Brüksel'de yaşayan bir iş adamı haftanın belirli günleri yüksek hızlı treni kullanarak Lille'e gider. İş adamı Lille'e gittiğinde kendine orada kalacağı bir otel odası tutar. Ve bu otel odasını yalnızca uyumak için kullanır. Geriye kalan tüm aktivitelerini kentin her hangi bir yerinde gerçekleştirir. Lille'de işi biten adam otel parasını ödeyerek otelden ayrılır. İş adamı eğer otel rezervasyonu internet üzerinden gerçekleştirmişse otel personeli ile de hiçbir iletişim kurmak zorunda kalmaz. Yani otel iş adamı için barınaktan başka bir şey değildir. Lynch yerleşik olmayı; etrafında merkezkaç hareketi ile dolaşılan sabit bir merkezin olması olarak tanımlar. Lynch'e göre bu durumda göçebe olmak insanın döneceği bir yeri olmaması anlamına gelmez, ama döneceği yeri–merkezini- yanında taşıdığı ve gerektiğinde toplayıp yeniden kuruduğu bir yaşayışı anlatır. Bu durumda günümüz sürekli hareket halinde olan bireyini de "göçebe" olarak niteleyebiliriz.

Öte yandan bu iki hareketi birbirinin aynı olarak nitelendirmek sorunludur. Göçebe birey henüz ev kavramı ile tanışmamıştır. Bu nedenle yer ile teması (ilişkisi) arasında herhangi bir aracı bulunmaz. Bireyin varlığı bulunduğu yer ile bütünleşiktir. Bu nedenle hareketi esnasında coğrafya ne kadar değişirse değişsin bireyin geçirdiği değişim coğrafyanın değişimden daha büyük olduğu için "yerden kopma" yaşamaz.

Fakat günümüz "göçebe" bireyi "ev"i deneyimlemiştir. Ev bireyin ilk mekanıdır. Bireyin "yer"e dair algısı ev üzerinden kurulur. Başka bir değişle birey yer ile ev aracılığıyla iletişime geçebilir. Birey karşılaştığı tüm mekanlarla ilişkisini de bu "ev" algısı üzerinden kurar. Bireyin ev algısının canlanmadığı yerler "evden uzak" iken, eve dair algı ile deneyimlenen yerler "ev gibi" değerlendirirlir.

Fakat bireyin varlığının biricik olması gibi evde olma algısı da biriciktir. Bu algı sürdürülebilir fakat tekrarlanamaz. Bu nedenle birey evdeymiş gibi hissini yaşadığı yer bir yanılsamadan ibarettir ve bu yerlerde birey yerden kopmuş olur. Şekil, 3.4'te tarihsel süreç içerisinde bireyin hareketi analiz edilmiştir. Modern öncesi göçebe toplulukların hareketi, bir ev algısı ve yerleşme durumu olmaksızın sürekli bir hareket olarak algılanabilir. Modern döneme gelindiğinde farklı renkler modern döenmde ortaya çıkan iş, okul vb. kurumlar ve evi tanımlmaktadır. Bu dönemde hareket bu kurumlar arasında gerçekleşmektedir. Post modern döneme gelindiğinde ise iki türlü hareket karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan birincisi modern dönemdeki kurumların aralarındaki mesafelerin genişlemesi ile gerçekleşen hareket iken diğeri bu hareketin süreklilik kazanması ile bu durakların (kurumların) harekete bağlı olarak değişmesi durumudur. Bireyin bir "evi" ya da "iş ortamını" bu hareketi sayesinde oluşur. Bu durum bireyin işi ya da evini beraberinde taşıması ile ilkel bireyin harektine benzetilebilir.



Şekil 3.4 : Tarihsel süreç içerisinde hareket.

Bireyin şeylerle kurduğu ilişkiyi geçicilik üzerine inşa etmesi, sürekli ve hızlı hareketi ve modernizmle birlikte başlayan bağlamını dışlayan yapılarla ilişkisi bireyin yerle kurduğu ilişkinin zayıflamasına ve yersizlik kavramının ve yersiz bireylerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu sürekli hareket halinde olan bireyin yerden kopuşunu desteklediği için yersizlik kavramına bakılması uygun görülmüştür.

Yersizlik/Yersizleşme:

Yeri pratiğe/eyleme dayalı bilgilerimizle kavradığımızı söyleyen Relph yersizliği yeri hissetmenin ve yerleşmenin kaybı olarak açıklar (Relph, 1976). Küreselleşmenin etkisi altındaki dünyada tüketim faaliyetlerinin her geçen gün artması, buna bağlı olarak popüler kültürün kendini sürekli yenilmesi ve bireyin hareketinin hızlanmasıyla zaman, mekan ve anlam arasındaki ilişkinin zayıflamaya başladığı söylenebilir. Bu durumun teknolojik gelişmelerle birleşmesi nesneleri "yer"den bağımsız hale getirmiş ve onlara her an her yerde olma olanağı sağlamıştır.

Yersizlik kavramanı Marc Augé'nin "yer-olmayan" (non-lieu / non-place) kavramı ile anlaşılabilir. Ona göre "yer" kimlik ve ilişkiyi birleştirmek suretiyle tarihseldir. Aynı içeriklerden yoksun olan yapılı çevre ise "yer-olmayan" dır. Eğer bir "yer", orada yaşayan insanlar ve toplum tarafından kimlikli, ilişkisel ve tarihsel olarak tanımlanabilirse "mekan" olarak nitelendirilebilecektir, aksi takdirde "mekan"la ortak bir bağ kurmasına imkân sağlayacak kimliksel, ilişkisel ve tarihsel bir bağ ve yaşanmışlık mevcut değilse, bu mekanlar "yok-mekan"lar olarak algılanacaktır (Auge, 1995).

Herhangi bir bağlama sahip olmayan bu yok-mekanların bireyin yer ile ilişki kurmasına engel olduğunu ve ona bulunduğu yeri unutturduğunu ve bu durumda da onu yerden kopardığını söyleyebiliriz. Karasakaloğlu'nun Ibelings'den aktardığına göre, küreselleşen dünyadaki bilgi ve insan hareketliliğinin artması, mimarlık ve kent planlamasını etkilemiş, zaman ve mekan arasındaki ilişkileri yeniden düzenlemiştir. Kendi bulunduğu çevrenin ve zamanın özelliklerinden ziyade, referansını kendi iç dinamiklerinden alan, mekanın kullanımının anbean önceden belirlenmiş olduğu yeni bir mimarlık anlayışı ortaya çıkmıştır. Bu anlayış özellikle küresel sermayenin dünya üzerindeki akışında etkili olan alışveriş merkezleri, temalı tatil köyleri, oteller, havaalanları, otobanlar, fast food restoranları gibi bina tipolojilerinde kendini göstermektedir. Bu mekanlar genellikle içlerinden geçilen ancak benimsenmeyen, dünyanın herhangi bir yerinde, herhangi bir zaman diliminde tasarlanmış bütünler olarak karşımıza çıkarlar (Karasakaloğlu, 2011)[13].

[13] Orijinal metin için bkz: Hans Ibelings, (1988). Supermodernism: Architecture in the Age of Globalisation, NAI Publisher.

Yok mekanların iki belirgin özelliği olduğunu söyleyebiliriz. Birincisi bu mekanların içerisinde her zaman belirli bir amaca yönelik olarak bulunulmasıdır. İkincisi ise yok-mekanların çoğu kez belirli kullanım talimatları sayesinde anlaşılabilmesidir. Bu durum bireyin içinde bulunduğu yok-mekanda daha önce bulunmuş olmasa da, benzerinde bulunmuş olduğundan, ne yapacağını nasıl davranacağını bilmesini sağlar. Mekanın bireye bu şekilde tanıdık gelmesi onun kendini evinde hissetmesini sağlar.

İnsanlar yaşadıkları mekanlarla ilişki kurmakta, onlara anlamlar atfetmekte ve içinde bulundukları bu yaşamsal çevre aracılığı ile kimliklerini oluşturmaktadırlar (Karasakaloğlu, 2011). Yok-mekanlar, 21. yüzyıl insanlarının değişen dünya algısı ile gelişen mekanlar olduğu için, temsil ettiği anlamlar da postmodern insanın beklentilerine uygun ürünler, görüntüler, zamanlar ve yaşamlar tanımlar. Ayrıca yok-mekanlar insanların farklılık arayışları, tüketim alışkanlıkları, modada, fikirde, imajda kısa ömürlülük ve geçicilik beklentileri gibi eylemlerinin önce üretilip sonra tüketildiği alanlardır. Bu bağlamda yok-mekanların bireyin kendi kimliği ile ilişki kurmasına gerek kalmadan ona yaşadığı çağa ait alışkanlıklarını sunarak kimliksiz bir aidiyet duygusu yaşattığı söylenebilir. Bireyin aynı markalar, aynı imajlar, aynı temsil biçimleri ile yabancısı olduğu bir yerde karşılaşması bile ona kendini evinde hissettirir. Bu durum da bireyin yersizleşmesini sağlar.

Tez kapsamında yok-mekanlar ve yersizlik kavramının önemi bireyin yeksek hızlı trenler sayesinde kazandığı hareketlilik sonucu ortaya çıkan yerden kopma durumunun yok-mekanlar ile desteklenmesidir. Buradaki sürekli hareket halinin yersizliği doğurma sebebi evde olmama (ama evdeymiş gibi olma) durumundan kaynaklanmaktadır.

Zaman-Mekan Sıkışması:

Aslında ilkel toplumlardan günümüze kadar geçen sürede üretim ve tüketim faaliyetleri, zaman, hareket ve mekan arasındaki ilişkilerin anlatıldığı tüm bölümler mekanın zaman içinde nasıl sıkıştığını anlatmaktadır. Fakat kavramın daha iyi anlaşılabilmesi için bu bölümde, ilgili tanımlar ve tez kapsamındaki önemine değinilmek istenmektedir.

“Zaman-mekan sıkışması”, Harvey’in, bu kavramların anlamlarındaki köklü değişimin ve kapitalizmin, hayatın hızını artırışının yarattığı mekansal tüketim

durumlarını tarif etmek için kullandığı bir kavramdır. Harvey özellikle "sıkışma" terimini kullanmasının sebebini; bir yandan kapitalizmin tarihine hayatın hızının artışı damgasını vururken, bir yandan da mekânsal engellerin aşıldığını, sağlam biçimde iddia etmenin mümkün olduğunu düşünüyor olmasıyla açıklamaktadır (Özbey, 2007).

Zaman–mekan sıkışmasının ortaya çıkmasındaki en büyük etkenin ulaşım ve iletişim alanında yaşanan gelişmeler olduğunu söyleyebiliriz. Ulaşım alanındaki gelişmeler, teknolojinin gelişmesi ile birlikte yeni ulaşım araçlarının yapımı ile gerçekleşmiştir. Bu alandaki en önemli gelişmenin de trenlerin icat edilmesi olduğunu söyleyebiliriz. Banister (2011) bundan 150 yıl öncesine kadar seyahat mesafelerinin yürüyerek ya da at üstünde yapılabilen seyahatlerle sınırlı olduğunu söylemiştir. Demiryolu ulaşımının kullanılmaya başlanması ile birlikte bu hızın artması seyahat mesafelerinin de değişmesine neden olmuştur. Seyahat hızı yürüyerek 5km/s, at ile 10 km/s iken tren yolculukları ile birlikte bu değer 40 km/s olarak değişmiştir. Günümüzde ulaşım sistemlerinin hızları daha artmıştır. Uçaklar ve yüksek hızlı trenlerin kullanımı seyahat sürelerinin daha da kısalmasını sağlamıştır. Seyahat sürelerinin kısalması ise bireyin daha geniş mesafelerde etkin olabilmesini sağlamıştır. Günümüzde 250-320 km/s hız yapabilen yüksek hızlı trenler orta ölçekli mesafelerde etkin olarak kullanılmaktadır. Hızlı trenlerin bu kullanımı mesafeleri zaman-mekan sıkışması kapsamında o kadar yakınlaştırmıştır ki bu seyahatler günübirlik yapılabilir hale gelmiştir. (Şekil 3.5)

Bauman (1999) kıtalar ve yer küre üzerindeki büyük bölünmelerin sebeplerinin ulaşımın ilkelliği ve seyahat etmenin zorluğu yüzünden bir zamanlar büyük bir sorun olarak algılanan mesafelerin etkisiyle ortaya çıktığını söylemiştir. Bu durumda günümüzde bu mesafelerin her geçen gün, zaman içinde sıkışması, bu bölünmeleri tekrar bir araya getirir nitelikte olduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca Bauman mesafelerin bu sıkışmasına karşı, gerçek dünyada bir sınır fikrini savunmanın güçleştiğini söylemiştir.

Bauman (1999) “uzaklığın” nesnel, kişisellikten arınmış fiziksel bir veri olmaktan çok toplumsal bir ürün olduğunu; mesafe kat ediliş hızına (ve para ekonomisinde o hıza erişimin maliyetine) bağlı olarak değiştiğini söylemiştir.

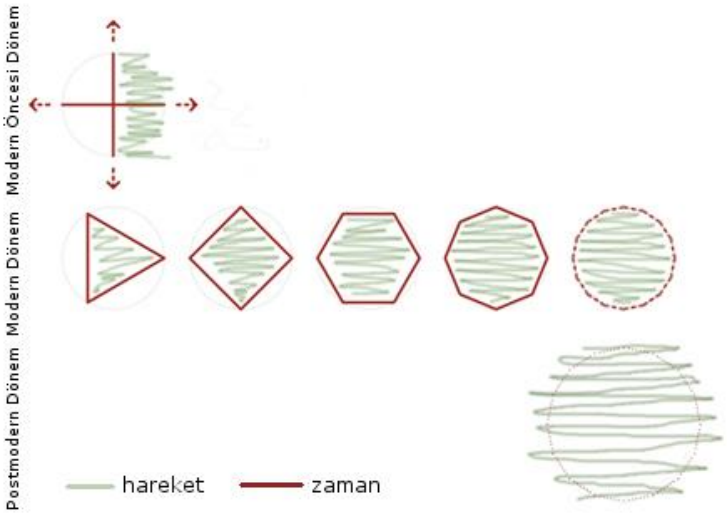


Şekil 3.5 : Harvey'in küçülen dünya haritası, (Harvey, 1997)

Ulaşım sistemlerindeki bu gelişmelerin yanında zaman-mekan sıkışması konusunda belki de ondan daha etkili olabilecek iletişim teknolojileri gelişmesi de söz konusudur. Giddens'in deyimiyle 'seyahat süresinin sıfıra düşmesi' mesafelerinde aynı şekilde birbirine bir o kadar yaklaşmasına neden olmuştur. Bauman (1999) yakın dönem gelişmeler içinde en çığır açıcı olanı enformasyonu yerel ölçekte yaymanın maliyeti ile küresel ölçekte yaymanın maliyeti arasındaki farkın azalması olduğunu söylemiştir.

Şekil 3.6 bu bölümde ele alınan zaman kavrayışına bağlı değişen hareket ve mekan kavrayışını anlatmaktadır. Modern öncesi dönemde hareket geniş aralıklara sahip zamana göre şekillenmektedir. Modern döneme gelindiğinde zaman mesafelerinin aralarının belirli tanımlar (ev, iş, okul…) oluşturacak şekilde daraldığını (sınır oluşumu) ve hareketinde bu tanımlar doğrultusunda gerçekleştiğini görmekteyiz. Modern dönemde zaman aralarındaki mesafe her seferinde daralma göstermiştir. Bu duruma bağlı olarak postmodern dönemde daralan zaman mesafelerine karşı

hareketin gerçekleştiği mekanın genişlemesi sonraki dönemde zaman-mekan sıkışmasını doğurmuştur.



Şekil 3.6 : Zaman-mekan-hareket ilişikisi

Bu bölümde zaman kavrayışındaki bu değişimlerin bireyin hareketine ve beraberinde mekan kullanımına etkileri incelenmiştir. Bu noktada hareket kavramı, zamanı ve mekanı bir arada değerlendirme imkanı sağlaması nedeniyle önemli bulunmuştur.

İnsanoğlunun 'maddi ve manevi değerlerini oluşturma biçimi' olarak tanımlanabilen üretim biçimlerinin bireyin zamanla ve dolayısıyla mekanla ilişkisinin değişime uğramasına neden olduğu tespit edilmiştir. Bu nedenle tarihsel süreç içerisinde göçebe toplulukların tarım toplumuna ve ardından endüstri ve bilgi toplumuna evrimi üretim faaliyetleri çerçevesinde analiz edilmiştir. Bu bölümü oluşturan alt başlıklar izlenen tarihsel süreçte bireyin edindiği farklı roller kapsamında düzenlenmiştir.

Bu kapsamda ilk bölümde üretim faaliyetleri doğada var olma ve varlığını sürdürebilme yönünde olan göçebe ve tarım toplumlarında bireylerin hareketi ve mekan kullanımları "yer değiştirme" ve "yerleşme" kavramları üzerinden incelenmiştir. Bu bağlamda bireyin yer değiştirerek geçirdiği değişim coğrafyanın değişiminden daha değerli bulunmuştur.

İkinci bölümde hareket modern dönemin kurumları arasında gidip gelme bağlamında değerlendirilmiştir. Bu bölümde çalışan birey kimliğiyle ele alınan bireyin mekan kullanımları, bu kurumların ayrı mekanları kapsamında geliştiği görülmüştür.

Son bölümde ise zaman kazanmak amacıyla hızlanan bireyin mekan kullanımları analiz edilmiştir. Bu kapsamda bireyin hareketi ve mekan kullanımı iki aşamada ele

alınmıştır. İlk olarak hızlı bireyin yine kurumlar arasında gerçekleştirdiği ama bu sefer daha uzak mesafeleri alabildiği hareket ve ikinci olarak da bireyin bu hareketi sayesinde ortaya çıkan yeni yaşam biçimi , ilişkileri ve bunların mekânsal oluşumları ele alınmıştır.

Bu kapsamda tarihsel süreç izlendiğinde zamanın her seferinde daha küçük parçalara bölünürken, mekanın modern dönemin başlangıcından itibaren bölündüğü küçük parçaların birleştirilmesi ile bireyin hayatına dahil olduğu ve bu durumun zaman-mekan sıkışmasını ortaya çıkardığı tespit edilmiştir.

Bu bölümden elde edilen notlar kapsamında sonraki bölümde, bireyin hızlı hareket etme biçimlerinden biri olarak değerlendirilen yüksek hızlı trenlerle günü birlik yaptığı seyahatlerin, günlük mekan kullanımı üzerindeki etkileri incelenmek istenmektedir.

4. ZAMAN-MEKAN SIKIŞMASI BAĞLAMINDA YÜKSEK HIZLI TRENLER

Bu çalışmanın amacı zaman-mekan sıkışmasının bireyin gündelik mekan kullanımı üzerindeki etkilerinin yüksek hızlı trenler üzerinden tartışılmasıdır. Bu noktada diğer hızlı ulaşım sistemleri arasından (uçak, hızlandırılmış otoyollar) yüksek hızlı trenlerin seçilmesinin sebebi, sistemin genel olarak pratikliği ile gündelik hayata daha fazla etki edebiliyor olmasıdır.

Önceki bölümde hareketin mekan kullanımları üzerindeki etkisi ve 'hızlı hareket'in ortaya çıkma süreci üzerinde durulmuştur. Üretim ve tüketim faaliyetlerinin değişmesi ve buna bağlı olarak zaman kavrayışının değişmesi sonucu ortaya çıkan hız ve hızlı hareket bireyin daha kısa sürelerde daha uzun mesafelerde etkin olmasını sağlamıştır. Ayrıca bireyin bu hızlı hareketi ve tüketim alışkanlıklarının, modern dönemden itibaren ortaya çıkan, bağlamından uzak yapılarla birleşmesi bireyin yerden kopmasına neden olduğu düşünülmekledir.

Bu bölümde bireyin gerçekleştirdiği bu hızlı hareketin mekan kullanımları üzerindeki etkisinin zaman-mekan sıkışması bağlamında, yüksek hızlı trenler üzerinden okunması hedeflenmektedir. Bu kapsamda yüksek hızlı trenler mesafenin tüketimi konusunda tüketim süresini kısaltan bir araç olarak düşünülmektedir. Yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerde seyahat süresinin kısalmasının en önemli sonucu ise bu seyahatlerin günübirlik yapılmasını sağlıyor olmasıdır. Bireyin kentler ve hatta ülkelerarası günübirlik seyahat edebiliyor olması, günlük mekan anlayışının genişlemesine neden olduğu düşünülmektedir.

Bu tezin ortaya çıkışı modernizmin temsili olarak düşünülebilecek trenlerin bireyin hayatındaki etkisine benzer şeklide, yüksek hızlı trenlerin de postmodernizm ve küreselleşmenin etkisi altındaki dünyada, bireyin hayatına etkidiği düşüncesidir. Başka bir değişle bu düşünce tren-modernizm ilişkisinin yüksek hızlı tren postmodernizm arasında kurulup kurulamayacağı fikri ile ortay çıkmıştır. Bu düşüncenin gelişmesindeki en önemli etken ise Olivier Klein'in 2004 yılında

Time&Society Dergisi'nde yayınlanan "Social Perception of Time, Distance and High-Speed Transportation" makalesidir. Klein makalenin amacını hızlı ulaşım sistemleri (özellikle yüksek hızlı trenler ve TGV'nin) günümüz toplum yapılaşmasındaki etkisinin incelenmesi olarak açıklamıştır. Klein, Emile Durkheim'in "The Elementary Forms of Religious Life" da değindiği zamanın kolektif bir olgu ve toplumsal yaşamda sonuçlanan 'düşünce kategorisi' olduğu fikrinden yola çıkarak, toplumsal yapının toplumsal zaman kavrayışı üzerinden şekillendiğini belirtmiştir. Bu kapsamda makalede hızlı ulaşım sistemlerinin toplumdaki değişen zaman kavrayışı ve buna bağlı gelişen isteklere nasıl cevap olduğunu araştırmayı hedeflemiştir. Klein farklı tarisel süreçler içerisinde toplumsal yapılanmaların oluşturduğu farklı zaman kavrayışlarını "task-structured time", "industrial time" ve "fragmented time" olarak ayırmıştır. "task-structured" Endüstri Devri öncesine ait doğa ile iç içe olunan ve henüz ölçülmeyen zamanı anlatırken, "industrial time" Endüstri Devrimi ile birlikte işlerin organize edilmesi amacıyla ortaya çıkan zamanı anlatmaktadır. Klein "industrial time" yapısının günümüzde geçerliliğini korumasın rağmen günümüz, toplumlarının yapısını anlatmaya yetmediğini söylemiştir. Klein'in günümüz toplumlarının yapısını anlatmak için "industrial time" ile birlikte kullandığı "fragmented time" ise parçalanmış zamanı anlatmaktadır. "Fragmented time" "industrial time"ın parçalarından oluşan yeni bir zaman olarak da yorumlanabilir. Klein "fragmented time" da "industrial time"daki gibi iş zamanı ve özel zaman ayrımı olmadığını belirtmiştir. Bu farka rağmen Klein her iki zaman anlayışının da zaman kullanımını yoğunlaştırmak için artan baskıyı açıkladıklarını söylemiştir.

Klein günümüz toplumlarındaki zaman kavrayışını yüksek hızlı trenler üzerinden incelerken hızı "industrial time"için bir olanak olarak "fragmented time" için ise bir gereklilik olarak ele almıştır.

Klein'in bu makalesinden hareketle çalışmanın bu bölümünde günümüzde zaman kavrayışındaki değişimin küreselleşmenin etkisinde zaman-mekan sıkışması olarak karşımıza çıkma durumu yüksek hızlı trenler üzerinden incelenecektir. Bu bağlamda yüksek hızlı trenlerle yapılan seferlerin en önemli olanağı olarak düşünülen günü birlik seyahatler ve bunların bireyin mekan kullanımı ve algısına etkilerinin, daha önceki bölümlerde ele alınan üretim, tüketim, sınır, hız, küreselleşme ve yersizleşme gibi kavramlar üzerinden araştırılması hedeflenmektedir. Bu kapsamda öncelikle

seyahat kavramı, hızlı trenler ve gündelik seyahatler üzerinde durulacaktır. Ardından elde edilen bu veriler doğrultusunda Eurostar hattı, bir reklam filmi, ve son olarak bir kısa film üzerinden bir okuma yapılacaktır.

4.1 Seyahat Kavrami ve Bir Tüketim Biçimi Olarak Hizli Seyahat

TDK'nın Güncel Türkçe Sözlüğü'ne göre;

Seyahat: Yolculuk

Yolculuk: 1. Ülkeden ülkeye veya bir ülke içinde bir yerden bir yere gidiş veya geliş, gezi, seyahat, sefer. 2. Bu gidiş gelişte geçen süre. 3. Herhangi bir taşıtla bir yere gidip gelme,

Olarak tanımlanırken yolculuk kelimesi Kentbilim Terimleri Sözlüğü'nde;

Yolculuk: Belli bir başlangıç noktasından varış yerine değin tek bir taşıtla gidilmesini içeren insan devinimi.

Bu tanımlara göre seyahat kelimesinin hareket, devinim ile tanımlandığını görmekteyiz. Cansu Tolunay (2011) ise "Yolculuk İzinde Birey Mekan Karşılaşmaları" isimli yüksek lisan tezinde yolculuk kelimesini bireyin (bir başlangıç noktasından varış noktasına) (araçlı ya da araçsız) hareketi olarak tanımlamıştır. Tanımlarda da hareket ile ilişkisi görülen yolculuk/seyahat kavramı hareket etme durumu ya da isteği olarak nitelendirilebilir. Tolunay yolculuğun, hareketin, zaman ve konum niteliklerini taşırken, bireyin algısının da eklenmesiyle farklılaşarak kendisini hareketten türettiğini söylemiştir.

Göçebe toplulukların göç etme hareketini saymazsak bilinen ilk en büyük yolculuk Afrika'dan Asya'ya yapılan yeni yerleşim ve beslenme yerleri bulmaya çalışan insanların yolculuğudur. Daha sonra Hicret, Coğrafi Keşifler, James Cook'un Büyük Okyanus'u keşif yolculuğu, Darwin'in Beagle yolculuğu gibi farklı amaçlı hareketlerden bahsedilebilir (Tolunay, 2011). Günümüzde gerçekleştirilen seyahatler ise; iş seyahati, aile ziyareti amaçlı seyahatler, daha iyi eğitim ve sağlık hizmetleri alabilmek için yapılan seyahatler, alış-veriş ve tatil (kültür turları, dinlenme) amaçlı yapılan seyahatlerdir. Bu durumun aşağıdaki soru-cevabı doğurduğunu söyleyebiliriz.

- günümüz insanı neden seyahat eder?

- insanlar bulundukları yerde elde edemediği değerleri elde edebilmek adına seyahat eder!

İlk çağlardan itibaren farklı amaçlarla ve farklı kapsamlarda yapılan hareketin gelişmesindeki en önemli etkenin ulaşım alanında yaşanan teknolojik gelişmeler olduğunu söyleyebiliriz. 150 yıl öncesinde günlük seyahat mesafeleri yürüyerek ya da at üstünde yapılabilen seyahatlerle sınırlıydı. Fakat demiryolu ulaşımının kullanılmaya başlanması ile birlikte bu hızın artması seyahat mesafelerinin de değişmesine neden oldu. Yürüyerek 5km/s olan seyahat hızı at ile 10 km/s iken tren yolculukları ile birlikte bu değer 40 km/s olarak değişmiştir (Banister, 2011). Bu durumun yanı sıra üçüncü bölümde ayrıntılı olarak incelendiği gibi, ilk çağlardan beri bireyin hareketi, üretim ve tüketim faaliyetleri ile de yakından ilgilidir.

> Ekonomiyi dalgalandıran teknolojik gelişimler, yolculukları da hareketlendirir, aynı şekilde yolculuklar da ekonomiyi. 19.yy'a kadar çalışma dışı yolculuk dar seçkinler grubuna olanaklı iken, 19. yüzyılın sonuna kadar gelişen demiryolu sistemiyle yolculuk daha yaygın hale gelir, 20. yüzyılda otomobil gibi farklı ulaşım yollarıyla yolculuk çok daha kolaylaşır, yaygınlaşır ve bireyselleşir (Urry,1995).

Newton fiziğinde zamana bağlı bir değişken olan "hız" (km/sa) günlük yaşantımızda, zaman kavramından bağımsızlaşarak, zaman kavramını kendine bağımlı hale getirmiştir (Aydınlı, 2008). Hızlı olan zaman kazanırken, yavaş olan zaman kaybına neden olmaktadır. Daha önceki bölümlerde tüketim süresinin kısaltılması ile ilişkilendirilen hız, ulaşım kapsamında düşünüldüğünde mesafenin tüketiminde süreyi kısaltan bir değer olarak karşımıza çıkar. Ulaşım alanında hızın bu tüketim süresinin kısaltılması ve teknolojik gelişmelerin birleşmesi sonucu hızlı hareket etme/hızlı seyahat olarak ortaya çıktığını söyleyebiliriz. Öte yandan küreselleşmenin etkisi altındaki günümüz dünyasında, daha uzak mesafelerin birbiri ile etkileşime geçmesi söz konusudur. Bu durumda hızlı seyahat etme durumunun ortaya çıkış sebeplerini;

- Mesafeyi hızlı tüketme isteği ve gerekliği,
- Küreselleşmenin etkisiyle birbiriyle etkileşim halinde olan uzak mesafelerde, bu etkileşimde mesafeden kaynaklanacak kaybı azaltmak, olduğu söylenebilir.

Bu kapsamda soru-cevap şu şekilde değişir.

- günümüz insanı neden hızlı seyahat etmek ister?

- insanlar zaman kaybetmemek ya da zaman kazanmak adına hızlı seyahat etmek isterler.

Bu çalışma kapsamında zaman-mekan sıkışmasının bireyin günlük mekan kullanımlarına etkisinin araştırılması amacıyla diğer hızlı ulaşım araçlarında ziyade yüksek hızlı trenlerin seçilmesinin sebebi, yüksek hızlı trenlerin gündelik hayata etki edebilme seviyesinin daha iyi olduğunun düşünülmesidir. Yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin daha pratik ve esnek olması, gar binaların kent içindeki konumu vs. çalışma kapsamında yakalanmak istenen gündelik seviyeye daha yakın durmaktadır. Bu konuya sonraki bölümlerde tekrar değinilecektir.

Yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerde seyahat süresinin kısalması mesafelerin gittikçe birbirine yaklaşmasına sebep olmuştur. Zaman-mekan sıkışmasının bir örneği olabilecek bu durum akıllara Paul Virilio'nun "coğrafyanın sonu" kullanımını getirmektedir. Bu konuda Bauman (1999) kıtalar ve bir bütün olarak yer küre üzerindeki bölünmelerin, ulaşımın ilkelliği ve seyahat etmenin zorluğu yüzünden bir zamanlar kelli felli bir gerçek olan mesafelerin ürünü olduğun ancak şimdi, ulaşım sistemleri geliştiğinde anladığımızı söylemiştir. Bauman'ın bu sözlerini zaman-mekan sıkışmasının temsil edildiği çizimlerle birlikte düşündüğümüzde ulaşım sistemlerinin gelişmesi ile ortaya çıkan birleşme, mesafelerin yakınlaşması daha iyi okunabilmektedir. (Şekil, 4.1)



Şekil 4.1 : Yüksek hızlı trenlerle kısalan seyahat sürelerinin sıkıştırdığı Avrupa haritası, (Url-10)

4.2 Hızlanma İsteği ve Yüksek Hızlı Trenler

Hız kavramı üretim ve tüketim kavramları ile yakından ilgilidir. Hız ilk olarak üretim süresini azaltmak için üretim bandı gibi seri üretim biçimleri ile karşımıza çıkmış ve aşırı üretimin gerçekleşmesine neden olmuştur. Günümüz dünyasına hakim olan üretim ise yoğunluğunun aşırı tüketimi gerekli kıldığını söylemek mümkündür. Bu aşırı tüketim ise tüketim süresinin kısalması ile ilgilidir. Bu noktada hız kavramı tüketim süresini kısaltan bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır.

20. yüzyıldan itibaren tüketim kavramının uğradığı değişim tüketimin yalnızca malı değil beraberinde dili, kültürü ve mesafeyi de içermesine neden olmuştur. Ayrıca tüketim alanında yaşanan gelişmelerin, bireylerin ihtiyaçları doğrultusunda değil özendirilerek tüketme durumunu ortaya çıkardığı söylenebilir. Örneğin sürekli hareket halinde olan bireylerin bulunduğu toplumda hareketsizlik bir eksiklik olarak nitelendirilmekte ve bu nedenle hareket özendirilerek bir ihtiyaç haline gelmektedir. Öte yandan günümüzde dünya genelinde ilişkilerin artması, bu ilişkilerin çoğu kez kendi üzerinden gerçekleşen bireyin de bu ilişkilerin gelişmesinin sağlanması için hızlanma gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bu durumda hızlanma isteğinin bireyin aşırı tüketim isteğine bağlı olarak günümüz etkileşimli dünya şartlarında ortaya çıktığını söyleyebiliriz. Öte yandan günümüz dünyasına hakim olan, sabit olmayan, garantisiz çalışma koşullarının, esnek üretimin ve küresel ekonominin her an iptal edilebilir yüzer gezer koşullarının da bireyin sürekli hareket halinde olmasını ve bu hareketini de hızlandırmasını gerektirmektedir. Yüksek hızlı trenlerin bireyin bu hızlanma isteğine karşı geliştirilen bir cevap olduğu düşünülmektedir. Ayrıca yüksek hızlı trenlerin bireyin bu hızlanma isteğinin artmasına da yardımcı olduğu söyelenebilir.

UIC (International Union of Railways, Uluslararası Demiryolları Kuruluşu) hızlı trenleri yeni hatlarda saatte minimum 250 km/s eski hatlarda ise 200 km/s hız yapabilen trenler olarak tanımlamıştır (Url-11).

Trenler 20. yüzyılda motorlu taşıtlar icat edilene kadar karada kullanılan tek ulaşım araçlarıydı. Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri 1933 yılından bu yana hızlı tren seferleri için buharlı trenleri kullanmaktadır. Bu trenler saatte 130km/s hız yapabilmektedir. 1957 yılında Tokyo'da Odakyu Electric Railway Japonya'nın kendi hızlı trenini kullanıma sokmuştur. Bu tren ise saate 145 km/s hıza ulaşmıştır. Tokyo

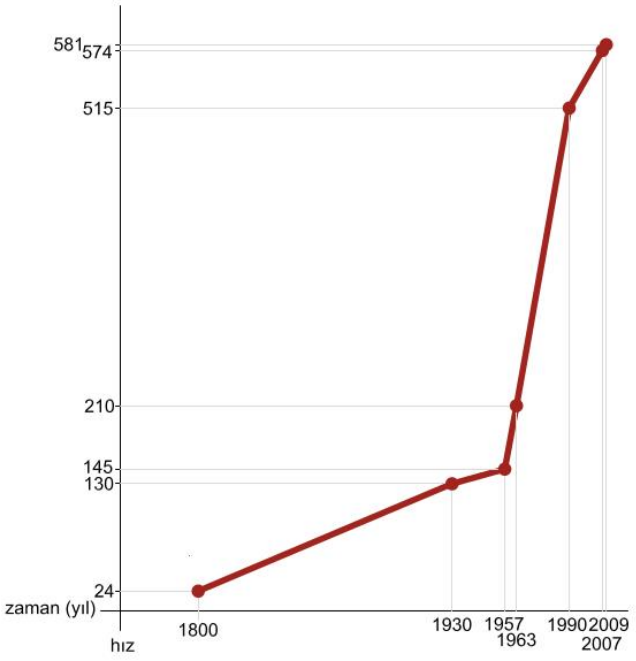
ve Osaka arasındaki yolcu sayısındaki yoğunluk, Japonya'nın hızlı tren geliştirme konusunda bir öncü olmasında önemli rol oynamıştır.

Dünyanın ilk yüksek hızlı treni hattı ise Japonya'nın geliştirdiği ve 1964 yılı Ekim ayında aktif hale gelen Tokaido Shinkansen hattı olmuştur. Shinkansen trenleri yolculu olarak 210 km/s hız ile dünya rekoru kırmıştır.

Avrupa kamuoyunun hızlı tren ile tanışması ise Ağustos 1965'te Münih'de gerçekleştirilen Uluslararası Ulaşım Fuarı sayesinde olmuştur. Ardından kullanıma geçen DB Class 103 adlı tren Münih ve Augsburg arasında saatte 200 km hız ile toplam 347 sefer yapmıştur.Takip eden dönemdeki en önemli gelişme ise Fransa'da yaşanmıştır. Fransız TGV (Train à Grande Vitesse, Yüksek Hızlı Tren) trenleri 1978 yılında Paris-Lyon arasında kullanıma girmiş ve 270 km/s hıza ulaşmıştır. (Url-12).

2007 yılında **574,8 km/s** hızla TGV'nin Fransa'da yaptığı en hızlı yolculuk rekoru, 2009 yılında Japonya da **581 km/s** hız ile Maglev treni tarafından egale edilmiştir (Url-13). (Çizelge 4.1)

Çizelge 4.1 : Tarihsel süreçte trenlerin değişen hızları



Şuan dünya genelinde yüksek hızlı trelerin kullanıldığı ülkeler; Çin, İspanya, Fransa, Japonya, Türkiye, Almanya, İtalya, Amerika, Güney Kore, Tayvan, İngiltere, Belçika, Hollanda, İsviçre ve Avusturya'dır. (Şekil 4.2)



Şekil 4.2 : Dünya genelinde yüksek hızlı tren kullanımları, (Url-14)

Yüksek hızlı trenlerin en önemli avantajı hız sayesinde seyahat süresinin kısalmasıdır. Bu hıza etki eden önemli etken ise trenlerin kullanıldığı hatların özellikleridir. Hattın hızlı olabilmesi için elektrik sistemleri, demiryolu sistemleri ve sinyalizasyon sistemlerinin birbirleri ile uyumlu olması gerekmektedir (Givoni, 2006, Hall, 2009). Hattın yüksek hızlı trenlerin kullanımına uyumlu olmaması trenlerin beklenilen hıza ulaşmasına engel olmasına neden olmaktadır. Bu durum da istenilen verimliliğin alınamamasını sağlar. Campos ve de Rus (2009) ülkelere göre yüksek trenler hatlarının kullanımını analiz etmişlerdir. Buna göre hat kullanımları 3'e ayrılmaktadır.

1. Özel Koridorlar: Japonya

   Bu kullanımda yüksek hızlı trenler kendi hatlarında, konvansiyonel trenler de kendi hatlarında hareket etmektedirler. Bu hatlar 480-560 km. mesafelerde söz konusudur. En önemlisi Japonya'daki New Tokaido'u Tokyo ve Osaka'a bağlayan 512 km lik hattır. Bu hattaki trenlerin hızı günümüzde 300 km/s yaklaşmıştır. Bu hız ile birlikte seyahat süresi 1,5 2 saat kadar azalma göstermektedir (Albalate and Bel, 2012, de Rus, 2008).

2. Hibrit Hatlar: Bu sistemde yüksek hızlı trenler hem kendi hatlarında hem de konvansiyonel hatlarda hareket etmektedirler. Bu tür hatlarda hızlı tren hatları mevcut konvansiyonel hatlara uyumlu olarak yapılmaktadır. Fransa'da TGV'nin Paris merkezli kullandığı hat ve Almanya'da Hamburg ve Stuttgart arasındaki hat melez hat olarak çalışmaktadır. Mega kentlere odaklanan

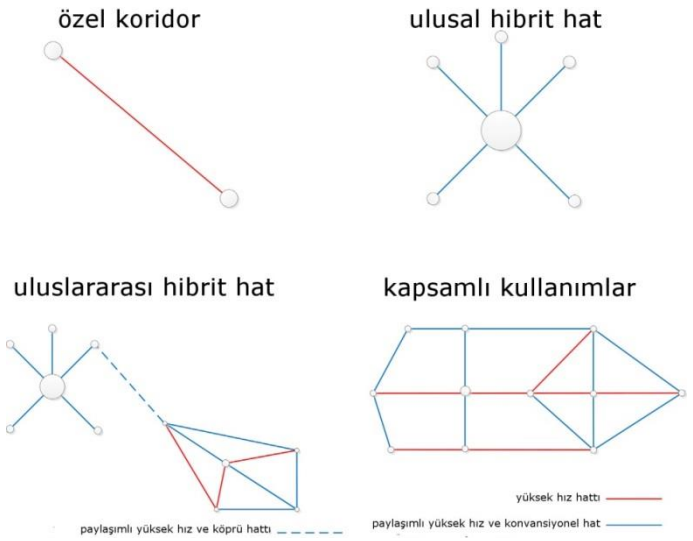
koridor stratejisinden daha geniş alana yayılması Avrupa'da bu melez yapılanmanın daha iyi sonuçlar vermesini sağlamıştır. Fakat bu tip kullanımda yüksek hızlı tren hattı entegre olduğu konvansiyonel hattın özelliklerini de taşıdığı için trenler beklenilen hıza ulaşamamaktadır (Perl, Goetz, 2014).

a) Ulusal Hibrit Hatlar: Almanya ve Fransa
b) Uluslararası Hibrit Hatlar: Trans Avrupa hattı

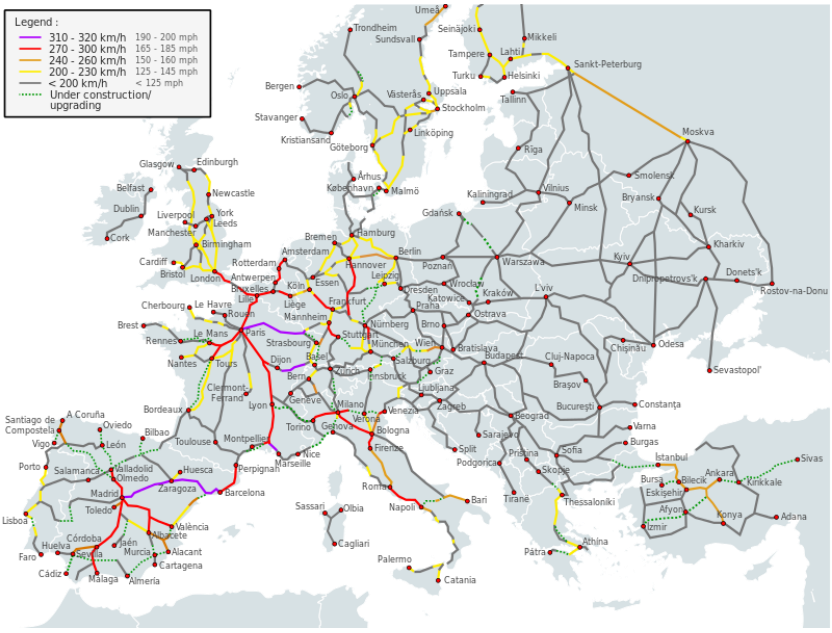
3. Kapsamlı Kullanımlar: Çin ve İspanya

Bu sistemde hem yüksek hızlı trenler hem de konvansiyonel trenler hem yüksek hızlı hatlarda hem de konvansiyonel hatlarda hareket etmektedirler. Bu model büyük şehirlerle orta ölçekli şehirlerarasında bağlantılar oluşmasını sağlayan kapsamlı ulusal ağ geliştirmektedir. Çin'de doğu-batı ve kuzey-güney yönünde 4'er tane grid şeklinde HSR hattı büyük bazı büyük şehirleri 1600 km.lik hat ile çevreleyerek bağlar. İspanya'da yüksek hızlı hat Madrid merkezli olarak işlemektedir. Madrid-Seville arasında 1992 yilinda tamamlanan 471 km lik hattın açılışıyla başlayan HSR serüveni\ 2003'ten bu yana 2000 km.nin üstünde bir yapıya sahiptir. Bugün İspanya Çin'den sonra en uzun ikinci HSR hattına sahiptir. (Çizelge 4.2)

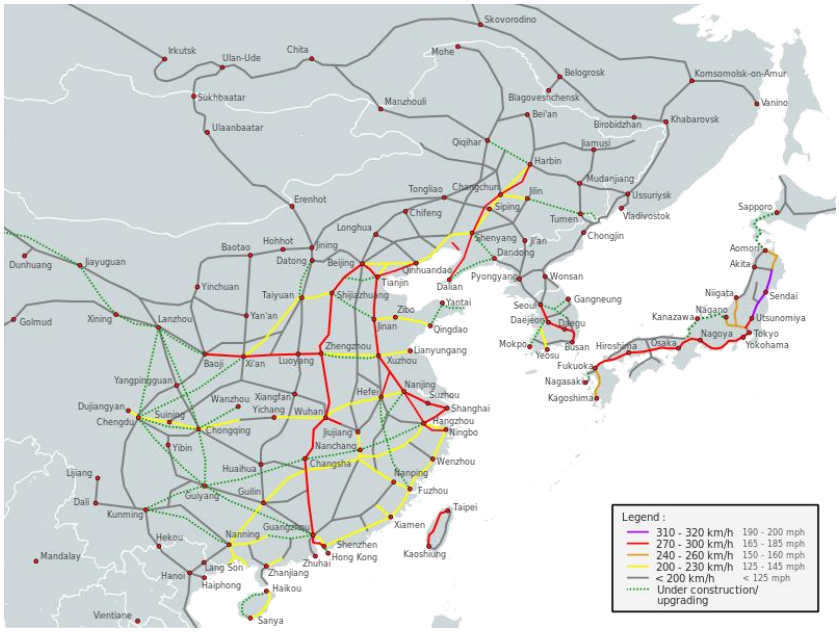
Çizelge 4.2 : Yüksek hızlı trenlerin kullandığı hat tipleri, (Thomas, P., O'Donoghue, D., 2013).



Hatların bu farkı kullanımı yüksek hızlı trenlerin hızlarına etki etmektedir. Yüksek hızlı trenlerin, yeni yüksek hızlı hatları kullandığı 'özel koridor' hatlarında trenler daha yüksek hızlarda giderken konvansiyonel hatlara entegre olan yüksek hızlı hatlarda trenler yavaşlamaktadır. Bu durum ise seyahat süresinin uzamasına neden olmaktadır. (Şekil 4.3 ve Şekil 4.4)



Şekil 4.3 : Avrupa genelinde genelinde yüksek hızlı trenlerin hız dağılımı, (Url-15)



Şekil 4.4 : Uzak Doğu ülkelerinde yüksek hızlı trenlerin hız dağılımı, (Url-16).

Dünya genelinde hız oranlarına ve yüksek hızlı tren kullanımlarına baktığımızda iki Uzak Doğu ülkesi Çin ve Japonya'nın yüksek hızlı trenler konusunda oldukça gelişmiş oldukları görülmektedir. Özellikle Çin'in coğrafi yapısı nedeniyle önemli şehirleri arasındaki mesafelerin fazla olması yüksek hızlı tren kullanımlarına olan talebi arttırmıştır. Ayrıca yüksek hızlı tren sistemlerine yapılan yatırımların Çin'in ekonomik gelişimine de katkı sağladığı düşünülmektedir. Çalışma kapsamında ele alınan seyahat sürelerinin kısalması ve coğrafyadaki büzülme durumu da bu iki ülkede net bir şekilde okunmaktadır. Fakat bu iki ülkeden Japonya'nın bir ada olması Çin'deki gelişmelerin ise sadece ülkenin Doğusu ile sınırlı klması ve bu bölgenin de deniz kıyısında yer alması çalışmada vurgulanmak istenen ilişkisel yapılanma ve entegre olma durumu yansıtamamaktadırlar. Avrupa'ya bakıldığında ise yüksek hızlı trenlerin kentleri ve hatta ülkeleri dahi bir etkileşime soktuğunu görebilmekteyiz. Bu nedenle çalışma örnekleri Avrupa ülkelerinden seçilmiştir. (Şekil 4.5)



Şekil 4.5 : Kentlerin ve ülkelerin etkileşiminin yönlendirme tabelalarına yansıması, (Url-17).

4.3 Zaman-Mekan Sıkışması ve Seyahatlerin Gündelik Hale Gelmesi

Tarihsel süreç içerisinde zamanın her seferinde daha küçük parçalara bölünerek günümüze kadar geldiğini söyleyebiliriz. İlk çağlarda zaman aralıkları mevsimler ve avlanma zamanları olarak geniş bir parçalanma gösterirken endüstri devrimi ile birlikte bu durum 'iş zamanı' 'boş zaman (işten arda kalan)' olarak daha dar bir parçalanma göstermiştir. Günümüzde ise bu durum zamanın daha küçük parçalara bölünmesi ile devam etmektedir. Zamandaki bu daralma teknolojik gelişmeler sayesinde bireyin hareketine etki ettiğinde ise mekan kullanımında, başka bir değişle bireyin etkin olduğu mesafede her seferinde bir genişlemeye sebep olduğu görülmektedir. Ulaşım teknolojilerinin artışı ve "mobilite" kavramı insanı yere bağımlı bir varlık olmaktan çıkarıp bir zamanlar hayal bile edemeyeceği mesafelere hâkim olmasını sağlamıştır. Bu durumun da bedenin hâkimiyet alanını genişletmesini sağladığını söyleyebiliriz.

Günümüz dünyasında bireyin bir gününün bu parçalanan küçük zaman dilimlerinin toplamından oluştuğunu söyleyebiliriz. Bu zaman dilimlerinden biri de bireyin bir yerden başka bir yere gitmek üzere gerçekleştirdiği seyahat ile oluşmaktadır. Birey sabah uyanıp kahvaltı yapar, işe gitmek için yola çıkar, iş yerinde çalışır ve akşam bir takım ekstra aktivitelerden sonra eve dönmek için yola çıkar ve evine döner. Bauman kapitalizmin zaman anlayışının dakikliği vurgularken hız faktörünü de gündelik hayata dahil ettiğini söylemiştir. Birey artık hayatının her alanında hızlı olmak zorundadır.

"Sürekli hareket" halinde olan insanın oluşturduğu yaşam biçiminin "sürekli iletişim"i de talep ettiği ve bunun da insanın bir gün içerisinde yapabildiklerinin her geçen gün artmasına sebep olduğu söylenebilir. Bu kapsamda yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin de bireyin bir gün içinde yapabileceği aktivitelerin çeşitlenmesine yardımcı olduğu düşünülmektedir. Birey aynı gün içinde sabah Brüksel'de uyanıp çalışmak için 36 dk'da Lille'e gelebilir. Ya da bir aile hafta sonu için Londra'dan öncesinde 8 saat süren yolculuğu 3 saat içerisinde tamamlayarak Disneyland'a gelebilir. Birey bu hareketleri esnasında kullandığı mekanın sınırlarını oldukça zorlamakta ve ülke değiştirmektedir. Yüksek hızlı trenlerle daha kısa sürelerde daha uzun mesafelerde yapılan bu hareket zaman-mekan sıkışmasının bir örneklemi olarak düşünülebilir.

Yüksek hızı trenlerle aynı gün içerisinde uzak mesafelerde ve daha kısa sürelerde gerçekleştirilen bu harekeler, zamanla birey için günlük gerçekleştirdiği aktivitelerden biri haline gelir. Örneğin yüksek hızlı trenlerle Köln-Frankfurt arası 56 dakika iken, ortalama bir müzik albümü 50 dakikadadır. Paris-Brüksel arası 84 dakika iken, bir futbol maçı 90 dakikadır. Bir futbol maçı izleyeceğiniz sürede Brüksel'den Paris'e gidebilir ve Eifel'i ziyaret edebilirsiniz. Madrid-Cordoba arası ise 102 dakika ile ortalama bir film süresine tekabül etmektedir. Bu örneklerin çoğaltılması mümkündür.

Yüksek hızlı trenlerle gerçekleştirilen seyahatlerin günlük olmasının;

- Bireyin günlük kullandığı mekanın sınırlarını genişlettiği, başka bir değişle bireyin günlük aktivitelerinin mekanını genişlettiği,
- Sınır kavramının zayıflamasına neden olduğu
- Bireyin yerle ilişkisini zayıflattığı düşünülmektedir

Öte yandan bu durumun günümüz bireylerinin tüketim alışkanlıklarını da değişme uğrattığını söyleyebiliriz. Bireylerin bu hareketinin sermayenin bir yerden başka bir yere taşınmasında oldukça etkili olduğu düşünülmektedir.

Yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin gündelik olma sebepleri; seyahat sürelerinin kısalması, kısalan seyahat sürelerinin konaklama ihtiyacını ortadan kaldırması, yüksek hızlı tren istasyonlarının kent içindeki konumu ve seyahatlerin tekrara, esnekliğe ve plansızlığa açık olması olarak özetlenebilir.

Seyahat Süresinin Kısalması:

Yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerde hızın artması seyahat süresinin kısalmasına neden olmaktadır. (Çizelge 4.3) Bu durumda Bauman'ın deyimiyle "mesafeler artık sorun olmaktan çıkmaktadır" (Bauman, 1999). Seyahat süresinin kısalması bireyin daha kısa sürelerde daha uzun mesafelerde etkin olabilmesini sağlar. Bireyin daha uzak mesafelerde etkinliğinin artması çoğu kez avantaj olsa da kimi durumlarda dezavantaj olarak değerlendirilebilir. Örneğin Olivier Klein'in Alain Tarrius'dan TGV kullanıcıları hızlı seyahat süreçlerinin hayatlarının belirsizliği sürüklediğini söylediğini aktarmıştır (Klein, 2004)[14]. Yüksek hızlı trenler kullanılmadan önce daha uzak mesafeler daha uzun seyahat süreçleri

[14] Orijinal metin için bkz: Alain Tarrius, (1992). Les Fourmis d'Europe: Migrants Riches, Migrant Pauvers at Nouvelles Villes Internationales. Paris: LHarmattan.

gerektirmelerinden dolayı bireyler için caydırıcı konumdaydılar. Yüksek hızlı trenlerin kullanılması ile birlikte mesafelerin erişilebilir hale gelmesi mesafelerin etkisini azaltmıştır. İki kent arası seyahat süresinin 2 saatten 50 dakikaya düşmesi birey için oldukça cazip durmaktadır.

Çizelge 4.3 : Avrupa'da yüksek hızlı tren kullanımları ile kısalan seyahat süreleri

Kent	Kent	Öncesi	Sonrası
Madrid	Ciudad Real	2s 12dk	50dk
Madrid	Zaragoza	3s 11 dk	1s 15
Sevilla	Cordoba	1s 32	42dk
Paris	Lille	2s 10dk	1s
Paris	Reims	1s 33dk	48dk
Londra	Ashford	1s 18dk	28dk
Milan	Torino	1s 45dk	49dk
Milan	Bologna	2s 7dk	51dk
Köln	Frankfurt	1s 49dk	56dk
Mannheim	Stuttgart	1s 27dk	38dk
Londra	Lille	3s 10dk	1s 20dk
Paris	Lille	2s 5dk	1s
Brüksel	Lille	1s 15dk	36dk

Bu durumu tüketici bireyin dur durak bilmeyen istekleri gibi değerlendirmemiz mümkündür. Giddens (1994) iyi tüketicileri tanımlarken onların tüketme isteklerinin sebebini karşılarındaki şeye karşı olan ihtiyaçlarından ziyade, o şeye karşı henüz hiç hissedilmemiş ve bilinmeyen arzuların verdiği ıstırap olduğunu söylemiştir. Kısalan seyahat süreleri ile bireye 'gidebilme' olanağının verilmesi bu seyahatlerin gerçekleşmesi için önündeki engellerin kalkması anlamına gelir. Seyahat sürelerinin kısalması daha uzak mesafelerdeki seyahatlerin günü birlik gerçekleştirilmesine imkan tanımaktadır.

Yüksek hızlı trenlerle yapılan seyhatlerde seyahat süresinin kısalması, mesafenin tüketim süresinin kısalması olarak yorumlanabilir. Bu durumun da daha uzak mesafelerde ya da daha sık aralıklarla seyahat edilebilirliği durumunu doğurduğunu iddia edebiliriz. Diğer tüketim biçimlerinde olduğu gibi burada da gerçekleştirilen tüketimin bir kısmı ihtiyaçtan kaynaklanırken büyük bir çoğunluğu aşırı ihtiyaç olarak adlandırabileceğimiz özendirilme durumundan kaynaklandığını söyleyebiliriz. Hareket halinde olma, daha uzak mesafelere seyhat edebilme günümüz bireyi için

var oluş biçimi olarak yorumlanabilir. Öyle ki günümüz bireyi için ‘yerde olma’nın değil ‘her yer olabilme’nin önemli hale geldiğini söyleyebiliriz. Tüketim toplumundaki bireyler için hareket halinde olmak, aramak, bulamamak daha doğrusu henüz bulamamış olmak marazı bir durum değil bir mutluluk vaadidir belki de mutluluğun kendisidir (Bauman, 1999).

Konaklama İhtiyacını Ortadan Kaldırması:

Hızlı trenlerle yapılan seyahatlerde seyahat süresinin kısalması konaklama ihtiyacını ortadan kaldırmaktadır. Birey aynı gün içinde bir kentten başka bir kentte hatta bir ülkeden başka bir ülkeye gidip seyahat amacını gerçekleştirerek geri dönebilir. Bu durum aynı zamanda bireyin yaptığı seyahatlerin maliyetini de düşürmektedir.

Avrupa’da İngiltere, Fransa ve Belçika arasında kullanılan Eurostar hattı bu konaklama ihtiyacına gerek kalmayacak geziler için “City Breaks in Europe” turlarını başlatmıştır. Şuan Avrupa genelinde Fransa, Belçika, Hollanda, İsviçre ve Almanya’da uygulanan City Break turları bireylerin günü birlik seferlerle bu ülkeleri ziyaret etmelerini sağlamaktadır. (Şekil 4.6)



Şekil 4.6 : “City Break” programına dahil olan kentler, (Url-18)

Eurostar’ın internet sitesinde City Break bölümüne girdiğinizde seçtiğiniz ülke ile ilgili gidebileceğiniz kentler bir liste halinde size sunulmaktadır. Bu listeden herhangi bir kent seçtiğinizde ise size bu kentte bir gün içinde yapabileceğiniz aktiviteler sunulmaktadır. Örneğin Fransa’nın Lille kentini seçtiğinizde; öncelikle bu kente en yakın kentlerden geliş sürelerini size sunulmaktadır. St.Pancras’tan 1s 20

dk.da Ashford'dan ise yalnızca 56 dk.da Lille ulaşabilirsiniz. Ardından kentte görmeniz gereken yerler, nerelerde ne yiyebileceğiniz, bu seyhaatin size 'yalnızca' ne kadar ücrete mal olacağı ve bu seyahati 'yalnızca' ne kadar kısa sürede gerçekleştirebileceğiniz ve en önemlisi bu seyahatten 'ne kadar çok' keyif alacağınız anlatılmaktadır.

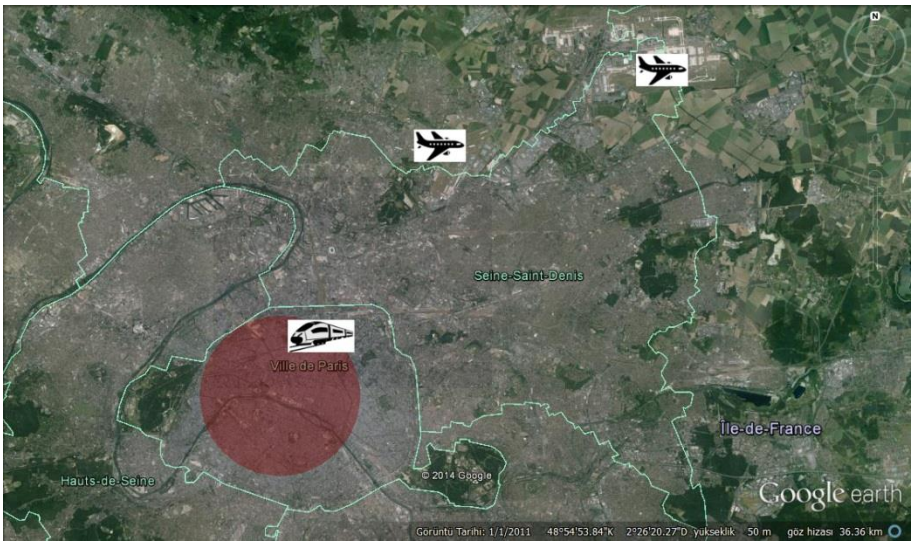
Konaklama ihtiyacının ortadan kalkması seyahatlerin günlük olmasını sağlayarak bireyin ziyaret ettiği kentte günün belirli kısmında kalmasına neden olmaktadır. Bu süreyi başka bir kentte geçiren birey için kent, gerçekten de bir 'mola' olarak algılanabilir. Birey kentle geçici bir ilişki kurar ve kente adeta dokunur ve çıkar. Bu durum kentlerin birer tüketim nesnesine dönüşmesi olarak yorumlanabilir. Bu kapsamda bireyin yaptığı kısa süreli seyahatler sayesinde geçici olarak etkileşime geçtiği kent mekanlarının bireyin günlük kullanım nesnesine dönüştüğünü de söylemek mümkündür. Kentin belirli mekanları ile, geçici süreliğine ve belki de önceden belirlenen bir güzergahta kurulan bu geçici ilişkinin kentin kendisini adeta bir yok-mekan olarak algılamamızı sağladığını söyleyebiliriz.

Yüksek Hızlı Tren İstasyonlarının Kent İçindeki Konumu

Givoni ve Banister (2011) "Speed – The Less Important Element in High-Speed Train" adlı makalelerinde yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin yalnızca trenlerin yaptıkları hız ile alakalı olmadığını bu hızlı ulaşım biçiminin yeni bir 'yüksek hız' (hayatın her alanında) ya da 'hızlı ulaşım' oluşumuna işaret ettiklerini vurgulamışlardır. Givoni ve Banister trenlerin normal hatlarında yol alırken çıktıkları 300 km/s ve üstü hızların gerçek seyahat hızlarını çoğu kez vermediklerini söylemişlerdir. 300 km/s hızla giden bir tren bütün sistem ile birlikte düşünüldüğünde bu seyahatin ortalama hızı 240 km/s olduğu görülmektedir. Trenlerin ortalama seyahat süresine, geçtikleri durak sayısı, bu duraklarda geçirilen süreler, hatların özellikleri ve yüksek hızlı tren istasyonlarının kent içindeki konumu da etki etmektedir. Bu yeni tariflenen hızlı ulaşım bir bütün olarak değerlendirilmelidir. Eğer birey yüksek hızlı trenlerle yapacağı seyahat için istasyona giderken çok fazla zaman kaybediyorsa bu tariflenen hızlı ulaşım amacına ulaşmamış sayılmaktadır.

Bu kapsam da istasyonların kent içinde ki konumu kolay erişilebilirliği sayesinde hareketin gerçek hızına ulaşmasını sağladığı için seyahatlerin günübirlik olmasına da

katkı sağlamaktadır. Bu durum bir diğer hızlı ulaşım sistemi olan uçaklarla karşılaştırıldığında yüksek hızlı trenlerin avantajlı durumu açıkça görülebilir. Bireyler kent içindeki istasyonlara kolaylıkla ulaşabilirken kent dışında kalan havalimanlarına daha uzun sürelerde ulaşabilmektedirler. Bu da seyahati daha zahmetli ve hatta zaman zaman da daha uzun süreli hale getirebilir. (Şekil 4.7)



Şekil 4.7 : Yüksek hızlı tren istasyonu ve havalimanlarının kent merkezi ile ilişkisi, Paris, Fransa, (Url-19)

Seyahatlerin tekrara, esnekliğe ve plansızlığa açık olması (sefer sayıları):

Klein, Maurice Chevallier'den TGV kullanıcıları ile yaptığı çalışmada TGV kullanıcılarının daha kısa seyahat süreleri ve tek günlük seyahatlerden memnuniyetlerini vurguladığını aktarmıştır (Klein, 2004)[15]. Yolcular seyahatlerin bu şekilde daha kolay olduğunu, hazırlanmak için geçen sürenin daha az olduğunu ayrıca seyahatlerin son dakikada verilen kararlar ile gerçekleştirilebileceğini dile getirmişlerdir. Chevallier bu durumu mesafenin kontrol edilebilirliğinin sağlanması olarak yorumlamaktadır.

Yüksek hızlı trenler sık seferleri sayesinde bireylere büyük bir esneklik sağlamaktadır. Son dakikada verilen bir karar ile de olsa seyahat edebilmek mümkündür. Bu durumun da seyahatlerin günübirlik olmasını sağladığı düşünülmektedir.

[15] Maurice Chevallier, and B. Couturier, (1989). La redistribution du temps et de l'espace des usagers fréquents du TGV à Lyon et à Valence: De l'effet TGV à l'outil TGV. Research report for the French Ministère de l'Équipement. Bron: Arcades.

Yüksek hızlı trenlerle yapılan seferlerin tekrara, esnekliğe ve plansızlığa açık olması, tüketim nesnelerinin uzun hazırlık çalışmaları ve her hangi bir beceri öğrenmeyi gerektirmemesi, anında doyum sağlayıp bu doyum ile son bulması olarak yorumlanabilir.

Yüksek Hızlı Trenlerle Yapılan Gündelik Seyahatler

Garmendia ve arkadaşları (2011) yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatleri; iş amaçlı yapılan seyahatler, eğitim amaçlı yapılan seyahatler, aile ziyaretleri, sağlık hizmeti alma amacıyla yapılan seyahatler, alış-veriş ve boş zaman değerlendirme amaçlı yapılan seyahatler olarak belirlemişlerdir.

Bu çalışma kapsamında ele alınan günlük seyahatlerin okunabilirliği en iyi **iş seyahatleri** üzerinden yapılabilmektedir. Günlük işe gidip gelme durumu İngilizce'de 'commute' kelimesi ile ifade edilmektedir. Yüksek hızlı trenlerin en önemli kullanıcılarından biri de bu hareketi gerçekleştiren 'commuter'lardır.

De Coninck profesyonel kariyerlerin artık uzun süreli organize edilmediğini söylemiştir. Oysa önceleri çıraklar mesleklerini öğrenmek için ustaları ile uzun süre vakit geçirir ve meslek hayatının büyük bir kısmını aynı iş yerinde geçirirdi. Günümüzde bir yandan işin yapısının değişmesi bir yandan da tüketim kültürünün etkisi profesyonel kariyerin birkaç yıllık hatta birkaç aylık süreçlerle oluşmasına neden olmuştur. De Conink bu durum karşısında en iyi yöntemin ise özel eğitim kursları olduğunu belirtmiş ve bu durumu 'management in the present tense' olarak tanımlamıştır (aktaran Klein, 2004)[16]. Ayrıca Morin and Cherré' işin artık ahlaki bir zorunluluk ya da maddesel bir gereklilik olmaktan çıkarak kişisel bir başarı haline geldiğini savunmaktadırlar. İşin daha bireysel ideoloji üzerine kurulu yapılanması sosyal değer olarak işin yenilenen öneminin işaretidir (aktaran Klein, 2004)[17]. Bu durumların daha kısa süreli ve her an değiştirilebilir iş deneyimlerinin ortaya çıkmasına neden olduğu söylenebilir.

Öte yandan Bauman (2001) postmodernizmin geçiciliği kutsaması, mevcut ana odaklanması, kimliğin de değişken bir bağlam üzerinden kurulmasına alan açtığını

[16] Orijinal metin için bkz: F. de Coninck, (1994). 'Le temps raccourci: Quand les changements prennent de vitesse le temps d'une vie', Problèmes économiques (2396): 22-7

[17] Orijinal metin için bkz: E. M. Morin, and B. Cherré, (1999) 'Les cadres face au sens du travail', Revue Françaisede Gestion 126: 83–93.

dile getirmiştir. Özellikle anlık tüketim anlayışının yerleşiklik kazanması giderek kimliğin de metalaşmasına ve anlık kullanımın nesnesi haline gelmesine sebep olur. Günümüzde dayanıklı nesnelerden oluşan dünyanın yerini anlık kullanım için tasarlanan dayanıksız ürünler dünyası alır. Kuşkusuz, böyle bir dünyada kimlikler de tıpkı bir kostüm değiştirmek gibi, bir süreliğine değiştirilebilmekte ya da atılabilmektedir. Bauman bu söylediklerinden yola çıkarak günümüzde bir kişisel başarı haline gelerek bireye bir kimlik kazandıran işin de bireyler tarafından bir tüketim nesnesine dönüşmüş olabileceğini söyleyebiliriz. Bu durumda bireyler sürekli iş değiştirme ihtiyacı hissederler. Harvey (1997) bu konuda işçilerin hayat boyu sürecek bir vasıf edinmektense, şimdi hiç olmazsa bir kez vasıfsızlaşma ve tekrar vasıf kazanma dönemeçleriyle karşı karşıya kalma olasılığını göze aldıklarını belirtmiştir.

Yüksek hızlı trenlerle yapılan iş seyahatlerini de bu kapsamda değerlendirmemiz mümkündür. Yeni deneyimler edinmek isteyen birey için başka bir kente hatta başka bir ülkeye sırf çalışmak için gitmesi iyi bir tecrübe olabilir.

Knowles and Matthiessen, (2009) bu konuya örnek olarak Kopenhag ve Malmö arasındaki Öresund Köprüsü (Danca: Øresundsbroen, İsveççe: Öresundsbron) ve bu köprü ile birlikte çalışan tünelin kullanıma geçmesi ile birlikte sınır ötesi çalışan kişi sayısındaki artışı örnek vermişlerdir. Hat demiryolu ve 2 şeritli bir otoyoldan oluşmaktadır. Danimarka ve İsviçre'i birbirine bağlayan 14,5 km.lik bu hatta iki ülke arasındaki yolculuk yaklaşık 40 dk sürmektedir. Köprünün kullanıma geçmesi ile birlikte sınır ötesi çalışan kişi sayısı 2.000'den 20.000'e yükselmiştir.

Bu konuda verilebilecek diğer bir örnek ise Avrupa'da Eurostar hattının kullanıma girmesi ile yaşanmıştır. Hattın kullanıma başlaması ile birlikte Fransa'nın Calais bölgesi ile komşu olan Brüksel arasında işe gidip gelme hareketleri de (commute) başlamıştır. INSEE'e göre Eurostar trenleri ile 36 dakika süren bu yolculuk Brüksel'de yaşayan çalışanların %5'inin Calais bölgesini tercih etmesini sağlamıştır (Thomas ve O'Donoghue, 2013)[18]. Eurostar'ın diğer bir hattı olan İngiltere ve Fransa arasındaki işe gidip gelme hareketliliği Brüksel sınırında yaşanan hareketlilik kadar iyi değildir. Fransa'nın Calais bölgesinde yaşayan işçilerden yalnızca %0,3'i

[18] Orijinal metin için bkz: INSEE, 1999, 2008. Recensements de la Population. Institut national de la statistique et des études économiques, Paris.

İngiltere'de çalışmaktadırlar. Bu durumun en önemli sebebi ise İngiltere'nin Schengen vizesini kabul etmiyor olmasıdır.

Bu durumda hızlı ulaşım sistemlerinin özelde yüksek hızlı trenlerin kullanılması ile birlikte yapılan seyahatlerin kent nüfusunda gündüz ve gece farklılıklara neden olduğu söylenebilir. Başka bir değişle bu günübirlik seyahatler kentlerde geçici nüfus oluşumuna neden olmaktadır. Bu geçici nüfus kentin yalnızca belirli mekanlarını kullanmaktadır. Bu durumun bir yandan daha öncede bahsedildiği gibi kent mekanlarının bireyin günlük kullanım nesnesine dönüşmesine neden olduğu gibi bir yandan da kentin bu geçici sakinlerinin ihtiyaçlarına cevap verebilecek mekan üretimlerine neden olduğu söylenebilir. Yüksek hızlı tren istasyonlarının çevrelerinde inşa edilen oteller, alışveriş merkezleri, Hollanda ve Brükselde istasyon çevresindeki ofis binaları bu konuyu örnekler niteliktedir. Ayrıca bu durum yüksek hızlı tren istasyonlarının tasarımlarına da yansımıştır. İstasyon binalarının içinde yer alan ya da aynı sistem içinde çözülen ofisler, konaklam birimleri ya da dükkanlar bu geçici sakinlerin hareketi esnasında ki ihtiyaçlarını karşılamaya yöneliktir. (Şekil 4.8)



Şekil 4.8 : Berlin Hauptbahnhof (Merkez) İstasyonu, (Url-20,21)

Ülkeler arasında bu çalışan sirkülasyonundaki talep nedeniyle İngiltere, Fransa ve Belçika'daki iş imkanları ile ilgili "Jobs Transfrontaliers" Konferansı düzenlenmektedir. 2010 yılından itibaren düzenlenen konferansta işsizliğin yoğun olduğu bölgelerdeki insanların ufkunu geliştirmek amacıyla çeşitli workshoplar düzenlenmektedir. "Jobs Transfrontaliers" konferanslarının sloganı, "Talent have no border, and you?" (yeteniğin sınırı yok, ya senin?) şeklindedir. (Şekil 4.9)



Şekil 4.9 : "Jobs Transfrontaliers" Konferansı 2014 afişi, (Url-22)

Özellikle Eurostar hattı üzerindeki birçok ülkenin demiryolu işletmeleri yüksek hızlı trenleri kullanarak günlük işe gidip-gelen yolcular için özel ücretli bilet paketleri sağlamaktadır. Bu durum da çalışan bireyleri bu hareketliliğe teşvik etmektedir. Yüksek hızlı trenler ve iş kavramı üzerine yapılacak bir üst okuma İngiltere'de St. Pancras İstasyonu'ndaki "St. Pancras'da Buluşalım" heykeli üzerinden yapılabilir. St. Pancras İstasyonu yenileme çalışmaları sırasında proje kapsamında iki büyük heykelin yapımı için ilan verilmiştir. Bu ilanda heykellerden biri için tema "St.Pancras'ta Buluşalım" olarak belirlendiği, heykelin temaya uygun olarak istasyonun büyük saatin altına yerleşeceği, 9 m. yüksekliğinde olması ve insanların kalplerinde yer edecek bir heykel olması hedeflendiği belirtilmiştir. Bu hedef doğrultusunda heykeltraş Paul Day, Fransız bir kadın ile İngiliz bir erkeğin buluşmasını konu eden bir heykel yapmıştır. Figürlerin milliyeti Manş tüneliyle birbirine bağlanan Paris ve Londra'ya atıfta bulunmaktadır (Coşkun, 2013). Bu heykeldeki figürlerden ikisinin de takım elbiseli oluşu ve buluşma teması üzerine büyük istasyondaki saatin altına konumlandırılmasının iş kavramı ile ilgili bir referans içerdiği düşünülmektedir. (Şekil 4.10)



Şekil 4.10 : "St Pancras'ta Buluşalım" heykeli, (Url-23)

4.4 Zaman-Mekan Sıkışması Üzerine Avrupa Kentlerinden Örnekler

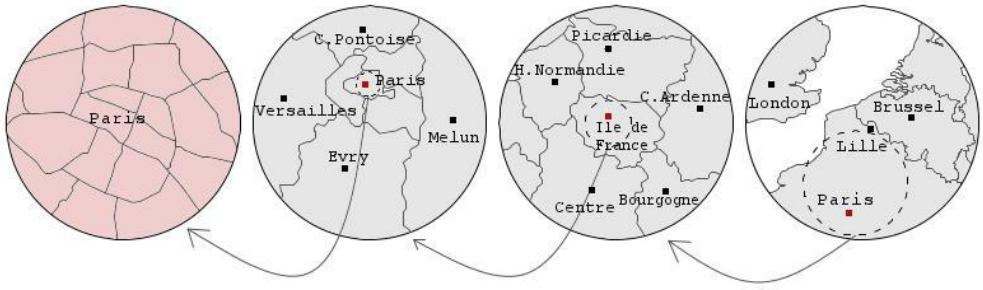
Bu çalışmanın amacı zaman-mekan sıkışmasının bireyin gündelik mekan kullanımı üzerindeki etkilerinin yüksek hızlı trenler üzerinden tartışılmasıdır. Bu noktada diğer hızlı ulaşım sistemleri arasından (uçak, hızlandırılmış otoyollar) yüksek hızlı trenlerin seçilmesinin sebebi, sistemin genel olarak pratikliği ile gündelik hayata daha fazla etki edebiliyor olmasıdır. Bu kapsamda yüksek hızlı trenler ile daha kısa sürelerde daha uzun mesafelerde yapılan seyhatler zaman-meakn sıkışmasının bir örneklemi olarak görülmektedir. Yüksek hızlı trenler mesafenin tüketimi konusunda tüketim süresini kısaltan bir araç olarak düşünülmektedir. Yapılan seyahatlerde seyahat süresinin kısalmasının en önemli sonucu ise bu seyahatlerin günübirlik yapılmasını sağlıyor olmasıdır. Bireyin kentler ve hatta ülkelerarası günübirlik seyahat edebiliyor olmasının, günlük mekan anlayışının genişlemesine neden olduğu düşünülmektedir.

Bu bağlamda zaman-mekan sıkışmasının bireyin günlük mekan kullanımı üzerindeki etkilerinin, bu bölümde yüksek hızlı trenler üzerinde verilen üç örnek kapsamında tartışılması hedeflenmektdir. İlk olarak bireyin günlük mekan kullanımlarının genişlemesi **"Eurostar"** hattı kapsamında ele alınacaktır. Eurostar hattı ayrıca yüksek hızlı trenlerin önerdiği hızlı hareket sayesinde ortaya çıkan karma kullanımlı yapılanmaları görmemiz içinde önemli bulunmuştur. İkinci olarak ele alınan **"Europe is Just Next Door"** reklam filmi mesafelerin birbirine yaklaşması sonucu, sınır kavramının ne derece değiştiğini göstermesi açısından değerli bulunmuştur.

Son olarak ele alınan **"High Speed Love"** kısa filmi ise bireyin günümüz hareketli dünyasında ortaya çıkan yeni yaşam biçimini yüksek hızlı trenler üzerinden okumamamızı sağlamaktadır. Bu film bireyin yer ile ilişkisinin zayıflaması, yersizleşme ve yerden kopma kavramları ile ilgili de düşünmemizi sağlamıştır.

4.4.1 Bireyin Günlük Mekan Kullanımının Genişlemesi ve "Eurostar"

Yüksek hızlı trenlerle günübirlik yapılan seyahatler bireyin bir günde etkin olduğu mesafenin genişlemesine neden olmaktadır. Grübler'in (2004) Fransa üzerine yaptığı analize göre 1900'lerde bir kişinin günlük seyahat mesafesi 1 km olarak görülmektedir. Bu değer daha sonra 1960'larda 10 km, 2000'li yıllara gelindiğinde ise 50 km'ye kadar yükselmiştir. Günümüzde ise bu değer hızlı ulaşım sistemlerinin gelişmesi ile birlikte daha da artmış ve farklı iki kent hatta farklı iki ülke arasındaki mesafeler bir günde alınır hale gelmiştir (Şekil 4.11). Bu durumda bireyin gündelik mekanının ev ya da herhangi bir yapı (hastane, hapishane), sokak, mahalle, kent ve ülke olarak genişlediğini söyleyebiliriz. Ayrıca hızlı ulaşım sistemlerinin gelişmesi ile birlikte bireyin yürüyerek gerçekleştirildiği hareketinin mekanı olan sokak yerini hızlı hareketin mekanı olan otoyollar ve demiryollarına bırakmıştır. Bireyin günlük kullandığı mesafenin artması, yaptığı günlük aktivitelerin de mekanının genişlemesine neden olmuştur. Brüksel'de yaşayıp, Lille'de çalışma… Bu durum bazı kentlerin bu yeni gelişen hareketliliğe cevap verecek şekilde belirli kimliklere bürünmesine neden olmuştur. Bu konuda Klein tek günlük seferlerin bir çok konuda en iyi çözümü sundukları için daha yaygın hale geldiklerini ve bu durumunda kentlerin yapısını etkilediğini söylemiştir. Ayrıca Klein kentlerin bu tek günlük geçici sakinlerine uygun hizmetler sunması gerektiğini söylemiştir. (Klein, 2004)



Şekil 4.11 : Bireyin günlük etkin olduğu mesafenin genişlemesi.

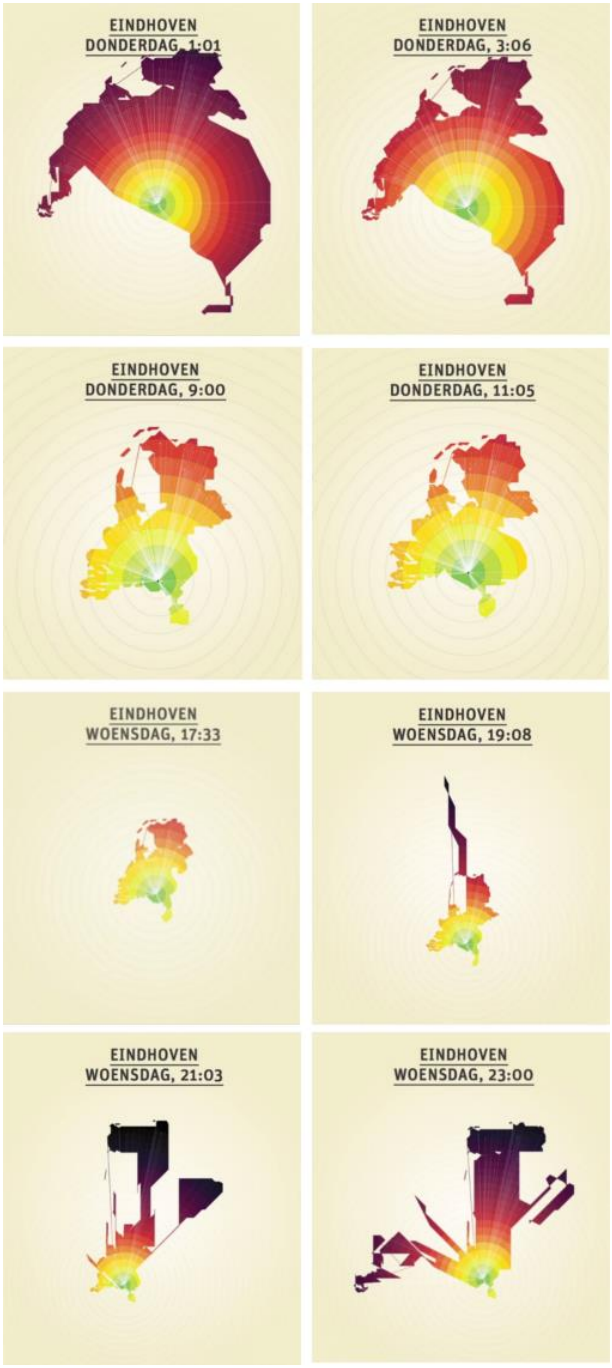
Öte yandan yapılan günübirlik seyahatlerin mesafe algısını da değiştirdiğini söyleyebiliriz. Mesafe algısının değişimi de günlük mekan algısının değişmesine

neden olmaktadır. Algının oluşmasında, geçmiş deneyimlerin rolü büyüktür. Geçmiş deneyimlere bağlı algı şemaları, her yeni algıyla değişmekte ve sonraki algıların oluşumunu organize etmektedirler. Bugünün bilişsel psikolojisinde, genel kabul, geçmiş deneyimlerin bütününün, şimdiyi etkilemesini düzenleyen şemanın zamansal bir sıralamayla oluşmadığıdır. Bu durumda bireyin algılama esnasında karşılaştığı imgeyi öncelikle daha önceden sahip olduğu imgeler ile karşılaştırdığını ve bu imgeler üzerinden yeni imgeyi tanımaya çalıştığını söyleyebiliriz. Ayrıca bu süreçte geçmişteki deneyimlerin bir bütün olarak düşünüldüğü ve şimdiki imgenin, en son karşılaşılan imge üzerinden değil bütün içerisindeki ona en çok benzeyen imge üzerinden değerlendirildiği söylenebilir.

Bu durumda algı sürecinin sürekli eklemlenerek büyüyen bir durum olduğunu ve her yeni imgenin öncekiler üzerinden tanımlanıp algılama sürecine yeni bir ürün olarak kaydedildiğini söyleyebiliriz. Yüksek hızlı trenlerle gerçekleştirilen seyahatleri bu kapsamda düşündüğümüzde, bireyin uzak mesafeyi aldığı kısa sürenin, bireyin daha önceki kısa süreli mesafe algıları üzerinden değerlendirildiği düşünülebilir. Bu kısa süreli seyahat, daha kısa mesafeler için geçerli olduğu için birey uzun mesafelerde gerçekleştirilen seyahati de kısa mesafeli olarak değerlendirecektir. Örneğin Ankara'dan Eskişehir'e otobüsle giden bir kişi bu süreyi 3 saatte alırken, kişi Ankara'dan Antalya'ya uçakla 1 saatte gidebilmektedir. Bu durumda Antalya kişide daha yakın algısı uyandırabilir. Bu durumun mesafenin nesnel değerinin ortadan kalması sayesinde uzak ve yakın kavramlarının anlamlarının değişmesi sonucunu doğurduğu iddia edilebilir. Burada Bauman'ın (1999) uzaklığın nesnel, kişisellikten arınmış fiziksel bir veri olmaktan çok toplumsal bir ürün olduğunu ve mesafe kat ediliş hızına (ve para ekonomisinde o hız erişimin maliyetine) bağlı olduğunu söylediği akla getirilebilir.

Yakın ve uzak kavramlarının değişimi Vincent Meertens tarafından hazırlanan "timemaps" üzerinden incelenebilir. Meertens belirli bir nokta odak alındığında gün içinde trenlerin çalıştığı saatlere göre tüm ülkenin nasıl genişleyip daraldığını göstermektedir. Örneğin Eindhoven kenti odak alındığında sabah saatlerinden itibaren tren seferlerinin başlamasıyla ülkenin Eindhoven odağıyla daraldığı görülebilir. Tam tersi durumda akşam saatlerinde tren seferleri azaldığında ise ülke aynı şekilde genişliyor. Bu haritada dikkat edilmesi gereken diğer bir nokta ise Eindhoven kentinin bağlantılı olduğu diğer kentler ve bu bağlantı miktarlarıdır. Yani

Eindhoven kenti kendisiyle bağlantısı olmayan bir şehirle bu daralmayı yaşamıyorken, bağlantılarının güçlü olduğu şehirlerle tren kullanımlarına göre daralma ya da genişleme yaşadığı görülebilir. Bu durumda bakılan perspektifin mesafeleri değiştirdiği söylenebilir. Eindhoven perspektifinden baktığımızda, kentin diğer kentlerle kolay ve rahat erişimi sayesinde Hollanda'nın büzüldüğü görülse de aynı şekilde diğer şehirlere bağlantısı olmayan ya da bağlantısı zayıf olan bir kentten baktığımızda Hollanda bir anda genişlediği görülebilir. (Şekil 4.12)



Şekil 4.12 : "timemaps", (Url- 24)

Bireyin günlük mekan kullanımlarının genişlemesi, İngiltere, Fransa ve Belçika arasında günlük seferlerle etkin olarak kullanılan Eurostar hattı üzerinden okunabilir. Eurostar hattı sayesinde kentler ve hatta ülkeler arasında etkileşimin artması küreselleşmenin bir boyutu olarak düşünülebilir. Bu noktada Eurostar hattı, hattın kullanımı sonucu ortaya çıkan durumlar ve Eurostar hattının üzerinde inşa edilen Euralille üzerinde durulması hedeflenmektedir. Bu kapsamda Eurostar hattı tez genelinde ele alınan küreselleşme, tüketim ve yok mekan kavramları için iyi bir inceleme alanı olarak değerli bulunmuştur.

Eurostar hattı 14 Kasım 1994 yılında İngiltere, Fransa ve Belçika arasında kullanıma açılmıştır. Hattın ana istasyonları Londra Uluslararası St. Pancras, Paris Gare du Nord, Brüksel Midi/Zuid'dir. Diğer istasyonlar ise Uluslararası Stratford, Uluslararası Ebbsfleet, Uluslararası Ashford, Calais-Fréthun ve Lille Europe'tur. Ayrıca Fransa'da Marne-La –Vallee, Avignon, Moutiers ve Bourg-St-Maurice sezonluk istasyonlardır. Eurostar ilerleyen yıllarda duraklarını Avrupa'nın batısında yer alan Cologne ve Frankfurt gibi yerlere de ulaştırmayı hedeflemektedir (Thomas, O'Donoghue, 2013). Eurostar hattının kullanılması ile birlikte Londra, Paris ve Brüksel kentleri arasındaki seyahat süreleri azalmış ve bu durum da kentlerin birbirleri ile etkileşimini arttırmıştır. (Şekil 4.13), (Çizelge 4.4)

Çizelge 4.4 : Seyahat sürelerinin kısalması

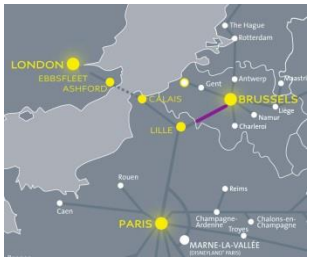
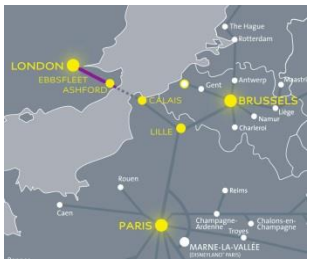


Kent	Kent	Öncesi	Sonrası
Londra	Lille	3s 10dk	1s 20dk
Londra	Calais	3s	1s
Londra	Paris	5s 15dk	2s 16dk
Londra	Brüksel	4s 55dk	2s 10dk
Paris	Lille	2s 5dk	1s
Paris	Calais	3s 10dk	1s 24dk
Paris	Brüksel	2s 55dk	1s 20dk
Paris	Avignon	5s 15dk	2s 38dk
Paris	Moutiers	8s 20dk	4s 39dk
Paris	Bourg-st-Maurice	9s 40dk	5s 9dk
Brüksel	Lille	1s 15dk	36dk
Brüksel	Calais	2s 20dk	1s 5 dk

Şekil 4.13 : Eurostar hattı, (Url-25)

Eurostar hatları ve bu hatların özellikleri aşağıdaki çizelgedeki gibidir; (Url-26)

Çizelge 4.5 : Eurostar hatları ve özellikleri

	Hattın adı	Açılış tarihi	Uzunluk	Özellik
	LGV Nord	1993	333km	~ 1997 yılında Belçika sınırında HSL 1(High Speed Line 1) ile bağlanmıştır. ~ Fransa'daki diğer yüksek hızlı hatları arasında en yoğun olanı LGV Nord dur. ~ Paris ile Calais arasındaki seyahat süresini azaltmak adına hattın Lille ile olan bağlantısının kesilmesi ile oluşturulması hedeflenen LGV Picardie için çalışmalar yapılmaktadır.
	HSL 1	1997	88km	~Fransa sınırında LGV Nord ile birleşmektedir. ~ 2006 Aralık ayında 435 metrelik Brüksel Güney Viyadüğünün açılması ile birlikte Londra-Brüksel arası seyahat süresi daha da azalmıştır.
	HS1	2003-2007	108km	~ CTRL (Channel Tunnel Rail Link) olarak da bilinir ~2 aşamalı olarak inşa edilmiştir. ~ Hat Londra-Paris arasını 2 saat 35dk.ye, Londra Brüksel arasını ise 2 saat 20 dk.e düşürmüştür. ~ St Pancras istasyonu hattın ana istasyonudur. ~ HS1 in tamamlanması İngiltere'deki yüksek hızlı demiryolu standartlarının Fransa ve Belçika'daki gibi olmasını sağlamıştır

Manş Tüneli:

Büyük Britanya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan hattın çalışmaları 1988 yılında başlamış ve 1994 yılında tamamlanmıştır. Hat Fransa da LGV Nord ve İngiltere'de HS1 ile birleşmektedir.

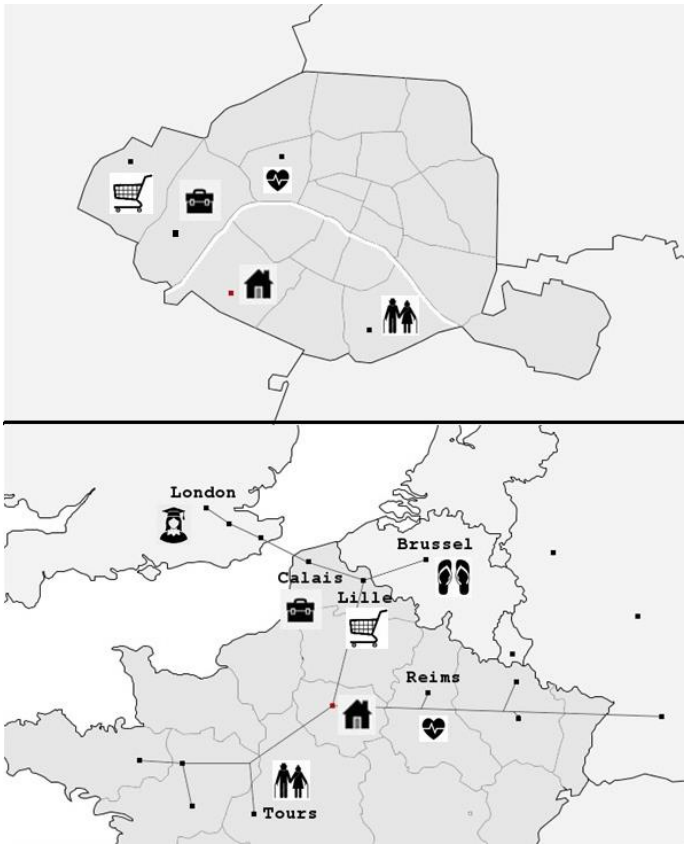
Manş Tüneli'nin açılması Londra Paris ve Brüksel arasında sık gündelik seyahatlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu seyahatler Ashford, Calais ve Lille gibi orta ölçekli istasyonlar kapsamında gerçekleşmektedirler. 2012 yılında Fransa'nın Calais Bölgesi'nden Kent'e doğru yapılan seyahatlerinin % 62'si Manş Tüneli üzerinden gerçekleştirilmiştir (Thomas, O'Donoghue, 2013). Fakat Manş Tüneli üzerinde yapılan Eurostar hattı tüm bağlantılarına rağmen yapıldığı ilk yıllarda istenilen kapasiteye ulaşamamıştır[19].

Manş Tüneli'nin üzerinden yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatler, seyahat süresinin de kısalması ve sefer sayısını artması sayesinde gündelik hale gelmiştir. Seyahatlerin gündelik hale gelmesi ise bir yandan bireylerin mekan algılarının değişmesine neden olurken bir yandan da mekan kullanımlarına etki etmiştir. İngiltere vatandaşları için Manş Tüneli Fransa'ya daha hızlı ve kötü hava koşullarında daha güvenli bir seyahat önermektedir. Tünelin açılması algıda önemli bir değişiklik oluşmasına neden olmuştur. Kent Bölgesi sakinlerinin Calais bölgesini 'ev alanı' (home region) olarak tanımlamaya başlamışlardır (Thomas, 2006).

90'lar boyunca Kent ve Calais (a theatre of exchanges and partnerships) "değişimin ve ortaklığın sahnesi" olarak anılmaya başlamıştır (Thomas ve O'Donoghue, 2013).

[19] 1993 yılında İngiliz Demiryolları 2000 yılına kadar Eurostar'ın yıllık yolcu kapasitesinin 19 milyonu bulması tahmininde bulunurken, 2012 Londra Olimpiyatlarında bile yıllık yolcu kapasitesi 10 milyon olarak kaldı. (Thomas, O'Donoghue, 2013). Flyvbjerg (2008)'e göre yeni bir trafik altyapısı için güvenilir tahminlerin yapılması neredeyse imkânsızdır. Manş Tüneli vakasında ön görülemeyen bir faktör 1999'a kadar Avrupa Birliği içerisinde hava yollarında ve deniz ulaşımda vergisiz satışların devam etmesidir. Ayrıca hattın tamamlanmasının beklenilenden uzun sürmesi de Tünel geçişine olan ilgiyi düşürmüştür. Öte yandan Fransa ve İngiltere arasındaki tam bir etkileşimin sağlanamamasının nedeni yalnızca Kanal'ın fiziksel bir bariyer oluşturması değildir. İki ülke arasında farklı dillerin konuşulması, İngiltere hükümetinin Euro'ya adaptasyonda zorlanması ve Schengen vizesinin İngiltere'de geçerli olmaması etkileşimi olumsuz etkilemektedir. Bu olumsuz durumlara rağmen son yıllarda Manş Tüneli kullanımında bir artış görülmektedir. Bu durum İngiltere'nin özellikle Fransa ve Belçika ile etkileşiminin artmasına neden olmuştur.

Art arda açılan okular ve üniversiteler iki bölge arasında aktif bir bağın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin pratikliği İngiltere'den Belçika ve Fransa'ya yapılan keyfi ziyaretlerinde artmasına neden olmuştur. Bunlar arasında Fransa'ya yapılan alış-veriş amaçlı seyahatler ve tarihi kentler olan Lille ve Bruges'e yapılan hafta sonu ziyaretleri yer almaktadır (Thomas, O'Donoghue, 2013). Calais'deki Cite Europe kompleksi İngiliz tüketiciler için özel bir mıknatıs görevindedir. Bira ve şarap fiyatlarında İngiltere'den daha az vergi ödeniyor olması insanları oldukça etkilemektedir. İngiliz outlet perakendecisi Tesco bile Cite Europa'da bu pazardan istifade etmek için açılmış bulunmaktadır. Fakat pound ve Euro uyuşmazlığından dolayı Tesco Cite Europa'daki dükkanını 2010 yılında kapatmak zorunda kalmıştır (Hastings, 2010). Yüksek hızlı trenlerin gündelik seyahatlerde kolaylık sağlıyor olması bireyin öncesinde daha kısa mesafelerde gerçekleştirdiği gündelik alışkanlıklarını daha uzun mesafelerde gerçekleştirmesine olanak sağlamıştır. Bu durumun bireyin aklındaki kent algısını da değiştirdiği iddia edilebilir. Örneğin Londra'da yaşayan birey için Lille bir alış-veriş merkezi haline gelmiş olabilir ya da Calais yalnızca bir ofis… (Şekil 4.14)



Şekil 4.14 : Bireyin günlük aktivitelerinin mekanının genişlemesi.

Yüksek hızlı trenlerle yapılan bu seyahatlerin Nord-Pas-de-Calais bölgesindeki en büyük etkisinin Lille'de görüldüğü söylenebilir. Bruyelle'e göre Lille stratejik konumundan dolayı yüksek hızlı demiryolu ulaşımında bir düğüm noktası olmuştur. Bu durum Lille'in önemli bir metropol kent olarak kendini yeniden tanımlama ihtiyacını ortaya çıkarmıştır (Thomas ve O'Donoghue, 2013)[20].

Lille'in bu yeni kimliğinin oluşmasındaki en önemli etken ise Euralille kompleksidir. Euralille Fransa, İngiltere ve Belçika arasında yüksek hızlı trenlerin kullanılması ile birlikte ortaya çıkan bir ihtiyacın ürünüdür. Lille'in bu üç ülkeyi birleştiren konumu ortak bir değerin oluşturulması gerekliliğini doğurduğu söylenebilir. Koolhaas Euralille projesi için yer ya da kentle çok ilişkisi olmadığını söylemiştir. Oluşturulan bu "yapay yeni kent" eski kentin hem parçasıdır hem de değildir. (Url-27) Bu kapsamda Euralille'in bağlamından uzak, referansını bulunduğu yerden almayan belki kendi içinden alan bir yok-mekan olduğunu iddia edebiliriz. Başka bir bakış açısı ise projenin dayanağını kendi bulunduğu bölgeden, yerel olandan değil, konumunu stratejik hale getiren üç ülkeden aldığıdır. Fakat geniş çevreden alınan bu referansın da onların kendi yerellikleri bağlamında değil aksine küresel bir bağlamın ürünü olduğunu söyleyebiliriz.

Euralille projesi içinde yüksek hızlı tren istasyonu, alış-veriş merkezleri, konferans salonu, sergi salonu, ofisler ve konutların olduğu bir kompleks projedir. Euralille projesinin, içinde bulundurduğu farklı fonksiyonlu yapılar sayesinde günümüz hareketli bireyin yaşamına uygun olduğu düşünülmektedir. Tüm bu fonksiyonların bir arada bulunması günümüz hareketli bireyin bu hareketi esnasındaki mekansal arayışlarının karşılığı olduğu düşünülebilir (Şekil 4.15). Bu durumun ise tüketim ve değişen tüketim kültürü ile ilgili olduğu düşünülebilir. Arnold ve Reynold haz ile yapılan satın alma eylemi ile ilgili olarak yaptıkları ölçek geliştirme çalışmasında macera için alışveriş yapılması davranışından bahsetmiştir (Karasakaloğlu, 2011)[21]. Bu durum yüksek hızlı tren istasyonlarının kendi iç mekanlarında ya da çevrelerinde bir çok farklı fonksiyonu barındırmalarını açıklar niteliktedir. Örneğin Euralille yüksek hızlı tren istasyonunun yanında bulunan 65.000 metrekarelik alış-veriş

[20] Orijinal metin için bkz: Bruyelle, P., Thomas, P., 1994. The impact of the Channel Tunnel on Nord-Pas-de- Calais. Applied Geography 14 (1), 87–104.

[21] Orijinal metin için bkz: Arnold, J. M. ve Reynolds, K. E. (2003). Hedonic Shopping Motivations, Journal ofRetailing, 79, 77-95.

merkezi yılda 15 milyon ziyaretçiye ev sahipliği yapmaktadır. Üstelik bu alış-veriş merkezi Avrupa'daki diğer alış-veriş merkezlerinden farklı bir şey vaat etmiyordur. Diğerlerinde bulunan mağazalar ya da fast-food restoranlarının aynısıdır Euralille'dekiler. Alış-veriş yapmak için başka bir kente hatta ülkeye gitmek bireyin macera arayışına dönüşen tüketme isteği olduğunu söyleyebiliriz. Yüksek hızlı trenler ise bireyin bu isteğine karşı geliştirilen bir stratejidiri ". Öte yandan Euralille kompleksinin alışveriş yapmak için kullanan bazı müşteriler yapının büyüklüğünden ve içindeki ok sayıdaki dükkandan bahsederken bu dükkanların ve genel olarak yapının herhangi bir özellik içeröediğini söylemişlerdir. Kullanıcılardan bazıları "aynı dükkanlar Londra'da varken neden Lille'den alışveriş yapayım ki?" diye sormaktadır. Bu durum kompleksin önceden tarilenen bir deneyim vaad eden bir yok-mekan olabileceği düşüncesini oluşturmaktadır.



Şekil 4.15 : Eurolille kompleksine ait görseller (Url-28, Url-29)

4.4.2 Sınır Kavramının Zayıflaması ve "Europe is Just Net Door"

Bauman (1999) modernleşmenin dünyayı yönetim güçleri için şeffaf ve okunabilir hale getirmek adına ortaya çıktığını söylemiştir. Devletlerin güçlerini arttırmak ya da gösterebilmek adına ulus-devlet sistemine geçme aşamasında "cephelerin" yerlerini sınırlar almıştır. Bu kapsamda sınır kavramının da coğrafyayı kıtalara, ülkelere ayırarak bu yönetim güçlerinin hedeflerine yardımcı olduğu düşünülebilir. Fakat bu durumun ulaşım sistemlerinin gelişmesi ile birlikte zayıfladığı söylenebilir. Bauman (1999) seyahat etmek kolaylaştıkça bu sınırların etkisinin azaldığını söylemiştir. Virilio'a göre "Zamanın bütünlüğünü içermeyen mekânsal bütünlük, kentin ileri teknolojinin getirdiği heterojenlik içinde kaybolmasına neden olur. Kentsel form artık orası ile burası arasındaki somut bir ayırıcı çizgi ile belirlenmemekte, bir zaman çizelgesinin ifadesi olmaktadır. Giriş yeri artık daha az audio-visual olarak algılanan bir kapıdır." (aktaran Rivka, 2004). Bu noktada sınırların artık bir noktadan diğerine gitmek için gereken erişim süreci olduğu söyleyebiliriz. Kentlerin birbirlerine uzak olması bir sınır belirlerken ulaşım araçları ile kentler arası kurulan bağ bu sınırı zayıflatmaktadır. Bu durumda kullanılan ulaşım aracının hızının, sınırın kuvvetlenmesi ya da zayıflamasına neden olduğu söylenebilir. Hızlı ulaşım sistemleri ve bu çalışma özelinde yüksek hızlı trenlerde sınırın zayıflamasına etken olarak düşünülmektedir. Bu kapsamda düşünüldüğünde kentler ve hatta ülkeler arası etkileşimlerin olmasının sınırı zayıflattığı söylenebilir. Kentler ve hatta ülkeler arasındaki bu etkileşim de kent mekanlarını ilişkili hale getirdiği söylenebilir. Kent mekanlarının bu şekilde ilişkili hale gelmesi ise yerellikleri zayıflatarak küresel değerlerin hakimiyietini sağlar. Bu bağlamda yüksek hızlı trenlerin kentler ve hatta ülkeler arasında sık kullanılarak sınır kavramını zayıflatması küreselleşmenin destekleyicisi olarak değerlendirilebilir.

Yüksek hızlı trenlerle kentler ve hatta ülkeler yapılan günübirlik seyahatler sınır kavramını zayıflatırken bir yandan bireyin günlük etkin olduğu mesafenin genişlemesine bir yandan da bireyin günlük mekan algısının genişlemesine neden olduğu söylenebilir.

Mekanlar arası etkileşimin artması sınır kavramını zayıflatırken etkileşimsizlik durumunun da sınır kavramının kuvvetlenmesine neden olduğu düşünülebilir. Üstelik bu sınırsızlığın olduğu yer çoğunluktaysa etkileşimin olmadığı yerlerdeki sınır daha da kuvvetlenecektir. Bauman (1999) mekanlar arası ayrım azaldıkça ayrımın devam

ettiği yerde ayrımın etkisinin artacağını söylemiştir. Bu durum daha önceki bölümlerde bahsedilen hareket ve hareketsizlik durumuna benzetilebilir. Hareketin gıpta edilen bir değer haline geldiği bir dünyada hareketsizlik bir acizlik olarak görülmektedir.

Yolculuk yapmak, bir kültürden diğer kültüre geçmektir. Tolunay (2011) bu konuda yolculuk mekanlarının da bu kültürlerin son buldukları, artık kültüre ait olmayan yerler olduğunu söylemiştir. Bu durumda yolculuk mekanlarının günümüz dünyası için bir sınır olduğu düşünülebilir. Daha önceki bölümlerde bahsedilen sınırların iki farklı olanın bir arada bulunmasını sağlayan tek durum olduğu düşüncesini akla getiririrsek yolculuk mekanlarının da bu farklı durumlara cevap verecek şekilde kurgulanması gerektiğini söyleyebiliriz. Sınırlar iki taraftan her hangi birinin özelliğini baskın olarak göstermezler. Bu nedenle sınırda olmak ne biri olmaktır ne de diğeri… Yüksek hızlı tren istasyonları da bu kapsamda değerlendirilebilir. Yüksek hızlı trenlerle seyahat eden bireyler de bu durumda hiçbir yere ait değildirler. Her hangi bir yerelliği barındırmazlar. Bu nedenle yüksek hızlı tren istasyonlarının da referansını yerel olmayandan alan küresel mekanlar oldukları söylenebilir.

Zaman-mekan sıkışmasının bireyin günlük mekan kullanımları üzerindeki etkisinin incelenmesi için seçilen bir diğer örnek ise “Europe is Just Next Door” reklam filmidir. Film yüksek hızlı tren seferleri sayesinde Avrupa kentlerinin aralarındaki mesafenin azalması teması üzerine kuruludur. Filmin bu kurgusu üzerine kentler arasında sınır olabilecek mesafenin azalmasının bu sınırı da ortadan kaldırdığı yorumu yapılabilir. Ayrıca filmin “Europe is Just Next Door” “Avrupa Yanı Başınızda” sloganı ile seyahat süresinin kısalması ile mesafenin adeta yok olması zaman-mekan sıkışmasının bir örneklemini oluşturmaktadır. Öte yandan önceki bölümlerde tüketim süresini kısaltan bir araç olarak ele alınan yüksek hızlı trenlerin, tüketim kültürünün bir ürünü olan reklam ile temsili insanları tüketmeye buradaki anlamı ile seyahat etmeye teşvik edici olarak yorumlanabilir.

Fransız demiryolu şirketi SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français; "National Society of French Railways" veya "French National Railway Company") ve TBWA/PARIS tarafından hazırlanan ve 1 dakika 40 saniyelik reklam filmi “Europe is Just Next Door” “Avrupa Yanı Başınızda” sloganı ile çıkmıştır.

Film bir yıl önce gerçekleştirilen "Take a look at Brussels" kampanyasını bir devamı olarak değerlendirilmektedir. Film Paris'te çeşitli kamusal mekanlara yerleştirilen kapılar ve kamusal alanı kullanan insanların etkileşimi üzerine kurgulanmıştır. Kapıların her biri farklı renktedir ve üzerlerinde SNCF'nin aktif olduğu ülkelerdeki kentlerin ismi yazılmıştır. Bu ülkeler; Milan, Stuttgart, Cenevre, Barselona, Brüksel'dir. Paris'de çeşitli kamusal mekanlara yerleştirilen bu kapılar ile bireyler gündelik hayatları esnasında her hangi bir anda karşılaşırlar. Kamusal mekanda gündelik hayata yapılan bu dokunuş yüksek hızlı tren kullanımlarının da gündleik hayata etkisi üzerine vurgu olarak düşünülebilir. Günün belirli bir saatinde Paris'te herhangi bir meydan da gezinirken bir anda karar verip Avrupa'nın bir kentine yüksek hızlı trenlerle kısa sürede seyahat edebilirsiniz.

Gündelik hayatta kamusal alanda vakit geçirirken bu kapılarla karşılaşan insanlar şaşkınlıkla kapılara yaklaşmayı isterler. İlk saniyelerde kapıyı açmaya tereddüt eden insanlar daha sonra kapıyı açtıklarında bir ekranla karşılaşırlar. Kapıyı açan kişi ekrandakini gördüğü an görüntüde ki kişi de kapıyı açan kişiyi görür. Bu andan sonra deneyim eş zamanlı yaşanır hale gelir. Mor renkli Milan kapısını açan kişi Milan Katedral Meydanı'ndaki bir pandomim sanatçısı ile karşılaşır. Sanatçı kapıyı açan kişiyi gördüğü an onunla aynı hareketleri yapmaya başlar. Kapıyı açan kişi burununu sıktığında oda burnunu sıkar. Bu durumda ikili adeta yan yanaymış gibi hareket etmeye başlarlar. Bir başka kişi mavi renkli Brüksel kapısını açtığında ise karşısında Brüksel Agora Meydanı'nda resim yapan bir sokak sanatçısını bulur. Sanatçı kapı açıldığında kapıyı açan kişinin resmini çizmeye başlar. Ayrıca zaman zaman kapıyı açan kişiye bazı tavsiyelerde bulunur; biraz gülümse vs… Bir başka deneyimde ise önünde bir tabure bulunan ve üzerinde Cenevre yazan bir kapıyı görmekteyiz. Kırmızı renkli kapıyı açan çift Cenevre'de Leman Gölü'nde kayıkla yol alan bir çift ile karşılaşırlar. Çift kapının önündeki tabureye oturur. Kapıyı açan çift kayıktaki çifti kayığa yerleştirilen bir kamera sayesinde yanlarındanmış gibi görürler. Adeta birlikte seyahat ediyorlardır. Kapıyı açan çift Cenevre'deki çifti istedikleri yöne gitmeleri konusunda yönlendirebilmektedir. Önünde bir bisikletin yer aldığı Stuttgart kapısı açan çift ise Stuttgart'ta Saray Meydanı'nda bisiklete binen gençlerle karşılaşırlar. Kapıyı açan genç çift kapının önündeki bisiklete binerek Stuttgart'taki gruba katılabilir. Stuttgart'taki kişi 'sağdan mı gideli yoksa soldan' mı diyerek kapıyı açan çiftin bu deneyime katılmasına sağlar. Sonraki sahnede kapıyı açan çift ile

Stuttgart'taki grubun birlikte seyahat edermişçesine görüntüleri yer almaktadır. Son olarak turuncu renkli kapı ise Barselona'daki Port Vell Meydanı'na açılmaktadır. Kapıyı açan iki kişi meydanda dans eden bir grup ile karşılaşır. İlk aşamada şaşıran kişiler karşılarındaki grubun onları görerek dans ettiklerini görünce birbirleri arasında bir etkileşim başlar. Bu aşamadan sonra birbirlerinin hareketlerini tekrar ederek ya da devam ederek dans etmeye başlarlar. Ve son sahnesinde ise SNCF'nin sloganını görürüz: "Europe is Just Next Door" / "Avrupa Yanı Başınızda". Sloganın Türkçeye çevriminde kayıpların yaşanmaması adına genişletmekte fayda vardır. "Europe is Just Next Door" kullanımı 'Avrupa hemen yanınızda' ya da 'kapı komşunuz Avrupa' gibi kullanımlarla daha iyi anlaşılabilir.

Filmde kulanılan kapıların açılması ile birlikte karşılaşan insanların birlikte hareket etmeye başlaması ile ortaya çıkan eş zamanlılık fikrinin mesafenin yıkımını başarılı bir şekilde ifade ettiği söylenebilir. Bu eş zamanlılığın başlamasının yalnızca bir kapıyı açmak kadar kolay (kısa süreli) olması zaman-mekan sıkışması meselesini örnekler niteliktedir. Öte yandan kapıyı açmanın bu kadar kolay olması günümüz tüketim nesnelerinin kolay elde edilebilir yapısı olarak değerlendirilip, bunun üzerine başka bir şehre gitmenin, başka bir değişle mesafenin de yüksek hızlı trenler sayesinde bu kadar kolay tüketilebilir bir yapıda olduğu yorumu yapılabilir.

Reklamda "kapı" öğesinin kullanılması oldukça önemli görülmektedir. Bu kapı öğesini sınır ile ilişkilendirmemiz mümkündür. Sınır giriş ve çıkış yapılan ya da geçilen anlamları ile burada kullanılan kapı ile ilişkilendirilebilir. Ulaşım sistemlerinin gelişmesiyle değişen sınır kavramı günümüzde farklı şekillerde düşünülebilmektedir. Bireylerin bir yerden bir başka yere giderken kullandıkları ulaşım mekanları bir yerin bitip diğerinin başladığı yerler olarak düşünülür. Bu ulaşım mekanlarının kapılarının bir sınır olduğunu söylemek mümkündür. Sınırlar topraklar arası çizginin çizildiği, insanların durduğu, öldürüldüğü ya da damgalandığı, malların gidiş-gelişlerinin yapıldığı noktalar oldukları kadar ulus-devletlerin okul kitaplarında ya da hava haritalarında gösterildiği gibi zihinsel haritaları oluşturan kapılardır (Sparke, 2004).

Ayrıca yükse hızlı trenlerin kullanılması ile birlikte sınırların zayıflaması fikri söz konusudur. Reklamda kapı öğesinin kullanılması bu bağlamda da önemli bulunmuştur. Sınırı geçmek, başka bir ülkeye giriş yapmak bir kapıyı açmak kadar kolaydır. (Şekil 4.16)



Şekil 4.16 : "Europe is Just Next Door" reklam filminden sahneler, (Url-30)

4.4.3 Yersizlik ve "High Speed Love"

Daha önceki bölümlerde bahsi geçen aşırı ve hızlı tüketim nedeniyle bireyin şeylerle kurduğu ilişkiyi geçicilik üzerine inşa etmesinin, sürekli ve hızlı hareketinin ve modernizmle birlikte başlayan bağlamını dışlayan yapılarla ilişkisinin bireyin yerle kurduğu ilişkinin zayıflamasına ve yersizlik kavramının ve yersiz bireylerin ortaya çıkmasına neden olduğunu söyleyebiliriz. High Speed Love kısa filmi bu yersizlik hissini yüksek hızlı trenlerle seyahat eden bireyler üzerinden okuması nedeniyle değerli bulunmuştur.

High Speed Love UIC (International Union of Railways, Uluslararası Demiryolları Kuruluşu) tarafından hazırlanan 5 dakika 16 saniyelik bir kısa filmdir. Film yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin günümüzde nasıl bir hayat biçimi haline geldiği üzerine vurgu yapmaktadır. (Şekil 4.17)



Şekil 4.17 : High Speed Love filminden bir sahne

Filmde farklı milletlerden olduğunu anladığımız kadın ve erkek karakterin yüksek hızlı tren seyahati esnasında tanışmaları ve bu seyahatler sayesinde devam eden ilişkileri konu ediliyor. İki karakterin de hayatları, yaptıkları seyahatler üzerine kurgulanmış olarak görülüyor. Karakterler takım elbiseli giyimlerinden dolayı bu seyahatlerin iş seyahatleri olabileceğini düşünebiliriz. Sürekli hareket halinde olan günümüz insanın bir temsili olabilecek bu karakterlere ait herhangi bir ev öğesine filmde rastlanmıyor. Bir seyahat esnasında tanışan çiftin ilişkisi, seyahat halinde olmaları sayesinde devam edebiliyor. Çift her seferinde, yaptıkları seyahatler sayesinde başka bir istasyonda buluşarak ilişkilerini devam ettirebiliyor.

Film erkek karakterin anlatıcılığıyla izleyiciye aktarılmaktadır. Bu bölümde aktarıcı erkek karakterin cümleleri analiz edilerek bir okuma yapılacaktır.

Film erkek karakterin yalnız göründüğü sahne ile başlıyor.

Anlatıcı (A): Hatıralar tekrar canlandı. Bu tamamen O'nun hikâyesi… Ve ben yalnızca hatırlıyorum.

New York, Kazablanka, Şanghay ve Paris şehirlerine ait ve hareketli sahneler geçer. Arabaların ve insanların bir yerden başka bir yere gitmesi, güneşin doğuşu ve bulutların hareketi…

A: İlk tanıştığımız yer New York mu idi? Kazablanka? Şanghay? Paris? Yoksa bunların arasında bir yer miydi?

Yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatler görüntüye gelir. İnsanların trenlerde nasıl vakit geçirdiği sahneler ya da trenin hareket halinde olduğu saheneler…

A: Bu günlerde sürekli seyahat halindeymişiz gibi görünüyor. Bulunduğumuz topraklar sonsuz bağlarla birleşmiş durumda. Kendi dünyamız içerisinde zaman ve mesafeleri sürekli tüketiyoruz.

Görüntü filmin erkek karakterinin yolculuk esnasındaki oturduğu kabine aktarılır. Kadın karakter kabine gelir. Ve iki karakter bakışırlar.

A: Tek bir an, bir fark edilme ile bir insanın hayatı tamamen değiştirebilir mi?

A: İşte o an, benim için O'nu gördüğüm andı.

A: Bu durum O'nu ilk gördüğüm an için de geçerliydi ama O'na hiçbir şey söylemedim. Fakat hiç bir şey konuşmasak ta o an iletişim kurabilmiştik.

Karakterlerin ilişkisi başlamıştır. Her seferinde farklı bir istasyonda gerçekleştirilen buluşmalar görüntüye gelir.

A: Ve biz tekrar bir araya geldik. Tekrar… Tekrar… Seyahate devem ettiğimiz sürece…

A: Çok muyluyduk ve bir sonraki anı hevesle bekliyorduk.

A: Daima yeni bir kongre ya da yeni bir sergi oluyordu. Her zaman bizi dünyanın sonuna ve rüyalarımıza götürecek trene binmek için bir sebep oluyordu.

A: Hayatlarımız trenler sayesinde bir büzüşme yaşıyordu. Ve ikimiz de aşkımızın seyahat ettiğimiz sürece kalıcı olacağını biliyorduk.

A: İstasyondan istasyona seyahat etmek… Hem her yerde evde olmak hem de hiçbir yerde evde olmamak.

Kadın karakterin gittiği görülür.

A: Ve sonra O gitti.

Erkek karakter tekrar seyahat halinde kabinin de görülür. Karakter elindeki pad ile internette gezinirken "2046" filmine ait bir fotoğraf görür.

A: Ne olduğunu biliyordum, ne olduğunu en baştan beri biliyordum.

O'nu kaybetmiş olabilir miyim?

Hayır. Olamam.

O hala burada ve ben onu tekrar göreceğim.

Bu sahne bize kadın karakterin gidişiyle ilişkinin bittiği hissini vermektedir. Fakat sürekli hareket halinde olan bireyler için bu gidişin diğerlerinden her hangi bir farkının olmadığını düşünebiliriz. Kadın karakterin gidişi bir sonraki buluşmanın başı olarak düşünülebilir.

Erkek karakterin gördüğü "2046" Wong Kar-Wai'nin filmidir. Bir roman yazarı, gelecekte geçen bir roman yazmaya başlar. Ancak bu esnada geçmişte yaşanan olayları bir araya getirir. Bu romanda, gizemli bir tren vardır ve bu tren, yolcularını geri dönmek istedikleri hatıralarına ulaştırmaktadır. Bu da 2046 isimli bir durağa ulaştıklarında mümkün olacaktır. Filmdeki karakterin ise geri getirmek isteği anılar eski eşine ait anılardır. Fakat onları geri getirmeyeceğini anladığında yaşadığı anda onları var etmeye başlamıştır. Yaşadığı her ilişkide eşini hatırlar ve onun üzerinde

başka bir ilişki yaşamaktadır. Karakterin yapmaya çalıştığı şey aslında şimdiki zaman içinde geçmiş ve geleceği var etmektir. Bunu da anımsama ve bekleme ile yapmaktadır. Şimdiki zaman geçmiş ve geleceği var eden bir aralıktır. Filmde aşka ile ilgili şunlar söylenmiştir.

“love is all matter of timing.

It’s no good meeting the right person too soon or too late”

Aristoteles zamanı belirleyen şeyin “an” olduğunu ve anı devinimdeki önce ile sonra olarak veya “öncenin sonu, sonranın başı” olan şey olarak algılayabileceğimizi söylemiştir. High Speed Love’daki kadın karakterin tanık oluğumuz son gidişi filmdekine benzer bir hareketliliğin olmadığı bir hayat kapsamında düşünüldüğünde bir son gibi görünse de sürekli hareket halindeki bu yeni yaşam biçimi için sürecin bir parçasıdır. Bu kapsamda da zamanın sonlu şeylerin süreci olduğu bilgisini akla getirebiliriz.

Öte yandan filmdeki karakterlerin hayatlarının büyük bir bölümünü geçirdikleri tren istasyonları ya da oteller “her yerde evde olma” hissini verirken, bu hissin yalnızca bir yanılsama olma fikri ve karakterlerin sürekli hareket halinde olmaları “hiçbir yerde evde olmama” durumunu doğurduğu söylenebilir.

Filmin başlangıcında anlatıcının “ilk karşılaştığımız yer neresiydi? New York? Kazablanka? Şanghay? Paris? Yoksa bunların arasında bir yer miydi?” sorusunun bireyin hareketliliğine vurgu yaptığı düşünülebilir. Bahsedilen şehirlerin birbirlerine olan mesafeleri bu hareketliliğin kapsamını göstermektedir.

High Speed Love filmi günümüzde ulaşım sistemlerinin gelişmesi ile birlikte sürekli hareket halinde olan bireyin yeni hayat biçimi anlattığını söyleyebiliriz. Bu yeni hayat biçimi bireyin kimliğini de yenilemiştir. Film bu yeni bireyin çalışmak, alış-veriş yapmak, sağlık ve eğitim gibi çeşitli hizmetlerden yararlanmak için sürekli hareket halinde olma durumunu, iki kişi arasındaki ilişkinin, aşkın da devam edebilmesi için bu hareketliliğe ihtiyaç duyulduğu kurgusu ile vermektedir. Hareketsizliğin bu ilişkiyi sonlandıracağı gibi günümüz hareketli dünyasında çok da mümkün olmadığını söyleyebiliriz. Bauman’ a göre hepimiz ister istemez kendi seçimimizle ya da başka seçenek olmadığı için hareket ediyoruz. Fiziksel olarak yerimizde çakılı duruyor olsak bile hareket halindeyiz. Hareket sürekli değişen bir dünyada pek de gerçekçi bir seçenek değil (Bauman, 1999).

Bu bölümde üretim ve tüketim faaliyetlerinin değişmesi ve buna bağlı olarak zaman kavrayışının değişmesi sonucu ortaya çıkan hız ve hızlı hareketin sürekli harekeet halinde olan "yeni bireyi" ortaya çıkardığı tespiti yapılmıştır. Bu yeni birey için zaman kazanılan ya da kaybedilen bir meta, mesafe ise tüketilebilecek bir değerdir. Bu durum bireyin zaman-mekan sıkışmasını gündelik hayatında yoğun bir şekilde yaşadığı fikrini vermektedir. Bu bölümde zaman-mekan sıkışmasının bireyin gündelik hayatı üzerindeki etkisi yüksek hızlı trenler üzerinden okunmuştur. Bu noktada yüksek hızlı trenlerin seçilmesinin sebebi sistemin pratikliği ve ekonomik olması nedeniyle günlük seviyeye daha yakın bulunmuş olmasıdır.

Zaman-mekan sıkışmasının bireyin gündelik hayatı üzerindeki etkisi yüksek hızlı trenlerle yapılan günübirlik seyahatler üzerinden incelenmiştir. Yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin gündelik olma sebepleri; seyahat sürelerinin kısalması, kısalan seyahat sürelerinin konaklama ihtiyacını ortadan kaldırması, yüksek hızlı tren istasyonlarının kent içindeki konumu ve seyahatlerin tekrara, esnekliğe ve plansızlığa açık olması olarak özetlenebilir. Bu kapsamda yüksek hızlı trenlerle yapılan günü birlik seyahatlerin bireyin günlük kullandığı mekanın sınırlarını genişlettiği, başka bir değişle bireyin günlük aktivitelerinin mekanını genişlettiği, sınır kavramının zayıflamasına neden olduğu ve bireyin yerle ilişkisini zayıflattığı düşünülmektedir. Tüm sonuçların en iyi okunbildiği alan ise yüksek hızlı trenlerle yapılan günübirlik iş seyahatleridir (commute).

Bu sonuçların gündelik hayattan karşılığını bulabileceğimiz örneklerden biri Eurostar hattı ve bu hat güzergahında ortaya çıkan Euralille kompleksidir. Eurostar hattının 3 Avrupa ülkesini birleştiren yapısı sayesinde küreselleşmenin sonucu ve tetikleyicisi olarak değerlendirebileceğimiz ilişkiselliğin artmasına yardımcı olduğunu söyleyebiliriz. Öte yandan Eurostar hattı yine küresel dünyanın etkileşimli ağı içerisinde ortaya çıkan sermaye ve dolayısıyla hizmet hareketliliği nedeniyle yapılan iş seyhaatlerine de olanak sağlamaktadır. Yapılan bu iş seyahatleri aynı zamanda tüketim toplumu bireylerinin kimliği tüketme durumu olarak da değerlendirilebilir. Bir yandan aşırı tüketme isteğinin bir yandan da değişken ekonomik durumların sürekli hareket halinde olan bireyin ortaya çıkmasına neden olduğu düşünülebilir. Bu bireyin en nemli özelliği ise hayatının geçicilik üzerine kurgulanmasıdır. Bu durum bireyin yer ile ilişkisine yansıyarak onun yere bağlanmasına engel olur. Bu yersiz birey en önemli kopuşunu ise "ev" ile ilişkisi de yaşar. Öte yandan modern

dönemden itibaren ortaya çıkan bağlamını reddeden yok-mekanların da bireyin bu yersizliğini destek nitelikte olduğu düşünülmektedir. Euralille kompleksi tüm bu bahsedilen durumların mekansal karşılığı olarak değerlendirilmiştir. Euralille kompleksinin içinde bulunan ofis binaları, konaklama birimleri, alışveriş merkezi, kongre merkezi gibi fonksiyonlar sürekli hareket eden bireyin ihtiyaçlarının mekansal karşılıkları olarak düşünülmüştür.

Zaman-mekan sıkışmasının bireyin günlük mekan kullanımlarına etkisinin yüksek hızlı trenler üzerinden karşılığının diğer bir örneği Paris'te kamusal mekana yapılan bir yerleştirme ve bu yerleştirmeye ait reklam filmi üzerinden okunmuştur. Yüksek hızlı trenlerle yapılan günü birlik seyhatlerin sınır kavramını zayıflattığı fikri sloganı "Europe is Just Next Door" olan reklam filmi üzerinden ele alınmıştır. Filmde yapılan yerleştirmede bireyin kapılar ile gündelik hyatı içerisinde ve kamusal alanda karşılaşıyor olması yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatleirn bireyin gündelik hayatına etkimesi vurgusu nedeniyle değerli bulunmuştur. Öte yandan kapıların açılması ile karşıdaki insanlarla yaşanan eş zamanlılık sınır kavramının zayıflamasını anlatır niteliktedir. Ayrıca yaşanan bu eş zamanlılığın sadece kapının açılmasına bağlı olması tüketim nesnesinin kolay tüketilebilirliğine vurgu olarak düşünülmüştür. Dolayısıyla mesafe yüksek hızlı trenlerle kolay tüketilebilir bir meta haline gelmiştir. Uzak mesafelerdeki insanların karşılaşmanın bu kadar kolay gerçekleşmesi ise zaman-mekan sıkışmasına yönelik bir durum olarak değerlendirilebilir. Yerleştirmede kapı öğesinin kullanılması günümüz dünyasında sınır kavramının değişmi olarak düşünülebilir. Bu kapının iki ülke ya da kent arasındaki bu geçişleirn mekanı olan üyksek hızlı tren istasyonları ya da bu istasyonların kapıları olarak değerlendirlmesi mümkündür. Kapıyı açmak, sınır geçmek ve bu durumda mekanı genişletmek yüksek hızlı trenlerle bu kadar kolaydır.

Fakat her ne kadar yapılan bu hızlı ve sık hareket sayesinde sınırın zayıfladığı söylense de, bu durumun sınırın söylemdeki etkisine zayıflatıcı değil aksine güçlendirici bir etki yaptığı düşünülmektedir. Çünkü gerçekleşen hareket var olan söylem (sınır kavramı) üzeirnden yapılmaktadır; sınırın zayıflaması, sınırın geçilmesi ya da sınır kavramının değişimi... Bu durum sınırın eski etkisiyle (hatta belki daha etkili bir şekilde) devam ettiği düşüncesini doğurduğu söylenebilir.

Yüksek hızlı trenler üzerinden zaman-mekan sıkışmasının bireyin günlük mekan kullanımlarına etkisinin tartışıldığı bu çalışmanın diğer bir örneklem alanı ise "High

Speed Love" kısa filmidir. Sürekli hareket halinde olan "yeni birey" olarak tanımlanan günümüz bireyi filmde iş seyahataleri nedeniyle sıklıkla seyahat eden bir çift olarak karşımıza çıkmıştır. Filmde günümüz bireyinin bu hareketliliği ve bu hareketliliğin devamlılığı çiftin bu seyahatler sayesinde ortaya çıkan ilişkileri üzerinden anlatılmıştır. Bu çiftin farklı milletlerden olması ve yaptıkları seyahatler küreselleşme vurgusu olarak ele alınabilir. Filmde herhangi bir ev, aile ya da iş bağlılığı söz konusu değildir. Bireyleri sıklıkla gördüğümüz mekanlar tren istasyonları veya otel odalarıdır. Geçici olarak kullandıkları bu mekanlar bireyin yerle ilişkisinin kopması olarak değerlendirilebilir. Ayrıca daha önce değinildiği gibi birer yok-mekan olan otel odaları ve tren istasyonları da bireyin bu kopuşunu destekler niteliktedir.

Öte yandan yüksek hızlı trenlerin tren kullanımları ve etkileri üzerine kurgulanan yeni bir katman olarak düşünülmesi gibi günümüz bireyinin bahsedilen durumlar sonucu ortaya çıkan "yeni birey" hali de yeni bir durumu tariflemektedir. Bu nedenle bu yeni bireyin içinde buunduğu durumlar bağlamı çerçevesinde değerlendirilmelidir.

4.5 Türkiye'de Yüksek Hızlı Tren Kullanımları ve Etkileri

Demiryollarının gelişimi Türkiye'de 1950'lerden bu yana sıkça tartışılan bir konu olmuştur. Cumhuriyetin ilanından önce başlayan demiryolu projeleri Cumhuriyetin ilanı ile "anayurdu demir ağlarla örmek" politikasıyla hız kazanmıştır. Fakat 1950'lere gelindiğinde bu politikada radikal bir değişiklik yapılarak karayolu ağırlıklı bir gelişim politikası izlenmeye başlanmıştır. Devam eden süreçte 1980'lerde karayolu projelerine verilen olağanüstü destek demiryolları ile ilgili yapılmak istenen çalışmaları arka plana itmiştir. Aykut Göker 1996 yılında hazırlanan TÜBİTAK raporunda Türkiye'nin, demiryolu ulaşımını pazar ekonomileri dışında kalan ülkelerin tercih ettiği bir ulaşım biçimi olarak gördüğü 1980'lerde Batı Avrupa ve Uzak Doğu ülkelerinin bu durumun tam aksine demiryollarına önem veridiğini söylemiştir. Bu dönemde demiryolları ile ilgili yapılan bu yatırımların günümüzde yüksek hızlı tren sistemlerini doğurduğunu söyleyebiliriz. Batı Avrupa ve Uzak Doğu ülkeleri bir yandan yüksek hızlı tren sitemlerini geliştirmek üzere teknoloji üretirken bir yandan da insanların ulaşım alanındaki tercihlerini bu yöne çekmek üzere çalışmaktadırlar. Demiryolu ulaşımının daha ekonomik ve daha

güvenli olması, doğal kaynakları kullanım açısından daha uygun olması ve enerji tasarrufunda da etkin olmasının dünya genelinde bu ulaşım biçimine yapılan yatırımları haklı çıkardığı söylenebilir. Bu konuda dünya genelinde demiryollarının rakibi havayolu ulaşımı olarak görülmektedir. Ülkemizde ise demiryolları karayolları ile rekabet içindedir. Uzun vadede ve küresel ölçekte düşünüldüğünde, ekonomik gelişmeleri de göz önüne aldığımızda Türkiye'nin geç kalmış yüksek hızlı tren sistemine yatırımlarının arttırılması gerektiğini söyleyebiliriz.

Türkiye'de mevcut yüksek hızlı tren hattı Ankara-Eskişehir-İstanbul hattı ve Ankara-Konta hattıdır. (Şekil, 4.18) Türkiye'de ki ilk yüksek hızlı tren (YHT) hattı Eskişehir-Ankara arasında 13 Mart 2009 yılında kullanılmaya başlanmıştır. Hattın açılmasıyla birlikte iki şehir arasında daha önce 3 saat olan mesafe 1 saat 25 dakikaya inmiştir. Sonraki ilk gelişme ise Ankara-Konya arasındaki hattın 17 Aralık 2010 yılında açılması ile gerçekleşmiştir. Hattın açılmasıyla iki şehir arası 1 saat 35 dakikaya düşmüştür. Yüksek hızlı tren projesinin belki de en önemli adımı olabilecek İstanbul-Ankara hattı ise 2014 yılında kullanıma başlamıştır. Hat sayesinde Ankara-İstanbul arası seyahat süresi 3 saat 45 dakikaya inmiştir. İlerleyen yıllarda gerçekleştirilmek istenen projeler ise Ankara-Afyon-Uşak-İzmir hattı, Ankara-Sivas hattı, Osmaneli-Bursa hattı ve İstanbul-Edirne hattıdır. Mevlana Kalkınma Ajansı tarafından 2011 yılında hazırlanan rapora göre Türkiye Avrupa-İran ve Avrupa-Ortadoğu arasında kurulması hedeflenen Ankara-Tiflis bağlantı İpek Yolu Yüksek Hızlı Tren Projesi için önemli bir bağlantı oluşturmaktadır.



Şekil 4.18 : Türkiye'de yüksek hızlı tren hatları

Tez kapsamında bireyin günlük mekan kullanımlarına etki etmesi nedeniyle ele alınan günü birlik seferlerin oluşumu seyahat sürelerinin kısalması, kısalan seyahat sürelerinin konaklama ihtiyacını ortadan kaldırması, yüksek hızlı tren istasyonlarının

kent içindeki konumu ve seyahatlerin tekrara, esnekliğe ve plansızlığa açık olması ile ilişkilendirilmiştir. Bu kriterleri Türkiye ölçeğinde değerlendirmek yararlı olacaktır.

Türkiye'de yüksek hızlı tren sisteminin kullanım süreci uzun bir geçmişe sahip olmadığı için sistemin alt yapı çalışmaları da henüz tamamlanmamıştır. Bu nedenle ray hatlarının yenilenmesi trenlerin kullanıdığı bazı hatlarda henüz gerçekleşmemiştir. Bu durum trenlerin beklenen hızlara ulaşamamasına ve dolayısıyla seyahat sürelerinde beklenen azalmaların olmamasına neden olmuştur. Örenğin İstanbul-Ankara hattından hedeflenen 3 saatlik seyahat süresi zaman zaman 4-4,5 saati bulmaktadır. Bu ve benzeri örnekler günübirlik seyahatlerin oluşmasına engel olabilir. Seyahat sürelerinin beklenen seviyelerde olmaması da konaklama gereksinimini ortaya çıkarttığı düşünülmektedir.

Yüksek hızlı tren istasyonlarının kent içindeki konumunu düşündüğümüzde Eskişehir, Ankara ve Konya istasyonları kent içindeki konumu nedeniyle avantajlı olsa da İstanbul'da mevcut seferlerin Pendik'deki istasyondan yapılması sorunlu durmaktadır. (Şekil, 4.19) Seyahatlerin günübirlik olabilmesi için bireylerin yapacakları hareketin kalkış ve varış noktaları arasında ki toplam sürenin kısalması gerekmektedir. Aksi takdirde yüksek hızlı trenlerle yapılan kısa süreli seyahatten sonra yolcuların kentte ulaşacakları yere girmek için ayrıca bir süre harcıyor olmalarının tez kapsamında ele alınan hızlı yaşam biçimi fikri ile uyumsuzluk gösterdiği düşünülmektedir.

Öte yandan Türkiye'de yüksek hızlı tren istasyonu olarak şuan mevcut garlar kullanılmaktadır. Garların mevcut yapısının öngörülen sürekli hareket halinde olma durumunun ihtiyaçlarına cevap verir nitelikte olmadığı söylenebilir. Özellikle Eskişehir ve Ankara kentleri için, mevcut gar binlarının bulunduğu alanlarda yapılması hedeflenen yüksek hızlı tren istasyonlarında Avrupa kentlerindeki istasyonlara benzer mekanların olacağı söylenmektedir. Örneğin yeni yapılacak Ankara yüksek hızlı tren istasyonunda bankalar, hızlı kargo gişe ve ofisleri, kafeteryalar ve restoranlar, çeşitli alışveriş birimleri/dükkanlar, fast food restoranları, revir, otel, ofis mekanları, toplantı salonları, kapalı ve açık otoparklar bulunması hedeflenmektedir. Proje kapsamında 99 oda ve 198 yatak kapasiteli otel ile 5.367 m^2 kiralanabilir alana sahip ofis yapısı ve yaklaşık 24.000 m^2 kiralanabilir alana sahip mağazalar bulunması hedeflenmektedir (Url-31). Ancak bu projelere ait sınrlı sayıda

ki dış mekan canlandırması dışında herhangi bir veriye ulaşmak mümkün değildir. (Şekil, 4.20)



Şekil 4.19 : Yukarıdan aşağı, İstanbul, Ankra ve Eskişehir'de tren garları ve kent merkezleri ilişikisi, (Url-32)



Şekil 4.20 : Ankara ve Eskişehir'de yapılması planlanan yüksek hızlı tren istasyonları (Url-33, Url-34)

Tez kapsamında ele alınan günübirlik seyahatler Türkiye'de henüz Avrupa ülkelerindeki kadar yoğun görülmemektedir. Garmendia ve arkadaşları (2011) günübirlik seyahatlerin daha çok büyük kentler ile orta ölçekli kentler arasında gerçekleştiğini söylemişlerdir. Özellikle orta ölçekli kentlerde yaşayan insanlar daha fazla çalışma imkanı bulabildikleri için büyük kentlere günübirlik iş seyahatleri yaparlar. Bu nedenle birini siyasal diğerini ekonomik başkent sayabileceğimiz Ankara-İstanbul hattının çevresel veriler bağlamında da daha daha kritik olmasına rağmen günü birlik seyahatlere yeterli imkanı tanımadığı düşünülmektedir. Bu bağlamda düşündüğümüzde Eskişehir-Ankara hattı daha uygun bir örnek olabilmektedir.

Türkiye'de yüksek hızlı trenlerin en sık kullanıldığı hattın Eskişehir-Ankara hattı olduğunu söyleyebiliriz. Bunun sebebi ise öncelikle seyahat süresinin kısalması ile ulaşımın daha rahat hale gelmesi olmuştur. Özcan ve Çavuş (2012) tarafından, 106 kişi ile yapılan anketler sonucu hazırlanan "Yüksek Hızlı Tren Sisteminin Eskişehir İlinde Sosyo-Kültürel ve Ekonomik Değişimlerin Çeşitli Değişkenler Bakımından İncelenmesi" adlı TÜBİTAK raporundan elde edilen verilerin bir bölümü şu şekildedir;

- YHT kullanan yolcuların; %45'i öğrenci, %16'sı memur, %5'i işçi, %3'ü esnaf, %5'i emekli, %45'i öğrenci, %8'i iş adamı, %5'i ev hanımı ve %13'ü diğer meslek sahibidir.
- YHT kullanıcıların %6'sı her gün, %23'ü haftada bir, %69'u ayda bir, %2'si ise diğer sıklıklarla seyahat etmektedir.
- Kullanıcılara göre YHT'nin tercih edilme sebebi; %8'i ekonomik olması, %71'i zamandan tasarruf etmesi, %15'i rahat ve konforlu olması, %5'i çalışanların güler yüzlü olması ve %1'i ise diğer…
- Kullanıcıların %76'sı Yüksek Hızlı Tren sisteminin yaşamlarını etkilediğini, %16'sı etkilemediğini ve %8'i ise bu konuda fikir sahibi olmadıklarını belirtmiştir.
- Kullanıcıların %59'u YHT'nin üniversite ve iş tercihlerine etkisi olduğunu, %4' herhangi bir etkisi olmadığını, %37'si ise bu konuda bir fikrinin olmadığı söylemiştir.

- Kullanıcıların %89'u bileti hemen satın alabildiğini belirtirken, %11'i ise bileti hemen satın alamadığını belirtmiştir.
- Ve kullanıcıların %46‟sı mesleği gereği seyahat etme durumundadır, %54‟ü ise mesleği gereği seyahat etmemektedir.

Elde edilen verilerden çıkarılabilecek en önemli sonucun kullanıcıların büyük bir çoğunluğunun yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatlerin yaşamlarını etkilediği yönündeki cevapları olduğu söylenebilir. Bireylerin üniversite ya da iş tercihlerinin değişimi de bu durumu destekler niteliktedir. Bu bağlamda Ankara'da Devlet Kurumları ve Üniversitelerin varlığı, aynı şekilde Eskişehir'de özellikle Anadolu Üniversitesi'nin varlığı bu iki şehir arasında günü birlik seferlerin sayısının ileride artacağının göstergesi olabilir. İş ve eğitim amaçlı seyahatlerin yanı sıra Eskişehir-Ankara hattı günübirlik keyfi seyahatlerde de oldukça fazla kullanılmaktadır. Tarihi Türk evlerinin bulunduğu Eskişehir'in Odunpazarı Mahallesine Ankara'dan günübirlik seyahatler düzenlenmesi ve Ankara Alışveriş festivali süresince Eskişehir'den Ankara'ya yapılan gübübirlik seyhatlerdeki artış bu durumu örnekler niteliktedir. Bu durumun tez kapsamında ele alınan "uzun mesafelerde gündelik hayat" fikrine karşılık geldiği düşünülebilir. Bu kapsamda daha kısa sürelerde daha uzun mesafelerde sayahat eden bireylerin günlük aktif oldukları mekanın genişlediğini, bu durumun bireyin mesafe algısını değiştirdiğini söyleyebiliriz. Bu kapsamda tezin örneklem alanının ilerleyen yıllarda Eskişehir-Ankara hattının olabileceği düşünülebilir.

5. SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Bu çalışma modernizm-tren ilişkisinin benzerinin postmodernizm-yüksek hızlı trenler üzerinden kurulabileceği fikri ile ortaya çıkmıştır. Trenler buhar gücünün keşfedilmesi ile 19. yüzyılın ilk çeyreğinde insanoğlunun en önemli icatlarından biri olarak ortaya çıkmışlardır. Yüzyıl başında trenlerin, demiryolu hatlarının ve gar binalarının yapımında dönemi için yeni olan çelik ve cam malzemelerin kullanılması, gar binalarının bir yandan modern anlamda tesisat sistemleri ile donatılırken bir yandan da halkın henüz tanıştığı sinema ve tiyatro gibi kamusal mekanlarla zenginleştirilmesi dönemi için modern adımlardır. Gar binalarındaki bu değişim bulunduğu kentteki yakın çevrenin gelişimi için de yönlendirici olmuştur. Tüm bu sebeplerden dolayı trenler ve demiryolu kullanımının modernizmin bir temsilcisi olduğunu söyleyebiliriz. Bireyin modernizmle tanışmasında aracı olan trenlerin, bireyin hayatındaki en önemli etkisi ise ona kazandırdığı hareket kabiliyetidir. Bu kapsamda düşünüldüğünde modern dönemde ortaya çıkan trenlerin hem fiziki hem de sosyal bir hareketlenmeye sebep olduğu söylenebilir.

Bu noktada önemli sosyal hareketliliğin karşılığını İhsan Bilgin'in "Modernleşmenin ve Toplumsal Hareketliliğin Yrüngesinde Cumhuriyetin İmarı" yazısında bulabiliriz. Bilgin 16. yüzyıldan itibaren başlayan keşifler, kıtalararası ticaret ve sömürgecilik, ulus devletin ve yeni kurumların inşası, bilimsel keşifler ve teknolojik buluşlar, sekülerleşme ve zihniyet değişiminin oluşturduğu sıçrama (alt-üst oluş) olarak tanımladığı modern toplumun ortaya çıkışının en önemli sonuçlarından birinin kentleşme olduğunun söylemiştir. Kentleşmeyi ise üretimin artık eskisinden nitelikçe farklı bir teknik, örgütlenme, yatırım ve ilişki birikimi anlamına gelen makinalar üzerinden ve kentlerde yapılıyor olması olarak tanımlar. Bu durum tarım toplumundan sanayi toplumuna geçişe karşılık gelir. Kendisi de bir hareket olarak kabul edilebilecek bu durum sonucu ortaya çıkan sanayi toplumu varlığını sürdürebilmek, kendini yeniden-üretebilmek için değişime ve harekete ihtiyaç duyar. İnsanların, emtianın ve paranın işte bu hareketi toplumsal hareketi oluştururken demiryolları bu hareketin araçların biridir. Öte yandan Bilgin modernleşme sürecinin

evrensel ölçekte yerleşmeler üzerindeki etkilerinden birinin sirkülasyon şebekeleri olduğunun söylemiştir. Demiryolları da bu sirkülasyon şebekelerinden biri olarak değerlendirilmektedir. Bu kapsamda modernizmin zorunlu sonucu olarak ortaya çıkan hareketliliğin demiryolları ve trenlerin kullanımı ile fiziksel ve toplumsal karşılığını bulduğu düşünülmektedir.

Modernizm ve demiryolları arasındaki bu ilişki bir çok modernizm anlatısında demiyollarının ve trenlerin bir temsil aracı olarak karşımıza çıkmasına neden olmuştur.

Öte yandan Olivier Klein'in "Social Perception of Time, Distance and High-Speed Transportation" makalesinin yüksek hızlı tren kullanımının günümüz toplumsal yapılaşmanın değişimine etki ettiği argümanı bu çalışma fikrinin gelişmesine yardımcı olmuştur. Trenler ve modenizm ilişkisinin izi sürüldüğünde, hızlı trenlerin de harekete geçen bireyin hızlanma isteğine karşı geliştirilen bir strateji olarak, modernleşmenin etkilerinin radikal biçimde yaşandığı günümüz küresel dünyasının bir temsilcisi olması fikri geliştirilmiştir. Modernizmin bireyin hayatını dönüştürmesi gibi, modern sonrası dönem ve küreselleşmenin de bireye yeni ve hızlı bir hayat biçimi sunduğu söylenebilir.

Bu fikirler kapsamında kentin ve kent mekanlarının sosyal ve toplumsal yapının mekansallaşmış hali olduğu düşüncesi ile, post-modernizim ve küreselleşmenin etkisi altındaki günümüz dünyasının hızlı bireyinin mekan ile kurduğu geçici ilişkinin incelenmesi bu çalışmanın omurgasını oluşturmaktadır. Çalışma kapsamında yüksek hızlı trenler bireyin mekan ile kurduğu bu geçici, yüzeysel ilişkiyi gündelik seviyeden okunmasını sağlayan bir tüketim aracı olarak ele alınmıştır.

Klein'in bahsettiği toplumsal yapının değişimi, toplumu oluşturan bireylerin zaman-mekan kullanımlarının değişimi üzerinden ele alınmıştır. Bu kapsamda günümüz bireyinin zaman-mekan kullanımları ve kavrayışının anlaşılabilmesi için tarihsel süreç içerisinde bireyin zaman-mekan kullanımları hareket ve üretim-tüketim faaliyetlerinin gelişmesi kapsamında incelenmiştir. Bu inceleme sonucunda bireyin zaman kavrayışındaki değişimin bireyin hareketine bu hareketinin değişimi de bireyin mekan kullanımlarının ve kavrayışının değişimine etki ettiği görülmüştür.

Bu kapsamda tarihsel süreç izlendiğinde zamanın her seferinde daha küçük parçalara bölünürken mekanın modern dönemin başlangıcından itibaren bölündüğü parçaların

hareket kapsamında ve teknoloji etkisiyle birleşmesi ile bireyin hayatına dahil olduğunu görülmüştür. Bu durumun zaman-mekan sıkışması kavramının ortaya çıkmasına neden olduğu düşünülmektedir. İzlenen tarihsel sürecin son bölümü olan günümüz dünyasında zamanın birey için artık "kazanılan" ya da "kaybedilen" bir değer edindiği görülmüştür. Bu bağlamda tüketim süresini kısaltmak ve bireye zaman kazandırmak amacıyla ortaya çıkan "hız" kavramının bireyde hızlı hareket etmek ihtiyacını doğurduğu tespit edilmiştir. Bu kapsamda yüksek hızlı trenlerin, mesafenin tüketimi ile bireyin hızlı hareket etme (hızlı tüketme) isteğine cevap verdiği düşünülmüştür. Yüksek hızlı trenlerle yapılan seyahatler bireyin daha kısa sürede daha uzun mesafelerde etkin olabilmesini sağlamaktadır. Bu durumun en önemli sonucu ise ortaya çıkan günübirlik seyahatlerde görülmektedir. Bu bağlamda yüksek hızlı trenlerle yapılan günübirlik seyahatlerin zaman-mekan sıkışmasının bir örneği olduğu düşünülmektedir. Yapılan bu günübirlik seyahatlerin;

- Bireyin günlük kullandığı mekanın sınırlarını genişlettiği, başka bir değişle bireyin günlük aktivitelerinin mekanını genişlettiği,
- Sınır kavramının zayıflamasına neden olduğu
- Bireyin yerle ilişkisinin zayıflattığı görülmüştür.

Çalışma sonucu elde edilen veriler ile Türkiye üzerine yapılan değerlendirilmede ülkenin sorunlu modernleşme süreci demiryollarının kente etkisinin tam anlamıyla yaşanmasına engel olduğu gibi, yüksek hızlı trenlerin etkilerinin de Avrupa kentlerindeki seviyeye ulaşması sürecini yavaşlatmıştığı görülmüştür. Mevcut demiryolu istasyonları ve ulaşım hatları üzerine kurgulanan bu yeni yapı mekana dair tüm referasnlarını bu eski yapıdan almakta ve sözünü de onun üzerine söylemektedir. Bu noktada ülkemizde mevcut gar binaları, demiryolu hatları kritik bir durum oluşturmaktadır. Bu kritik durumun en şiddetli karşılığı Ankara-İstanbul hattından görülse de Eskişehir-Ankara hattının özellikle günübirlik seyahat ile bu kritik durumu aşarak Arupa kentlerindekine benzer şekilde faaliyet gösterdiği söylenebilir.

KAYNAKLAR

Albalate, D., Bel, G., (2012). The Economics and Politics of High-Speed Rail: Lessons From Experiences Abroad. Lexington Books, Lanham, Maryland, 194p.

Aristoteles, Augustinus, Heidegger, M., (2007). Fizik, Zaman Kavramı, S. Babür (çev.), İmge Kitabevi Yayınları, Ankara, s. 9-41.

Avcı, O., (2008). Metropol Kentlerde Oluşan Zamansız Mekanlar Olarak Metrolar, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul.

Akgül, A., (2006). Mimarlıkta Mobilite Kavramı: Göçebe Çingeneler ve Sirk Yaşamı Üzerine Bir İnceleme, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul.

Augé, M., (1995). Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity, J. Howe (çev.), Verso, New York-London.

Bachelard, G. (1994), The Poetics of Space, M.Jolas (çev.), Beacon Press, Boston.

Ballantyne, A., (2014). Mimarlar İçin Deleuze ve Guattari, R. Öğdül (çev.), YEM Yayınları, İstanbul.

Banister, D. (2011). The Trilogy of distance, speed and Time, Journal of Tranport Geograhy, 19, 950-959

Barash, J.A., (2007). Belleğin Kaynakları, C. Öztürk (çev.), Cogito "Bellek: Öncesiz, Sonrasız", sayı 50, YKY, İstanbul, s.11-23.

Basala, G., (1998). Teknolojinin Evrimi, C. Soydemir (çev.), Tübitak Yayınları, Ankara.

Baudrillard, J., (2002). Tüketimin Tanımına Doğru, Mimarlık ve Tüketim, Boyut Yayın Grubu, İstanbul

Bauman, Z., (1999). Küreselleşme, Toplumsal Sonuçları, A. Yılmz (çev.), Ayrıntı Yayınları, İstanbul.

Bauman, Z. (2001). Parçalanmış Hayat: Postmodern Ahlâk Denemeleri, İ. Türkmen (çev.), Ayrıntı Yayınları, İstanbul

Benevolo, L., (1981). Modern Mimarlığın Tarihi, Sanayi Devrimi, A. Tokatlı (çev.), Çevre Yaınları,İstanbul

Bocock, R., (1997). Tüketim, İ. Kutluk (çev.), Dost Yayınları, Ankara.

Bozkurt, G., (1995). 20. Yüzyıl Düşünce Akımları: Yorumlar ve Eleştirileri, Sarmal Yayınevi, İstanbul.

Bruyelle, P., Thomas, P., (1994). The Impact of the Channel Tunnel on Nord-Pas-de-Calais. Applied Geography 14 (1), 87–104.

Bunn, S., (2002). Mobile and Vernacular Flexible Dwelling, Living in Motion: Design and Architecture for Flexible Dwelling, eds. Schwartz-Clauss, M., Vegesack, A., Vitra Design Museum, 132-171.

Campos, J., de Rus, G., (2009). Some Stylized Facts About High-Speed Rail: a Review of HSR Experiences Around The World. Transp. Policy 16, 19–28.

Coşkun, B., S., L., (2013). Kamusal Mekan ve Kolektif Bellek Bağlamında İstasyon Binalarının İncelenmesi ve Hızlı Tren İstasyonların Dönüşümü, (Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Ankara.

de Certeau, M. (1984), The Practice of Everyday Life. University of California Press, Berkeley.

Elgün, A., ve diğ. (2013). Yeni Tüketim Mekanları Olarak Havalimanı Terminalleri, Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, Cilt 24, sayı 1,

Fırat, H.,L., (2006) Mimarlıkta Mobilite Olgusu Üzerinden İnsan, Yer ve Yapı İlişkisine Bir Bakış, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul.

Flyvbjerg, B., (2008). Public Planning of Mega-Projects: Overestimation of Demand and Underestimation of Costs. In: Priemus, H., Flyvbjerg, B., van Wee, B. (Eds.), Decision-Making on Mega-projects: Cost-benefit Analysis, Planning and Innovation. Edward Elgar, Cheltenham, pp. 120–144.

Garmendia, M., Urena, M.J., Coronado, J.M. (2011). Long-Distance Trips in A Sparsely Populated Region: The Impact of High-speed Infrastructures, Journal of Tranport Geograhy, 19, 537-551.

Giddens, A., (1994). Modernliğin Sonuçları, E. Kuşdil (çev.), Ayrıntı Yayınları, İstanbul.

Givoni, M. (2006). Development And Impact Of The Modern High-Speed Train: A review. Transport Reviews, 26(5), 593–611.

Givoni, M. Banister, D., (2011). "Speed – The Less Important Element in High-Speed Train", Transport Studies Unit School of Geography and the Environment**.**

Gökberk, M., (1990). Felsefe Tarihi, Remzi, İstanbul.

Göker, A., (1996). Yüksek Hızlı Tren TübiTak Raporu

Grübler, A., (2004). Technology and Global Change. Cambridge University Press, Cambridge.

Gürkaş, E. T., (2010). "Yer" Üzerine Bir Okuma Denemesi: Samatya'da "Yer-Kurma" Pratikleri, (Doktora Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tsarım Programı, İstanbul.

Güvenç, B., (2008). Zman-Mekan. Mimarlık: Zaman, Mekan ve Değişim, YEM Yayınları, İstanbul, s: 110.

Hall, P. (2009). Magic Carpets and Seamless Webs: Opportunities and Constraints for High-Speed Trains in Europe. Built Environment, 35(1), 59–69.

Hamankaya, S., ve Tanındı, O., (1996). Türkiye Arkeolojik Yerleşmeleri-1: Paleolitik/ Epipaleolitik, Ege Yayınları, İstanbul

Hançerlioğlu, O., (1976). Felsefe Ansiklopedisi: Kavramlar ve Akımlar, Cilt:5, Remzi Kitabevi, İstanbul

Harvey, D., (1997). Postmodernliğin Durumu, S. Savran (çev.), Metis Yayınları, İstanbul.

Hastings R., (2010). How the Booze Cruise Hit The Rocks, Independent 5 July.

Hegel, G.W.F., 1970. Hegel's Philosophy of Nature, cilt I, Londra, New York, M. J. Petry (çev.), s.229

Huyssen, A., (1999). Alacakaranlık Anıları: Bellek Yitimi Kültüründe Zamanı Belirlemek, K. Atakay (çev.), Metis Yayınları, İstanbul, s. 13.

İl, A., (2005). Kapitalist Sistemde Mekan ve "Yer-Olmayan" Kavramı, (Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Eskişehir.

Karasakaloğlu, D. (2011). Bir Yok-Mekan Olarak Temalı Otellerde Yön-Bulma ve Kaybolma Algılarının İncelenmesi: Antalya-Kundu Bölgesi Otel Örnekleri, (Yüksek Lisans Tezi), Mimarlık, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Kirk, G.S., Raven, J.E., Schofield, M., (1983). The Presocratic Philosophers, Cambridge University Press, Cambridge, s.273.

Klein, O. (2004) 'Time, Distance And High-Speed Transportation' Tıme & Society, 13: 245

Knowles, R.D., Matthiessen, C.W., (2009). Barrier effects of international borders on fixed link traffic generation: the case of Øresundsbron. Journal of Transport Geography 17 (3), 155–165.

Kojeve, A., (1994). Öncesiz-Sonrasızlık, Zaman ve Kavram Üzerine Bir Not, Felsefe Tartışmaları, H. Hünler (çev.), sayı 16, s. 109-125.

Kronenburg, R., (2002). Houses in Motion: The Genesis, History And Development Of The Portable Building, Academy Editions, London.

Maisels, C., K., (1993). The Emergence Of Civilization From Hunting And Gathering to Agriculture, Cities, And The State in the Near East**,** Routledge, New York.

Marcus, P., (1997). Walls Of Fear And Walls Of Support, In Architecture Of Fear, Ed. N. Ellin, Princeton Architectural Press, New York.

Mitchell, W. J., (1995). Imagining e-topia, Architecturally Speaking: Practices Of Art, Architecture And Everyday, ed. Read, A., Routledge, London and New York.

Morley, D., Robins K, (1995). Spaces of Identity : Global Media, Electronic Landscapes, and Cultural Boundaries, Routledge, London.

Özbey, D.O., (2007). Zaman-mekan Sıkışmasıyla Oluşan Aşırı Hareketli İnsanın, Beden-Mekan İlişkisinin Dönüşümü, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul.

Özten, M., (2001). Erken Cumhuriyet Dönemi Anadolu Kentinde Bir Modernleşme Aracı Olarak İstasyon Caddesinin İncelenmesi: Ankara Örneği, (Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul.

Rammler, S., (2002). A Mighty Fortress..”?! On The Sociology Of Flexible Dwelling, Living in Motion: Design and Architecture for Flexible Dwelling, eds. Schwartz-Clauss, M., Vegesack, A., Vitra Design Museum, 208.

Rivka, G., (2004). 21. Yüzyılda Zaman ve Kimlik Bağlamında Algılanan Sınır Üzerine Bir İnceleme, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul.

Perl, D. A., Goetz, R. A., (2014). Corridors, Hybrids And Networks: Three Global Development Strategies for High Speed Rail, Journal of Tranport Geograhy.

Relph, E., (1976), Place and Placelessness, Pion, London.

Sander, O., (1989). Siyasi Tarih 1. Cilt İlkçağlardan 1918’e, İmge Kitabevi, Ankara

Seiler-Baldinger, A., (2002). Mobility with Tradition, Living in Motion: Design and Architecture for Flexible Dwelling, eds. Schwartz-Clauss, M., Vegesack, A., Vitra Design Museum, 174.

Sennett, R. (2001). Ten ve Taş, T. Birkan (çev.), Metis Yayınları, İstanbul.

Sparke, M. (2004). Passports into Credits Cards: On the Borders and Spaces of Neoliberal Citizenship, Boundaries and Belonging States and Socities in the Struggle to Shape Identities and Local Practices,.Cambridge Press, s.251-283

Soykan, Ö.N., (2008). Uzam Bellek Bağlantısı Açısından Mimarlığa Bir Bakış, *Zaman-Mekan,* YEM Yayın, İstanbul, s. 34-40.

Sözen, H., (1996). Mimarlıkta Zaman, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul s.4-5.

Sungur, S., (2011). Tüketimin Küreselleşmesi ve Tüketim Tapınakları, Galatasaray Üniversitesi İletişim Dergisi, 2011-14, İstanbul

Thompson, E. P. (1967). Time, Work and Industrial Capitalism, *Past and Present,* 38: 56–95.

Thomas, P., (2006). Images and Economic Development in the Cross-Channel Euroregion. Geography 91 (1), 13–22.

Thomas, P., O'Donoghue, D., (2013). The Cannel Tunnel: Transport Patterns and Regional Impacts, Journal of Transport Geography, 31, 104-112

Tolunay, C. (2011). Yolculuk İzinde Birey Mekan Karşılaşmaları, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul

Tunçdilek, N., (1983). Eskişehir Bölgesinde Yerleşme Tarihine Toplu Bir Bakış, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, cilt:15, sayı1-4, İstanul

Uçar, M., Ö., (2005). Sınır Kavramına Mekansal Bir Yaklaşım: Ankara Bahçelievler Yerleşiminde Sınırlara Bağlı Bir Analiz, (Dokotra Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı, İstanbul.

Uluğ, B., (2000). Küresel Olan Her Şey Çatlıyor, Arrademento Mimarlık, 159, 77-81

Urry, J., (1995). Mekanları Tüketmek, R.G. Öğdül (çev.), Ayrıntı Yayınları, İstanbul.

Urry, J., (2000). Mobile Sociology, British Journal of Sociology, 51/1.

Uzun, İ., (2008), Kamusal Mekân - Tüketim Olgusu Etkileşiminin İzmir'deki Alışveriş Merkezleri Bağlamında Değerlendirilmesi, (Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Bölümü, İzmir.

Yeğen, M., (2002). Bilginin Sosyolojisi, Sosyolojinin Bilgisi, Türkiye Bilimler Akademisi Yayınları, 119.

Yırtıcı, H., (2004). Mekanın Altyapısal Dönüşümü, İTÜ Dergisi, Seri A, Mimarlık, Planlama, Tasarım, Cilt:3 Sayı:1 43-52

İnternet Kaynakları

Url-1 < http://v3.arkitera.com/v1/diyalog/ihsanbilgin/cumhuriyet1.htm >, alındığı tarih: 2.2.2015.

Url-2 < http://www.leaflanguages.org/french-reading-tgv-train-schedule/ >, alındığı tarih: 2.12.2014.

Url-3 < http://www.setamiri.com/2011/08/21/modernitenin-sanati-sinema/chester-conklin-and-charles-chaplin-in-a-scene-from-modern-times-1936/ >, alındığı tarih: 2.12.2014.

Url-4<http://www.peopleofar.com/2014/01/26/map-of-the-world-by-claudius-ptolemy-1st-c-ad/>, alındığı tarih: 12.12.2014.

Url-5 < **Tuncer, E.,** (2009), "İktidarın Mekansal Örgütlenmesi: İktidarın Mekansal Fantazmagorisi Olarak İstanbul'daki Büyük Alışveriş Merkezleri", http://www. planlama.org/new/konuk-yazilar/iktidarin-mekansal-orgutlenmesi-iktidarin-mekansal-fantazmagorisi-olarak-istanbul-daki-buyuk-alisveris-merkezleri.html >, alındığı tarih: 12.12.2014.

Url-6 < **Boer, F.,** (2002). The Tempo Of The City, http://www.archis.org >, alındığı tarih: 3.12.2014.

Url-7 < https://ratherdancethantalk.wordpress.com/2012/09/03/kokleri-havada-up-in-the-air/ >, alındığı tarih: 3.2.2015.

Url-8 < http://collider.com/up-in-the-air-review/ >, alındığı tarih: 3.2.2015.

Url-9 < http://www.unstudio.com/projects/masterplan-and-station-area >, alındığı tarih: 7.12.2014.

Url-10 < http://autumnbernstein.net/2010/12/09/stuttgart-21-future-shock-auf-wiedersehen/ >, alındığı tarih: 11.12.2014.

Url-11 < http://www.uic.org/ >, alındığı tarih: 22.11.2014

Url-12 < http://en.wikipedia.org/wiki/High-speed_rail >, alındığı tarih: 12.12.2014.

Url-13 < http://www.uic.org/IMG/pdf/20101124_uic_brochure_high_speed.pdf >, alındığı tarih: 12.12.2014.

Url-14 < http://www.uic.org/spip.php?article2727 >, alındığı tarih: 13.11.2014.

Url-15, 16 < http://en.wikipedia.org/wiki/High-speed_rail#Maps >, alındığı tarih: 6.12.2014

Url-17 < http://www.shutterstock.com/tr/pic-52495189/stock-photo-direction-signs-showing various-european-airports-and-their-distance-from-birmingham england.html?src=&ws=1 >, alındığı tarih: 6.12.2014

Url-18 < http://www.eurostar.com/uk-en/destinations/city-breaks >, alındığı tarih: 6.12.2014

Url-19 < https://www.google.com/earth/ >, alındığı tarih: 8.12.2014

Url-20 < http://v3.arkitera.com/p221-berlin-merkez-tren-istasyonu.html?year=&aID=1702>, alındığı tarih: 28.1.2015

Url-21 < http://travelingreporter.com/5-best-budget-travel-destinations/berlin-neuer-hauptbahnhof-day/>, alındığı tarih: 28.1.2015

Url-22 < http://www.jobstransfrontaliers.eu/en/ >, alındığı tarih: 8.12.2014

Url-23 < http://www.greentraveller.co.uk/blog/valentine-breaks-europe >, alındığı tarih: 11.12.2014

Url-24 < http://www.timemaps.nl/ >, alındığı tarih: 13.12.2014

Url-25 < http://www.getdomainvids.com/keyword/eurostar%20map/ >, alındığı tarih: 13.12.2014

Url-26 < http://en.wikipedia.org/wiki/Eurostar >, alındığı tarih: 13.12.2014

Url-27 < http://www.arkitera.com/haber/9799/dunyanin-en-tartismali-mimari-rem-koolhaas >, alındığı tarih: 13.12.2014

Url-28 < https://www.google.com/earth/ >, alındığı tarih: 8.2.2015

Url-29 < http://jydarc.free.fr/analyse/euralille.pdf>, alındığı tarih: 8.2.2015

Url-30 < https://www.youtube.com/watch?v=GGW6Rm437tE >, alındığı tarih: 13.12.2014

Url-31 < http://hizlitrenistanbulda.tcdd.gov.tr/banner3.html >, alındığı tarih: 3.2.2015

Url-32 < https://www.google.com/earth/ >, alındığı tarih: 8.2.2015

Url-33 < http://blog.emlakdevri.com/ankaraya-uzay-ussu >, alındığı tarih: 8.2.2015

Url-34 < http://v3.arkitera.com/h58971-turkiyenin-ilk-hizli-tren-istasyonlari-.html >, alındığı tarih: 8.2.2015

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad **:** Büşra ÖZAYDIN ÇAT

Doğum Yeri ve Tarihi **:** Gemlik 30.12.1988

E-Posta **:** ozaydin.busra@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** **:** 2011, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık,Mimarlık

MESLEKİ DENEYİM VE ÖDÜLLER:

MP Tasarım ve Uygulama
Öğün&Öğün Mimarlık
Kocaeli Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü Araştırma Görevlisi

DİĞER YAYINLAR, SUNUMLAR VE PATENTLER:

From Utopia To Distopia- Kocaeli**,** , UPAD2014 Tam Metin Kitabı / Kocaeli**,** 2014

Bir Modern Mimarlık Örneği Olarak; Bursa Ahmet Vefik Paşa Tiyatrosu, Docomomo'14 / Erzurum, 2014

New-York Üçlemesi- Gerçek İle Kurgu Arasında, (Yayına Hazırlanıyor)