



University of Southern Denmark

**"Hocam, bunlar otobüsün suçu değil."**

**Ankara'da toplu taşımada kadınlar**

Kaygan, Pinar; Keysan, Asuman Özgür; Kaygan, Harun

*Published in:*  
Solfasol

*Publication date:*  
2021

*Document version:*  
Forlagets udgivne version

*Citation for published version (APA):*

Kaygan, P., Keysan, A. Ö., & Kaygan, H. (2021). "Hocam, bunlar otobüsün suçu değil.": Ankara'da toplu taşımada kadınlar. *Solfasol*, (105), 14-16.

Go to publication entry in University of Southern Denmark's Research Portal

#### **Terms of use**

This work is brought to you by the University of Southern Denmark.  
Unless otherwise specified it has been shared according to the terms for self-archiving.  
If no other license is stated, these terms apply:

- You may download this work for personal use only.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying this open access version

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details and we will investigate your claim.  
Please direct all enquiries to [puresupport@bib.sdu.dk](mailto:puresupport@bib.sdu.dk)



# SOLFASOL

ANKARA'NIN GAYRİRESMİ GAZETESİ

Aylık Gazete | 15 TL | Ekim 2021 Sayı 105 | [www.solfasol.tv](http://www.solfasol.tv)

Biz şimdi alçak sesle konuşuyoruz ya  
Sessizce birleşip sessizce ayrılıyoruz ya  
Anamız çay demliyor ya güzel günlere  
Sevgilimize çiçekler koyuyor ya bardağa  
Sabahları işimize gidiyoruz ya sessiz sedasız  
Bu, böyle gidecek demek değil bu işler  
Biz şimdi yanyana geliyor ve çoğalıyoruz  
Ama bir ağızdan tutturduğumuz gün hürriğin havasını  
İşte o gün sizi tanrılar bile kurtaramaz.

Cemal Süreya

## “Hocam, bunlar otobüsün suçu değil” ANKARA'DA TOPLU TAŞIMADA KADINLAR

» s. 14 Pınar Kaygan, Asuman Özgür Keysan ve Harun Kaygan



fotoğraf: freepik.com

Ankara'da 2020 yılında gerçekleşen araştırma sonuçlarına göre kadınların toplu taşıma alışkanlıklarını ve deneyimlerini erkeklerinkinden farklılaştıran en temel etmen, yolculukları sırasında taşıdıkları güvenlik endişeleri.

### GÜNCEL

Eylül Ayı Ankara Haberlerinden Kısa Seçki  
» s. 2 Akın Atauz

Bu Yazıyı Okumadan Evinize Mantolama Yaptırmayın!  
» s. 6 Mehmet Onur Yılmaz

### ANKARA

Tahtacıörencik Köyü Ekolojik Yaşam ve Geleneksel Evleri  
» s. 8 Faruk Soydemir

Al Gözüm Seyreyle  
» s. 12 Necati Yalçın

Ankara 1919  
» s. 19 Taylan Esin

### KÜLTÜR SANAT

Can Çekişen Aşkları da Vuran Şair:  
Akif Kurtuluş ve Ankara  
» s. 22 Sencer Başat

Jamaika'dan Ankara'ya Uzanan Bir Müzik Yolculuğu:  
Goril Reggae Band  
» s. 24 Alisa Candan Karsu

Albüm Tanıtımı: A Mystical Journey  
» s. 25

Kitap Tanıtımı:  
Çevre, Biyopolitik, Ekonomi ve Eğitim (1)  
» s. 26 Mehmet Tunçer

Kitap İncelemesi: Oliver Jeffers'ın Kayboldu Bulundu ve Uçtu Uçamadı Kitapları Üzerine:  
Kahverengi Bavul, Ev ve Uçmayı Sevmeyenler  
» s. 29 Funda Mengilli

Cin Ali Solfasol'de  
» s. 30

### SOLFASOL TV

Biz Potansiyeli İçin "Sine-i Millet"  
» s. 32 Mehmet C. Peker

Solfasol.TV'de Düzenli Programlar

Çoğulculuk Kültürünü Geliştirmeye Yönelik  
Haritalama: Ankara Kamuoyuna Çağrı  
» s. 36 (devami s. 31) TEKHNE



## Çocuk Gazetesi içeride!

Ankara'da Tunalı Hilmi Caddesi'nde  
Nadide Bir Mobilya Ustası

## Aleko Angilidis:

Psalty Mobilya Fabrikasından  
Günümüze Uzanan Ustalık

» s. 10 Filiz Köse

Türkiye'deki nadide ahşap möble  
restoratörü Aleksandros Angilidis'i  
atölyesinde ziyaret ettik.



Hergele Meydanı'nda Bir Otel Odası



## Dario Moreno ve Orhan Veli

» s. 16 Ümit Bayazoğlu

Karşılaştıklarında kendilerini Gar Gazinosu  
şantörlerinden Dario Moreno ve Tercüme  
Kalemi'nden Orhan Veli olarak tanıtmışlardı.

## SOL FALSO

Aydan Çelik



YENİ SOSYAL MEDYA TASARISI



# “Hocam, bunlar otobüsün suçu değil”: Ankara’da Toplu Taşımada Kadınlar

Pınar Kaygan, Asuman Özgür Keysan ve Harun Kaygan

## Toplu taşıma ve kadınların güvenliği

Kentsel hareketlilik kent hak alanları arasında yer alır; kentte yaşayanların günün her saatinde şehir içinde ve şehirler arası hareketlilik serbestliğine sahip olması ve bunun için herkesin erişimine açık, karşılanabilir ve “engelsiz” toplu ulaşım olanaklarının var olması anlamına gelir. İstatistiksel olarak kadınların toplu taşımayı erkeklerden daha fazla kullandığı göz önüne alındığında, toplu taşıma konusunu toplumsal cinsiyet merceğinden ele almak son derece önemli. Toplumsal cinsiyet ve ulaşım arasındaki ilişki üzerine yapılan araştırmalar, kadınların seyahat kalıplarının, ihtiyaç ve beklentilerinin erkeklerinkinden farklı olabildiğini gösteriyor. Yaygın toplumsal cinsiyet rollerinin getirdiği görev ve sorumluluklar doğrultusunda kadınların seyahat amaçları, zamanları, rota ve mesafeleri erkeklerinkinden farklılaşabiliyor. Ancak kadınların toplu taşıma alışkanlıklarını ve deneyimlerini erkeklerinkinden farklılaştıran en temel etmen, yolculukları sırasında taşıdıkları güvenlik endişeleri.

“Şu an gerçekten tacize mi uğruyorum, yoksa bana yanlışlıkla mı dokunuyor?” Bu kararsızlık nedeniyle kadınlar çoğu zaman tepki vermekten çekiniyorlar; onun yerine sessiz kalarak yerlerini değiştiriyorlar.

Latin Amerika, Batı Avrupa, Güney Asya, Kuzey Amerika ve Orta Doğu ülkelerini inceleyen pek çok çalışma gösteriyor ki, kadınlar hem gelişmekte olan hem de gelişmiş ülkelerde toplu taşıma araçlarını kullanırken cinsel tacize uğruyor.<sup>1</sup> Bu çalışmalara göre, kadınlar, toplu taşımanın hem aşırı kalabalık hem de boş olduğu zamanlarda sürücüler ve diğer yolcular tarafından taciz edilme endişesi yaşıyor. Bu endişeler, seyahat rotası, zamanı ve seyahat süresi ile ilgili günlük kararlardan iş yeri seçimine kadar, kadınların hareketlilik ile ilgili seçimlerini etkileyerek kadınların hareket özgürlüğünü sınırlandırıyor.

Bu sınırlamalara karşın dünyanın dört bir yanındaki kadınlar kendilerini koruma amaçlı, birbirine oldukça benzer stratejiler geliştiriyorlar: Tanıdık kişilerle birlikte seyahat etmek, tercih şansı var ise koltuk, ulaşım aracı ya da ulaşım rotasını taciz riski düşük olacak şekilde seçmek, yolculuk esnasında kızgın ya da ciddi bir yüz ifadesi takınmak vs.

Meseleye Türkiye özelinde baktığımızda kadın yolcuların toplu taşımada zorlu ve hatta hayatlarını tehdit edici tecrübeler yaşadığını görüyoruz. Türkiye’de her yıl yüzlerce kadın toplu taşımada cinsel taciz uğradığını raporluyor ve çok daha fazlası da raporlanmadan kalıyor.<sup>2</sup> 2015 yılında dolmuş şoförünün tecavüzüne direnirken öldürülen üniversite öğrencisi Özgecan Aslan, aşağıda da bahsedeceğimiz gibi hepimizin, en çok da genç kadınların hafızasına kazınmış korkunç bir vaka. Tek başına bu vaka bile kadınların toplu taşıma deneyimlerini dikkate almanın ve kadınların hareketlilik haklarını sağlamak amacıyla karşılaştıkları zorlukların üstesinden gelmek için stratejiler geliştirmenin önemini ve aciliyetini açık bir şekilde ortaya serdi.

## Araştırma: Ankara’da ev ve iş arası yolculuğun toplumsal cinsiyeti

İki sene önce Carleton Üniversitesi tarafından açılan ve Kanada Uluslararası Kalkınma Araştırmaları Merkezi tarafından fonlanacak olan proje çağrısına tam da bu aciliyet hissiyle başvurduk. Çağrı, tasarım alanına toplumsal cinsiyet perspektifi getirecek projeler arıyordu. 2020 yılında “Ankara’da Ev ve İş Arası Yolculuğun Toplumsal Cinsiyeti: Kadınların Toplu Taşımanın Tasarımına Yönelik Deneyimleri, Stratejileri ve Çıkarımları” (Gendered Commutes in Ankara: Women’s Experiences, Strategies and Implications for the Design of Public Transport) başlıklı projeye başladık. Projede, aracın iç tasarımına odaklanarak sokakları kadınlar için daha güvenli bir yere dönüştürme mücadelesinde tasarımcılar da yer alarak, sosyal bilimcilerin, politika yapımcıların ve feminist aktivistlerin çabalarına ne kadar katkıda bulunabilir, sorusuna cevap aradık.

İlk aşamada amacımız, Ankara’da toplu taşımayı kullanan kadınların yaşadığı problemleri tanımlamak ve aracın iç

tasarımının bu problemlerle olan ilişkisini sorgulamaktı. Bu aşamada Ankara’da toplu taşımayı düzenli kullanan kadınlarla görüşmeler yaptık. Üç kategori belirledik. Birincisi, şehrin farklı semtleri arasında uzun süreli ve çeşitli araçlarla aktarma yaparak sabah ve akşam toplu taşımayı kullanan, ev hizmetinde çalışan kadınlar. İkincisi, kampüs, ev ve şehir merkezi arasında seyahat eden, akşam ve gece şehir merkezinden evine veya yurduna dönen üniversite öğrencisi kadınlar. Üçüncüsü, 65 yaş üstü, toplu taşımayı şehrin yoğun saatlerinde kullanmayan kadınlar. Bu üç kategoriden 32 kadını derinlemesine görüşmeler yapıp kadınların araç, diğer yolcular ve şoför ile olan etkileşimlerini araştırdık.

## Aracın içinde istenmeyen fiziksel temas ve bakışlar

Cinsel tacizin, görüşmelerde öne çıkacak bir konu olduğunu tahmin etsek de sorularımızda taciz, saldırı ve güvenlik gibi ifadeler içermedik. Onun yerine, araştırmamıza katılan kadınlara toplu taşıma deneyimlerini öğrenmek istediğimizi ve kadın olmanın, bu deneyimler üzerinde bir etkisi olup olmadığını sorduk. Tüm kadınların net bir şekilde ifade ettiği üzere, bakışlar veya fiziksel temas yoluyla cinsel tacize maruz kalmak ya da bu ihtimali fark etmek, kadınların aracın içinde kendilerini cinsiyetleri nedeniyle tehdit altında hissetmelerine neden oluyor. Dahası, pek çok kadın, özellikle geç saatlerde eve dönecek genç kadınlar, evden çıkmadan kıyafetlerini seçerken taciz riskini göz önüne aldıklarını, dikkat çekmeyecek şekilde giyinmeye özen gösterdiklerini, örneğin etek yerine pantolon seçtiklerini anlattılar. Dolayısıyla kadınlar, toplu taşımada her an karşılaşılabilecekleri bir tehdit ile mücadele etmeye hazır olarak bulunuyorlar. Kadınların anlatılarına göre araçların iç tasarımı, cinsel tacize dönüşebilecek, istenmeyen etkileşimleri kolaylaştırabiliyor. Bu etkileşimleri fiziksel temas ve görüş alanı olacak şekilde iki başlık altında ele alarak tartışabiliriz. Fiziksel temas, ‘yanlışlıkla’ dokunma ile okşama arasında çeşitli biçimlerde deneyimleniyor. Toplu taşıma aracının oturma planı ve koltuk tasarımları bu riskleri arttırabiliyor. Örneğin, yan yana koltuklarda erkeğin bacaklarını iki yana açarak veya kadına doğru kayarak kadının kişisel alanını ihlal etmesi, hatta elle veya bacakla temas etmesi mümkün oluyor.

## ANKARA

Aracın fazla görünmeyen oturma alanlarında, buna güvenerek erkeğin kadına uygun olmayan şekilde temas etmesi veya onunla ısrarlı bir biçimde flört etmesi, kadınların oturma yeri seçerken tek kişilik koltuklara yönelmesine ve araç içerisinde görünür olan alanları belirleyip orada kalmalarına neden oluyor. Benzer şekilde, ayakta duran erkeklerin oturan kadınlara yaklaşarak onların kişisel alanlarını ihlal ettiklerini, kimi zaman vücutlarıyla kimi zaman koltuğa tutundukları elleriyle onlara dokunduklarını hatta onları okşadıklarını ifade ettiler.

Ayakta seyahat ederken, aracın içinde ayakta durulan alanın tanımsızlığı, araç içindeki hareketlilik ve aracın sıklıkla ani fren yapması, kadınların kişisel alanlarını belirlemelerini, tacizin farkına varıp teşhis etmeyi ve nihayet tacize müdahaleyi zorlaştırıyor. Özellikle nasıl kullanılacağı sınırlandırılmamış ortak tutunma aparatlarının çevresinde kadınların kişisel alanlarını kontrol edememeleri, erkeğin vücuduyla kadına yaklaşması ve tutunma esnasında kadına dokunması söz konusu. Yolcuların sürekli hareket halinde olduğu koridorlarda erkeklerin kadınlara dokunması, sürtünmesi ve elle tacizde bulunması, toplu taşımada ayakta seyahat etmeyi kadınlar için büyük bir problem haline getiriyor. Buradaki en büyük sıkıntı, kadının yaşadığı kararsızlık ve kendi algısından şüphe etmesi: “Şu an gerçekten tacize mi uğruyorum, yoksa bana yanlışlıkla mı dokunuyor?” Bu kararsızlık nedeniyle kadınlar çoğu zaman tepki vermekten çekiniyorlar; onun yerine sessiz kalarak yerlerini değiştiriyorlar. Fiziksel temas kadar sorunlu bir diğer konu da bakışlar. Bakışların araç içinde nereye yönlendirildiği, yeterince görünür olmayan izole alanlar ya da tam tersine ayna ve kameralar, görüş alanından kaynaklanan istenmeyen etkileşimleri mümkün kılabilir. Karşılıklı koltuklarda otururken kadınlar göz göze gelmekten kaçmamaktan rahatsızlık duyduklarını anlattılar. Çünkü göz göze geldiği erkek, kadının kendisine bakıyor olduğunu düşünerek bu durumu flörte çevirebilir, hatta toplu taşımadan indiği yerde onu takip edebilir. Metroda karşılıklı oturma planında koridorda yukarıdan tutunarak ayakta bekleyen yolcuların, kendilerini fazla görünür ve ‘seyredilmeye açık’ hissetmesi ve metroda pencereden dışarıyı seyredememenin istenmeyen göz temaslarına yol açması da sıkça dile getirilen kaygılardı.

Kadınların yaşadığı bir başka kararsızlık da, başka erkeklerin tacizine karşı, şoföre güvenip güvenmemek. Özellikle akşam seyahatlerinde bu kararsızlık önem kazanıyor. Kadınların bir kısmı, belediye otobüslerinin şoförlerine daha çok güvendiklerini, ancak Özgecan Aslan’ın yaşadıklarından sonra dolmuş şoförlerinden korktuklarını söylediler. Kadınlar diğer yolculardan endişe duyduklarında şoför tarafından görünür bir yerde olmayı seçseler de, ayna aracılığıyla şoförün ısrarlı bakış ve ilgisinden çekinebiliyorlar.

### Kadınların tacize karşı geliştirdiği baş etme ve kaçış yöntemleri

Burada detaylı olarak anlattıklarımız, on yıllardır yaşanan ve çözülmesi için henüz güçlü ve bütünsel bir strateji üretilmemiş problemler. Kadınların, yaşadıklarını anlatırken özellikle altını çizdikleri bir kaygı vardı: Bu problemler pembe otobüs gibi kadın ve erkekleri ayırtırmaya dayalı yöntemlerle çözülmez! Elbette kadınlar sosyal hayatın içinde erkeklerle birlikte ve güvenlik kaygısı yaşamadan bulunmak istiyorlar. Yapısal çözümlerin üretilmesini beklerken de bu istenmeyen etkileşimlere maruz kalmamak için kendi stratejilerini geliştiriyorlar. Bu stratejilerden ilki, erkekler tarafından ihlal edilen kişisel alanlarını, aracın içindeki avantajlı yerleri tespit ederek kazanmaya çalışmak. Kadınlar, oturmaları için sosyal etkileşimlerden uzak olabilecekleri koltukları seçiyorlar. Tek kişilik koltuk, tekerlek üstüne yerleştirilen yüksek koltuk ve çift kişilik oturma düzeninde cam kenarındaki koltuk kadınların özellikle oturmaları için çaba harcadıkları koltuklar.

Kadınların toplu taşıma alışkanlıklarını ve deneyimlerini erkeklerinkinden farklılaştıran en temel etmen, yolculukları sırasında taşıdıkları güvenlik endişeleri

Cam kenarındaki koltuklar, hem dışarıyı izleyerek diğer yolcularla göz temasından kaçınmayı hem de ayakta duran yolculardan uzak durmayı sağlıyor. Tekerlek üzerine yerleştirilen yüksek koltuklarda oturanı ayaktaki yolcunun bel hizasından daha yukarıda tuttuğu için tercih ediliyor.

Projemizde yer alan bir tasarımcının söylediği gibi: “Hocam, bunlar otobüsün suçu değil.” Suç tacizcilerde, sokakları kadınlar için güvenli hale getirmek için çaba harcaması gerekirken harcamayanlarda, kadına yönelik şiddeti cezasız bırakanlarda, hatta kabahati toplu taşımayla tek başına geç saatte evine dönen kadında arayanlarda.

Kadınlar, ayakta yolculuk ederken hem fiziksel temasa hem de bakışlara karşı nasıl stratejiler geliştirdiklerini detaylı bir biçimde paylaştılar. Aracın ortasında durmak yerine, sırtını yaslayabileceği bir köşe ya da pencere bulmak, konuştuğumuz kadınların tabiriyle “arkalarını sağlama almayı” sağladığı için önemli. Köşeler, iki yandan yaklaşılmamasını engelleyen, pencere önü ise yaslandığı yerden dışarıya bakarak göz temasından kaçmayı sağlayan, araç içerisindeki kritik noktalar. Üniversite öğrencileri, sırt çantasıyla arkasını kalabalığa dönmenin da kişisel alanın kontrolünde çok işe yaradığını söylediler. Kadınlar, kişisel alan yaratmaya ve istenmeyen etkileşimleri kontrol etmeye yönelik stratejilerin yanı sıra, araç içindeki tehditlere karşı uyanık olma ve tehdit durumunda araçtan kaçmaya yönelik stratejiler de geliştiriyorlar. Örneğin kapıya yakın oturmak, araçtan çıkışı hızlandırırken diğer insanlarla fiziksel temas olasılığını da azaltıyor. Görüştüğümüz tüm kadınlar tarafından bahsedilen kişisel mobil teknolojiler, toplu taşıma aracının bir parçası olmasa da kadınların stratejilerine iki şekilde sıkı sıkıya bağlanmış durumda. Birincisi, cep telefonuna bakmak ya da birisiyle telefonda konuşuyor olmak, kadınların araç içinde ne kadar erişilebilir olduklarını ve ne kadar erişilebilir hissettiklerini kontrol etmelerini sağlıyor. İkincisi, özellikle akşam seyahatlerinde araçtan inene kadar güvendiği bir kişiyle iletişim halinde olmak, canlı konum paylaşımı yapmak, bindiği aracın plakasını mesajla paylaşmak, kadınların bir güvenlik riski hissettiklerinde kaçış stratejilerinde önemli bir araç oluyor.



## ANKARA

## “Özgecan da aynı şeyi yaşadı”

Aşağıdaki alıntılar, iki üniversite öğrencisinin geç saatte otobüsle evlerine giderken hissettikleri korkuyu ve kaçış stratejilerini anlatıyor.

## 1. öğrenci:

“... Yanlış otobüse binmişim, bazıları çünkü Kızılay’a da gidiyor ama bazıları Söğütözü’ne kadar gidiyor. Bu otobüs Söğütözü’ne kadar gidecekmiş, beni görmemiş, yoluna böyle gitmesi gerektiğinden böyle devam etmiş ve ben, işte, içeride bir noktada müzik dinleyip toplantıda ne konuşacağımızı falan düşünüp onların notunu alıyordum. Sonra bir baktım, otobüste kimse yok, sadece ben varım ve haritadan baktığıma göre rotada değiliz. Doğrudan aklıma şey geliyor: Özgecan da aynı şeyi yaşadı tam olarak ve işte böyle bir şey mi oluyor şu an? Şoförle konuşmalı mıyım? Önce arkadaşlarıma haber verdim, konumumu attım, falan, sonra konuştuğumda şoför beni görmediğini söyledi, müsait bir yerde bıraktı, şu otobüse bin oradan git dedi.”

## 2. öğrenci

– Mesela ne yapıyorsun endişelendiğinde?

– Ya işte eğer çantam vesaire varsa çantamı önüme alırım. İşte kulaklığım olur, telefonumda müzik açılmış olur, o şekilde seyahat ederim normalde, ama öyle bir durum olduğunda mutlaka işte kulaklığımı çıkarıyorum mesela, telefonumu çantamın içine yerleştiriyorum ki hani ellerim boş olsun, bir şey olursa yani en azından onu düşünecek durumda olmayayım. Kulaklığımı da şey için çıkarıyorum, hani, bir şey duyarsam, en azından bileyim ne duyduğumu. Kafamda şeyler falan kuruyorum, işte, ön taraftan gelse ben öndeki acaba kapıyı açabilir miyim ya da arkadaki kapı nasıl açılır acaba, falan, hani, öyle şeyler düşünüyorsun ister istemez.

– Anladım, yani kaçmaya yönelik bir plan?

– Evet, ne olur ne olmaz diye, aynen öyle.”

## Kimin suçu?

Bu araştırmaya başladığımızda amacımız kadınların toplu taşımada yolcu olarak ortak problemlerini ortaya dökmektir; dolayısıyla endişe, kaygı ve korkulardan bahsedileceğini biliyorduk. Ancak sonuçta elimizdeki anlatılara baktığımızda durumun vehameti iyice görünüyor oluyor: Ülkenin başkentinde, her akşam kadınlar akıllarının bir köşesinde Özgecan'ın yaşadıkları ile ve benzer bir kaderi paylaşma korkusu içinde otobüse, dolmuşa biniyorlar. Biz her ne kadar bu projede aracın bundaki rolünü anlamaya çalıştıysak da bu problemin çözümünün araç tasarımını değiştirmekte olmadığını biliyoruz. Projemizde yer alan bir tasarımcının söylediği gibi: “Hocam, bunlar otobüsün suçu değil.” Suç tacizcilerde, sokakları kadınlar için güvenli hale getirmek için çaba harcaması gerekirken harcamayanlarda, kadına yönelik şiddeti cezasız bırakanlarda, hatta kabahati toplu taşımayla tek başına geç saatte evine dönen kadında arayanlarda.

## Yararlanılan Kaynaklar

- <sup>1</sup> Bu araştırmaların sonuçlarına şu kaynaklardan ulaşılabilir: Allen, H. 2018. Approaches for gender responsive urban mobility. Sustainable Transport: A sourcebook for policy-makers in developing cities module, Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH, sf 15. Arjmand, R. 2017. *Public urban space, gender and segregation: Women-only urban parks in Iran*. Londra: Taylor & Francis. Loukaitou-Sideris, A. 2016. A gendered view of mobility and transport: next steps and future directions. *Town Planning Review*, 87 (5), 547–565.
- <sup>2</sup> Türkiye bağlamına yönelik bulgular için şu iki çalışmaya bakılabilir: Durmuş, E. 2013. Sexual harassment university students' perceptions and reactions, *Inonu University Journal of The Faculty of Education*, 14(1), sf. 15-30. Hanözü, S., Mollahasanoğlu, S., Esen, E., Şimşek, E., Boztaş, D., Doğan, A. & Başkal, H. 2015. İstanbul'da kamu ulaşım araçlarında gerçekleşen kadına yönelik cinsel şiddetin varlığı, yoğunluğu ve psikolojik etkileri, Marmara Üniversitesi

## HERGELE MEYDANI'NDA BİR OTEL ODASI

## Dario Moreno ve Orhan Veli

Ümit Bayazoğlu

Dario Moreno 1957'de Monte Carlo radyosunun yarışmasında “Adieu Lisbon” şarkısıyla birinci olduktan sonra 1958'de İstanbul'a geldi ve Hilton'da, Atlas Sineması'nda, Goldfinger'da konserler verdi. Vaktiyle ona dudak kıvrımlara bol bol nispet yaptı. Dario, ense-gerdan yerli yerinde, cam gibi mavi gözlü ve her zaman kilolu sempatik bir adamdı.

Dario, bu aşamaya gelene kadar irili ufaklı sahnelerde çok zorlu bir mücadele vermişti. İstanbul'da düzenlediği bir basın toplantısında Ankara'da geçen günlerini şöyle anlatmıştı: “Gar Gazinosu'nda aralıksız iki yıl çalıştım. Burada Fransız şansonları, Arjantin tangoları söylüyordum. Yevmiyem 2,5 liraydı galiba. Haliyle lüks yerlerde kalamıyordum.



Dario Moreno

Orhan Veli Kanık

Gün geldi otel parasını ödeyemez duruma düştüm. Ulus'ta Hergele Meydanı'nın ara sokaklarında daha da ucuz bir otel aramaya başladım. Nihayet bir otelde iki yataklı bir oda bulabildim. Otel kâtibi, ‘Oda arkadaşın her gece çok geç ve çok sarhoş gelir, ona göre! Şair miymiş neymiş, garip’ dedi.

Bayağı merak etmiştim. Aylarca odamı paylaşacağım adam ya çekilmez biriyse. Ama karşılaşmak ne mümkün, ya ben geç geliyorum ya o. Sabah olunca da birimizden biri erken kalkıp gidiyordu. Sonunda bir sabah gözlerimi açtım, o da açtı. Yattığımız yerden göz göze gelip bakiştık. İkimiz de akşamdan kalma. Gözler pörtlemiş, kan çanağı. Yatakta doğrulup kendimi tanıttım; Bendeniz Gar Gazinosu şantörlerinden falanca. O da kendini takdim etti; Tercüme Kalemi'nden Orhan Veli. Kısa zamanda kaynaştık. Kimi gece ona yeni bir şarkımı söyledim, o da bana yeni bir şiirini okurdu. Hiç unutmam, bir şiirini çok sevmiştim; ‘Bilmezdim şarkıların bu kadar güzel, kelimelerinse kifayetsiz olduğunu, bu derde düşmeden önce.’ Bunu benim için yazmış olmalı diye kendime pay çıkarmıştım.