



Nuhrat, Yağmur (2020). "Trafik Deneyimleri ve Düzen Söylemi İçinden İstanbul'u Üretmek". *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 21, S. 38, s. 497-523.

DOI: 10.21550/sosbilder.609673

**Araştırma Makalesi**

## TRAFİK DENEYİMLERİ VE DÜZEN SÖYLEMİ İÇİNDEN İSTANBUL'U ÜRETMEK

Yağmur NUHRAT\*

**Gönderim Tarihi:** Ağustos 2019

**Kabul Tarihi:** Ocak 2020

### ÖZET

*İstanbul'un gündelik hayatını biçimlendiren önemli etkenlerden biri trafik. Trafikte geçirilen zamandan çoğu zaman "boş" ya da "kayıp" olarak söz ediliyor. Oysa hareketlilik çalışmaları, kültürel coğrafya ve kent antropolojisinin de bize anlattığı gibi zaman/mekânlar aslında boş değil. İçlerindeki deneyimler sayesinde sürekli yeniden üretiliyorlar, yani, boş olmaktan uzak üretken mevhumlar. Bu yazıda, bir yıl devam eden etnografik çalışmama dayanarak, İstanbul trafiği zaman/mekânının ve buradan hareketle de İstanbul kentinin düzen söylemi ve özellikle de idealize edilen Avrupalı bir düzen ekseninde, üretilme süreçlerini ve dinamiklerini anlatıyorum. Gündelik hayatın sıradanlığı ve olağanlığı içinden kent ve kentlilik tahayyülünün nasıl biçimlendiğini ve bu biçimlenmeyi anlamlandıran tarihselliği inceliyorum.*

**Anahtar Kelimeler:** İstanbul trafiği, kent antropolojisi, düzen, söylem, Avrupalı merkezlik

### Producing İstanbul through Experiences of Traffic and the Discourse of Order

#### ABSTRACT

*Traffic is a foremost factor that impacts daily life in İstanbul. Time spent in traffic is often described as "empty" or "lost." On the contrary, studies in mobility, cultural geography and urban anthropology have shown that time/spaces are never empty. They are constantly produced anew in and through dwelling or experiences that*

\* Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler Fakültesi Sosyoloji Bölümü, [yagmur.nuhrat@bilgi.edu.tr](mailto:yagmur.nuhrat@bilgi.edu.tr)

*unfold on them. As such, they are productive rather than empty. This article is based on a year's worth of fieldwork on traffic in İstanbul whereby I detail the processes and dynamics of producing the time/space of İstanbul's traffic and thereby the city vis-à-vis a discourse of order and specifically an idealized European order. I analyze how the urban is formed through the mundane and ordinary every day and the larger historical implications that inform such a formation.*

**Key words:** *İstanbul traffic, urban anthropology, order, discourse, Eurocentrism*

## Giriş

Bir grup insanın, kamusal alanın, bir müzik ya da dans türünün ya da bir mekânın düzenli ya da düzensiz olarak sınıflandırılması, ilk bakışta görülenden daha çetrefilli ve yüklü bir hamle. Bu sınıflandırmayı mümkün kılan kabuller aslında bir düşünme sistemine ve dünya kavrayışına işaret ediyor. “Düzenli” ve “düzensiz” nötr birer niteleyici değil. Bu sözcüklerin içinde değer yargıları, aralarında bir hiyerarşi var. Yaygın kabule göre: Düzenli iyi; düzensiz kötü. Düzenli, düzensizden daha makbul.

Hâlbuki vatandaş olanın, çoğunluğun dilini konuşanın, “beyaz” müzik ya da dansın ve cetvelle çizilenin “düzenli” olduğu çok belirgin tarihselliklere ve öğrenilmişliğe dayanıyor. Bu öğrenilenler ve sonuç verdiği kabuller Van’da bir faciada ölenlerin “düzensiz göçmenler” olarak (Aşan 2019), ABD’de kamusal alanın düzenini bozanların İspanyolca konuşanlar biçiminde (Hill 1999), Kolombiya’da “düzensiz müzik” dinleyenlerin sınıf ve ırkın kesiştiği yerde ayrımcılık görerek (Streicker 2009) ve örneğin Kahire’nin Paris’e göre (Mitchell 1988) düzensiz ve kaotik bir kent olarak karşımıza çıkmasına yol açıyor. Bu yazıdaki amacım, İstanbul’un trafik ve trafikte zaman geçirenler üzerinden düzen söylemiyle ilişkilenerken nasıl sürekli yeniden üretildiğini tarif etmek. Bunu yaparken hem “düzen”i Foucault’cu (1972) anlamda bir “söylem” olarak ortaya koymayı, hem de İstanbul’un gündelik hayatının en belirleyici öğelerinden biri olan trafik

üzerinden nasıl anlamlandırıldığını göstereceğim. Düzen ekseninde deneyimlenen ve anlamlanan, buradan hareketle de mütemadiyen yeniden üretilen İstanbul bir taraftan da sürekli olarak Avrupa olgusuyla temas ediyor ve bu temas düzen söyleminin tarihselliğine ve konumlanmasına ışık tutuyor.

Ayfer Bartu Candan ve Cenk Özbay'ın (2014: 11) anlattığı gibi, Türkiye'deki birçok kent sosyolojisi ve antropolojisi çalışmasının odağı İstanbul. Bu çalışmalar, “şehir hayatına, mutenalaşmaya, kentsel dönüşüme ve muhalefete, sınıflar arası ilişkilerin mekânsallaşmasına, yerel yönetimlere, kent alanının faklı cinsiyetler ve cinsel kimliklerce kullanılmasına, kentsel ekolojiye [ve] kent ekonomisine dair...” önemli tahliller sundu. Küreselleşme ve neoliberalizm üzerinden İstanbul'un iktisadi ve toplumsal hatlarını inceleyen (Göktürk vd. 2010; Keyder 1999, 2005), güvenlik ve konutlaşma (Bartu Candan ve Kolluoğlu 2008; Geniş 2007), devlet ve kent dönüşümü ilişkileri ve bu ilişkilerle iç içe geçen insan toplulukları ve mahalle hayatlarına odaklanan bu çalışmalar (Karaman 2013; Türkün 2014; Öz ve Eder 2012), etnografik yöntemleri de kullanarak kenti ve iktidar ilişkilerinden hareketle kentin toplumsallığını anlamamıza izin verdi. Tam da bu noktada genel olarak hareketlilik (Özbay 2014), özel olarak da motorlu taşıt trafiği (Yazıcı 2013), kentsel toplumsallık ve öznellik tahlillerine önemli katkı sunma potansiyeline sahip. Çünkü Berna Yazıcı'nın (2013) da belirttiği gibi, aslında kentteki ilişkiler sadece durağan yapılar etrafında değil, hareketliliğin bir parçası olarak ve hareket halinde oluşuyor ve pekişiyor.

İstanbul'da hareketlilik ve trafik üzerine yoğunlaşmam, özellikle 1990'lar ve erken 2000'lerde sosyal bilimlerin hareketlilik (*mobility*) vurgusuna ve hareketliliğe ilişkin toplumsal olguların önemsenmemesinin sorun edilmesine dayanıyor (Sheller ve Urry 2006). Bu literatür örneğinin arabaların ve araba alanlarının Marc Augé'nin (1995) tabiriyle “yok-yer”ler değil, aslında zamanı ve mekânı yeniden

yapan ve dolayısıyla yeni toplumsallıklar üreten yerler olduğunu (Urry 2004), arabanın aslında kentsel hayatı yeniden yapılandıran ve insanların bir yeri mesken edinme, orada oturma ve yaşama hislerini etkileyen bir şey olduğunu (Featherstone 2004), ve araba kültürlerinin iktidar örüntüleriyle iç içe geçtiğini (Böhm vd. 2006; Lutz ve Fernandez 2010; Miller 2001) belirtmiştir. Bu tasvirler kültürel coğrafyada sık altı çizilen mekânın sürekli ve mutlaka deneyimden hareketle, deneyim sayesinde ve içinden anlamlanan bir olgu olduğu, zamansal, bitmemiş ve ilişkisel olduğu ifadeleriyle uyuşur (Edensor 2008; Ingold 1993; Massey 2005).

Aynı çizgide antropolojik çalışmalar da otoyolların, caddelerin, toplu taşımanın, bisiklet yollarının, otoparkların, kaldırımların ve genel olarak trafiğin toplumsal anlamlılıktan uzak yerler değil, aksine toplumsallığın biçimlendiği anahtar mekânlar olduğunu anlatmıştır (Dalakoglou 2010; Dawson 2015, 2017; Czeglédy 2004; Truitt 2008; Lee 2015). Böylece, toplumsal düzenin, eşitsizliğin ya da siyasetin tahlil edilmesi için trafik öne çıkan kentsel mekânlardan biri olmuştur (Bishara 2015; Dalakoglou ve Harvey 2012). Berna Yazıcı'nın trafik etnografisi de bu yaklaşımla yürütülmüştür ve örneğin kentteki sınıf ilişkilerinin sadece yerleşim ya da tüketim gibi alanlar üzerinden değil, gündelik trafikten hareketle de şekillendiğini göstermiştir.

Bu çalışmaların belirttiği temel nokta kentin deneyimlenmesi ve anlamlandırılmasında hareketliliğin anahtar olduğudur (Cresswell 2006; Robertson 2007). Özel olarak taşıt kullanmanın mekânsal aidiyeti biçimlendirdiği ve bir "hareketli mekân yapma" (*mobile place making*) pratiği olduğu anlatılmıştır (Jirón vd. 2016; Merriman 2004). Benim araştırmam da hareketlilik çalışmaları, kültürel coğrafya ve kent antropolojisi, özellikle de trafik antropolojisi alanlarının kesiştiği noktada, İstanbul'u anlamlandırma ve bu süreçte yeniden üretme pratiklerine ve söylemlerine odaklanıyor. Bu pratikler ve söylemler İstanbul söz konusu olduğunda "düzen" söylemi ekseninde ve düzen

mevhumuyla, buradan hareketle de Avrupa nosyonuyla ilişkilenerak gelişiyor.

Burada anlattıklarım 2014 ve 2015'te devam eden bir senelik etnografik saha çalışmama dayanıyor. Bu süre içinde sekiz özel araba, iki ambulans şoförüyle, bir motosiklet kullanıcısıyla, İstanbul Minibüsçüler Esnaf Odası başkan vekiliyle, iki taksi şoförüyle, bir trafik bölge müdürü polisle ve iki özel şoförle birebir derinlemesine görüşme yaptım. İki özel şoförden biri sayesinde bir otobüs, bir de kamyon şoförüyle görüşme fırsatı buldum. Ek olarak otobüs şoförlerine yönelik psikoteknik testler yürütmüş olan bir psikolog, bir de kent tasarım uzmanıyla görüştüm. Bunların yanı sıra bir minibüs durağını ziyaret ettim ve orada dokuz şoförle grupça görüştüm; iki farklı taksi durağına gittim ve derinlemesine görüşmelere ek olarak dokuz taksi şoförüyle daha küçük gruplar halinde görüşmeler yaptım. Kurye olarak çalışan motorcularla konuşmak için vardiyalarının sonuna denk getirerek bir pizzacıyı ziyaret ettim; orada üç kişiyle görüştüm. Vale olarak araba park hizmeti veren iki kişiyle derinlemesine görüşme yaptım. Özel bir şirketin ulaşımdan sorumlu müdürü ve bir özel şoförüyle konuştum. Son olarak da İETT'yi ziyaret ettim ve orada iki temsilciyle mülakat yaptım.

Araştırmama, 45'i sürücü olmak üzere toplam 48 kişi katıldı. Aracılarım 23-70 yaşları arasındaydı ve çoğu erkekti. Sınıfsal olarak çeşitli farklı arka planlara sahip insanlarla konuştum. Hem orta-üst sınıf, beyaz yaka insanlarla görüştüm ki bunlar çoğunlukla kendi özel arabalarını kullanıyordu; hem de profesyonel olarak şoförlük yapan insanlarla görüştüm. Her ne kadar cinsiyet ve cinsiyetçilikle ilgili bulgularım olduysa da bu makalede odaklandığım konu açısından bu mesele öne çıkmadığı için burada bu konuyu tartışmayacağım. Söz ettiğim "düzen söylemi" ilişkilenesinde ise sınıf bileşeninin ötesine geçen bir dinamik teşhis ettim. Bu yüzden, düzenden söz ederken sınıf

kırılması temelli bir tahlil yapmaktansa, konuştuğum her kesimden insanda bir biçimde gözlemleyebildiğim bir örüntüyü anlatacağım.

Derinlemesine görüşmelerin yanı sıra, araştırmam kapsamında katılımcı gözlem yaptım. Hem kendim arabayla kentte vakit geçirdim, hem de araçlarımla (*interlocutor*) birlikte motorlu taşıtlar içinde yol kat ederek yolcu etnograf (*passenger-seat ethnography*) biçiminde çalıştım. Çalışan şoförlerle birlikte duraklarda vakit geçirdim ve gözlem yaptım. Tüm bunların yanında, 30 seneyi aşkın zamandır İstanbul'da yaşıyor olmamın verdiği içgörü ve süregelen sohbetlerin bu araştırmayı zenginleştirdiğini düşünüyorum.

### **İstanbul'un “Düzensizliği” ve Yazısız Kuralları**

Her sene dünyada trafik sıkışıklığı verilerini yayınlayan TomTom Trafik Endeksi'ne (2018) göre, İstanbul trafiği 2018 itibarıyla dünyanın altıncı en kötüsü. Berna Yazıcı'nın (2013) da anlattığı gibi İstanbul'da trafik her ölçekte bir sohbet konusu. Gündelik hayatta, popüler kültürde, yerel yönetimlerde, hükümet düzeyinde herkes bir şekilde trafikle ilişkileniyor ve trafik üzerine konuşuyor. İstanbul'da “trafik” deyince insanların aklına doğrudan trafiğin tıkanması geliyor. İnsanlar bu mekânı, zaman mevhumuyla birlikte düşünüyorlar. Örneğin, bana anlatılana göre, “trafik” demek “en az bir saat demek.” Birçok insan için trafik “vakit kaybı” demek, “vakitsizlik” demek ve yollarda geçen ya da “harcanan,” “boş” saatlere işaret ediyor. Oysa yukarıda söz ettiğim mekân kavramsallaştırmasına göre bu sözde “boş” saatler tam da bir tür toplumsallığın hatta bir kentin üretildiği, yani dolu ve üretken zaman/mekânlar ve deneyimler. Bu yazı da aslında o üretim sürecini ve sürecin düzen boyutunu konu ediyor.

Araştırma kapsamında konuştuğum ve derinlemesine görüşme yaptığım birçok kişi, İstanbul'un “düzensizliğinden” ve “kaotik” bir yer olduğundan şikâyet etti. Bunun birden çok biçimde kavramsallaştırıldığını fark ettim. Bazen “düzensizlik”ten kasıt

İstanbul'un standart olmayan sokak genişlikleri, kaldırım yükseklikleriydi. Kentin cetvelle çizilmiş benzeyen bir "ızgara plan"ı olmamasından söz ediliyordu; başka kentlerle yapılan kıyaslar İstanbul'un yetersizliğine işaret ediyordu. Bunların yanı sıra İstanbul'un düzensizlik göstergesi olarak sık dile getirilen bir konu da kimsenin kentte ve özellikle de trafikte kurallara uymadığı oldu. Buna göre İstanbullu şoförler şeritleri ortalamıyor ve şeritte düz gitmiyor, park edilmemesi gereken yerlere park ediyor, döner kavşağa hatalı giriyor ve trafiği "kilitliyor," emniyet şeridini sadece hızlı gidebilmek için kullanıyor, ters yola giriyor, yolun tersinden gidip öne geçiyor ve sağa, sola dönüşlerde çift sıra yapıp esas sıranın önüne kırıyordu. Bu yargılarda sık sık "düzensizlik" ve "kuralsızlık" mevhumlarının iç içe geçtiğini, kuralsızlığın bir düzensizlik göstergesi olarak kullanıldığını fark ettim.

Yukarıda saydığım kuralsızlık anlatılarının ortak olduğunu yani sayılan kuralsızlıkların geçerli olduğu konusunda bir mutabakat olduğunu gördüm. Konuştuğum her kesimden ve her türlü araç kullanan şoför bana benzer anlatılar sundu. Öte yandan, bu mutabakatla birlikte ve buna rağmen, İstanbullu şoförlerin aynı zamanda bir dizi yazısız kuraldan söz ettiğini gördüm. Yani aslında kurallara uyulmamasından şikâyet eden sürücüler uydukları ve meşruiyetini savundukları birtakım başka kurallardan, bu kuralların geçerli olduğu başka durum ve koşullardan söz ediyordu. Bu yazısız kuralların ne olduğuyla ilgili ise tam bir mutabakat olmadığı açıktı.

Yazısız kuralların en sık tekrarlanan örneklerinden biri döner kavşaklardaki geçiş üstünlüğüyle ilgiliydi. Bu konuda konuştuğum herkes buradaki kuralın "ilk giren, ilk çıkar" olduğunu yani yol hakkının döner kavşağa girmiş olan kişide olduğunu biliyordu. Buna rağmen kendileri araç kullanırken kavşak içindeki yol vermektense kavşağa girdiklerini, çünkü bu kuralın kâğıt üzerindeki haliyle İstanbul'da işlemediğini anlattı. Görüştüğüm kişiler arasından Emir, bu

durumda kurala uymanın kendisinin “düzeni bozmak” olduğunu, yani, üzerinde anlaşılması bir kodun bir pratiğin kırılması anlamına geleceğini anlattı.

*Kural evrensel. Döner kavşaktaki aracın önceliği var... Ama Türkiye’de pratikte o kadar yerleşmiş ki burada gelenin önceliğinin olması... Mesela bu kurala... Ben de buna uyuyorum. Çünkü uymasam o trafik düzenini bozmuş oluyorum... Pratiğe uymak zorunda kalıyorum. Çünkü diğer türlü... Yani artık kural bu olmuş ve o zaman ben kurala uymuyor konumuna düşüyorum. (Emir, finans uzmanı, 31)<sup>1</sup>*

Daha önce de yazdığım gibi, döner kavşakta geçiş üstünlüğü konusundaki yazısız kural tasviri diğer anlatacağım konulara göre daha belirgin biçimde mutabakat içeriyordu. Fakat gene bu konuyla ilgili de tam bir anlaşma yoktu. Örneğin, Senem şöyle anlattı:

*Bizim halkımız şeylerde çok kötü. Avrupa’da çok vardır. Yuvarlak etrafından dönüp hani bir yuvarlağa dört-beş tane yol bağlanır. Herkes sırayla çıkar ve sırayla gideceği yere girer ya. İnsanlar hiçbir zaman o yuvarlakta kilitlenmiyorlar Avrupa’da. Bizde... O yuvarlakta kimse kurala uyup first in first out [ilk giren ilk çıkar] yapamıyor yani ve iğrenç bir şey yuvarlak... Bizim Kavacık’ta kocaman, Türkiye’de görebileceğin en büyük yuvarlak var, trafiği düzenlemesi için... Senelerce orası bir keşmekeş oldu çünkü minibüs, otobüs, her şey giriyor oraya servis... Yani ben hayatımda böyle bir şey görmedim. Ben ne zaman trafiğin çözülmeyecek bir şekilde tıkanırdığını gördüysem orada bir yuvarlak var. Armutlu’nun orada da mesela... (Senem, iş sahibi, 31)*

Kendisine döner kavşakta nasıl davrandığını sorduğumda da ekledi:

*Ben kilitlenmeyecek şekilde mutlaka yol veriyorum. Atıyorum benimkisi tıkalıysa ileride ben mutlaka duruyorum. Arkamdan korna çalsalar da*

---

<sup>1</sup> Tüm aracı isimleri gizliliği korumak için değiştirilmiştir. Belirtilen yaşlar araçların görüşme sırasındaki yaşlarıdır. Emir görüşmesi 2014 kışında, diğer görüşmeler ise 2015’te yapılmıştır.



*duruyorum. Çünkü biliyorum oraya geçerse herkes kilitlenecek yani. İnsanlar bunu anlamıyorlar yani. (Senem, iş sahibi, 31)*

Senem'in söz ettiği kornalar tam da yazılı olmayan bir kodun varlığına dayanıyor ve Senem'e bu yazısız kodlara uyup ilerlemesi gerektiğini hatırlatıyor. Fakat Senem için trafiği “düzenlemek” için var olan döner kavşakların bu işlevini sürdürebilmesi için yazısız değil yazılı olan kurala uymak gerekiyor. Emir ve Senem arasındaki bu görüş ayrılığı aslında yazısız kural olarak tabir edilen kodların insanların kafasında farklılaştığını dolayısıyla farklı davranış biçimlerini yönlendirdiğini gösteriyor. İstanbul'un son kertede “düzensiz” olarak tarif edilmesini besleyen bir nokta tam da bu üzerinde mutabakat olduğu varsayılan yazısız kurallar ama “yazısız kural” mevhumunun tanımı itibarıyla da böyle bir mutabakatın asla olamaması.

Döner kavşakların yanı sıra bana anlatılan gündelik trafik hikâyelerinde “kural olmuş artık bu” diye söz edilenler arasında kırımızı ışıktan geçme ve park edilmemesi gereken yere park etme pratikleri öne çıktı. İlk bakışta kural ihlali gibi görünen her vakanın tekil biçimde, yani standart bir işleyişten ziyade kendine özgü koşulların bir ürünü olarak değerlendirilmesi gerektiği sıkça vurgulandı. Örneğin “boş yolda” sağa çekip dörtlüleri yakmanın meşru olduğu, kimsenin yolu ya da güvenliği engellenmeyecekken U dönüşünün yasak olduğu yerden dönmenin anlaşılabilir olduğu, karşıdan gelenin de geçecek kadar yeri varsa ters yola girmenin hoş görülebileceği anlatıldı. Ben tüm bunların birer yazısız kod olmasını İstanbul'un zamanı metalaştırmasına bağlıyorum. İnsanın zaman kontrolünü ve buna ilişik değerini elinden alan trafik “çile”si içinde yazılı kural ihlali yapmasının kendisi teamülün bir parçası olarak karşımıza çıkıyor ve insan “acelesi varsa” birtakım ihlalleri kendisinden, dolayısıyla da başkalarından bekler hale geliyor. Bu acelenin nasıl tanımlanması gerektiği ise sorulmadığı takdirde üzerine konuşulan bir konu değil.

Mutabakat yoksunluğunun yanı sıra İstanbul'un "özel koşulları" olarak nitelendirilen ve insanı kural ihlal etmeye ittiği söylenen hali de yine aslında son kertede İstanbul'un "düzensiz" bir yer olarak üretilmesine hizmet ediyor. İnsanlar hem düzen eksikliğinden söz ediyorlar hem de bu eksikliğin bazı bileşenlerini İstanbul'un kendine has durumu olarak kodlayıp buradan hareketle yazısız kurallara başvurmak zorunda olduklarını vurguluyorlar. Bu sırada kendi içlerinde çelişiyorlar ve İstanbul'un düzen ekseninde söylemsel ve pratik olarak biçimlenmesine katkıda bulunuyorlar.

### **Düzen, Kural ve Kural-Yanı Kodlar**

Nedenselliğinin hangi kıyaslardan hareketle ve nasıl kurulduğundan bağımsız olarak, kural-ötesilik ya da kural-yanı başka görenek ve kodlar bütünü kurma hali trafiğe özgü bir şey değil. Hukuk antropolojisinde yasal çoğulculuk (*legal pluralism*) olarak ifade edilen, yani temel kural ya da kanunların yanında giden, onlarla çelişebilen, bazen de onları besleyen ve onlarla iç içe geçen dizi dizi başka kod, işleme biçimi ya da (yazılı/yazısız) kural bütünlüğü olması toplumlarda sık görülen bir durum (Merry 1988). Antropologlar bir hukuk sisteminde birden çok kural bütünü olması halini önce sömürge sonrası toplumlarda işlemiş olsalar da, kısa zamanda bu çoğulluğun genel bir durum olduğunu gördüler. Dolayısıyla kural, işleyiş, görenek, kod, yasa gibi bilgi bütünlüklerinin arasındaki ilişkiler, gerginlikler ve bunlar arasında tercih edilenin iktidarla olan bağlantısı antropologları birçok toplumsal alanda hala meşgul eder.

Yasal çoğulculuk konusunda antropolojinin mesele ettiği noktalardan biri yan yana var olan kural ya da kod dizileri içinde hangi grubun, hangi koşullarda davranışsal ya da söylemsel olarak hangi kural bütününe gönderme yaptığıdır. Örneğin bir etnik azınlık grubu miras meselesini mahkemeye gitmek yerine kendi toplulukları içinde ve önderleri sayesinde çözüyorsa bu önemli bir toplumsal veridir. Aynı

grubun her hususta aynı mecraya danışacağı ise kesin değildir. Başka bazı konularda aynı insanlar resmi sisteme başvurmayı tercih edebilir. O zaman sistemlerin çıkar ve ilişkilene durumlarına göre nasıl müzakere edildiği, ne zaman ve neden hangisinin tercih edildiği derin toplumsal özelliklere işaret eder ve antropolog için veri oluşturur. Bu sayede, hem sistemler arası hiyerarşinin nasıl kurulduğu gözlemlenir, hem kod ya da kural bilme yetkinliğinin nasıl işlediği öğrenilir. Farklı sistemleri mobilize edebilmenin nasıl birer sermaye olduğu böylece izlenebilir. Sonuç olarak, hukuk antropolojisi ve yasal çoğulculuk üzerinden yapılan tahliller yasayı kültürel bir olgu olarak anlamayı mümkün kılar (Griffiths 1996; Jusonyte 2013; Koğacıoğlu 2011).

Bu konuyla bağlantılı bir örnek Elif Babül'ün (2012) çalışmasında geçer. Babül 2000'lerin sonunda Türkiye'de, AB uyum çalışmaları kapsamındaki bürokrat eğitimlerini konu eder. Eğitimlerin temel amacı bürokratların özellikle iyi yönetim ve insan hakları konusunda Avrupalılaşmasıdır. Yani o güne kadar kendini modernizasyon ve medeniyetin öncüsü olarak konumlandırmış devlet elitine yetersiz oldukları mesajı verilir ve bu insanlar bir dizi eğitime tabi tutulurlar. Babül (2012: 31, 44) bu eğitimler ışığında bürokratların meşruiyet iddiaları açısından kendilerini yeniden konumlandıklarını, Avrupa öğretisinin karşısında “yerel bilgi” ve “Anadolu'nun gerçekliği” vurgusuna sarıldıklarını anlatır. Böylece birtakım adımların atılması dışarıdan gelen bir kural ya da göstergeler bütününden hareketle değil, daha kıymetli olduğu öne sürülen yerel işleyiş ve kodlar doğrultusunda gerçekleşir. Yerel bilgiye hâkim olmak önemli bir sermaye türü olarak karşımıza çıkar.

Aslında benim araştırmamda trafik kapsamında öne çıkan, tam da bu şekilde bir yerel bilgi güzelleme ve uyumsuzluk gösterdiği düşünülen bir durumu yerel bilgiyle telafi etme çabası oldu. İstanbul'u “düzensiz” bir yer olarak üreten ve karşımıza çıkaran da bu çaba anının kendisiydi. Görüştüğüm insanların çoğuna göre İstanbul'un var olan

düzeni (yani düzensizliği) onları kuraldışı hareket etmeye itiyordu. Bu kural dışılığın kendisi aslında bir dizi koddan oluşuyordu ve bu kodlara hâkim olmak kentte ulaşımı mümkün kılıyordu yani önemli bir sermayeydi. Fakat bu yazısız kodlar üzerine bir mutabakat olmaması ve insanların “burası İstanbul olduğu için” şeklinde gerekçelendirerek, yani kent dinamikleri “gerektirdiği” için ve bilerek kural çiğnemesi İstanbul’un “düzensiz” olarak yeniden üretilmesini sağlıyor ve pekiştiriyor. Bu durumda ise bozuk olduğu kabul edilen düzenin hangi düzen olduğunu sormak, hangi uyumsuzluğun telafi edildiğini incelemek elzem oluyor.

### **İstanbul’un “Düzeni” ve (İdeal) Düzen**

Görüştüğüm insanlar İstanbul’un kendine has bir düzeninden söz ettiklerinde, bu, idealize edilen ve aslında “düzen”i tanımladığı düşünülen düzenden farklı biçimde kurgulanıyordu. Buradan hareketle ben de İstanbul’un kendine has olarak ifade edilen düzenini küçük harf “d” ile, erişilmesi gereken çita olarak sunulan ideal “Düzen”i de büyük harf “D” ile temsil etmeyi seçiyorum. Dolayısıyla Düzen aslında olması gereken ve arzu edileni, düzen ise İstanbul’un hali hazırda içinde bulunduğu “düzensizliği” simgeliyor. Bir dijital ajansta çalışan ve kendi özel aracı olarak motosiklet kullanan Aykut’a (34) “İstanbul trafiği” ifadesini duyduğunda aklına ne geldiğini sorduğumda şöyle yanıt verdi: “Kaos. Düzensizlik. Düzensizliğin içerisinde saçma sapan bir düzen.” Bu durumda aslında İstanbul’un düzeni bir düzensizliğe yani Düzen yoksunluğuna işaret edebiliyor.

Sömürgecilik, sömürge sonrası toplumlar ve Avrupamerkezi sistem tahlillerinde düzen mevhumu sık sık merkeze alınmıştır (McClintock 1995; Stoler 2002). Timothy Mitchell’a (1988: 44) göre sömürgeciliğin kendisi zaten bir yeniden düzenleme sürecidir ve “bu düzen kendisinin düzenin ta kendisi ya da gelmiş geçmiş tek gerçek düzen olduğunu iddia eder.” Buna göre örneğin 19. yüzyılın başında bir

Paris ziyaretinden sonra Mısırlı bürokratlara Kahire “düzensiz” bir kent olarak görünmeye başlar. Oysa Kahire’yi düzensiz yapan “şu düzenlidir” hükmünün bir hakikat olması ve “şu”nun bileşenlerine Avrupamerkezci bir dünya sınıflandırması tarafından karar verilmiş olmasıdır. Bu da “düzen”in Foucault’cu (1972) anlamda bir söylem olarak işlemeden hareketle mümkün olur. Geniş bulvarları, simetrik caddeleri, planlanmış “modern” bir kenti “düzenli” yapan şey aslında düzen söylemidir. Buna dayanarak da “düzensizliğin” ne olduğuna dair bilgi edinmeye, bazı yerleri düzensiz olarak tanımlamaya başlarız.

O zaman, Timothy Mitchell’in (1988) belirttiği gibi, önce düzen gelir; düzene ilişkin bilgi, kabuller ve söylem gelir. Ardından ve ancak buna dayalı olarak düzensizlik kavramsal olarak mümkün olur. Düzensizlik düzenden önce gelmez. Senem’in anlatısına göre kurallar geldiğinde Düzen tesis edilir; keşmekeş gider. Oysa Mitchell’a göre, düzensiz olan toparlanıp düzenlenmez. Düzene dair birtakım kabullerimiz olduğu için düzensizliği tahayyül edebiliriz ve bazı durumlar “düzensiz” olarak belirirler, karşımıza çıkarlar. Ve o kabuller aslında sömürgeci sürecin, Avrupamerkezci sınıflandırma biçimlerinin öğretilerini esas alır.

Aslında teorik olarak herhangi bir düzenin kendisini Düzen olarak ortaya koyma ihtimali olabilir. Fakat sömürgeci düzen, beyaz düzen ya da Avrupamerkezci düzen çoğu bağlamda farklı çehrelerle olabilmekle birlikte Düzeni tanımlayan olmuştur. Farklı bağlamlarda incelemeleri olan etnograflar bunun örneklerini sunmuşlardır. Örneğin, Ann Stoler (2002) 20. yüzyılın başına kadar Hollanda sömürgesi olan Hollanda Doğu Hint Adaları’na Avrupalı kadınların yani sömürgeci bulunan beyaz adamların eşlerinin gelmelerinin yasak olduğunu anlatır. Çeşitli nedenlerden ötürü cariyelik sisteminin tercih edildiği bu yerlerde bir ırk ve iktidar ekseninde düzenleme ihtiyacı doğduğu zaman beyaz kadınlar getirilir ve çok belirgin bir misyonları olur. Kadınlar, sömürgeci düzeni, yani sömürgeci ahlak, aile, cinsiyet düzenini tesis

etmekle görevlendirilir. Onlardan, bazı sınırları çekmeleri yani hizası kaymış birtakım ilişkileri yeniden düzenleyerek bu misyonu tamamlamaları beklenir.

Joel Streicker (2009) Kolombiya'nın Cartagena kentinde ırk, sınıf ve cinsiyet ayrımcılığının nasıl kesiştiğini anlatırken ırkçı bir dille tasvir edilen alt sınıfların “düzensiz” kitleler olarak algılandığını yazar. Onların yaptıkları işler, meslekleri, cinsiyet ilişkileri, hatta dinledikleri müzik ve icra ettikleri dans bile ahlak ve toplum düzeniyle çelişir biçimde anlatılır ve algılanır. Jane Hill (1999) ise, Amerika Birleşik Devletleri'nde kamusal alanda konuşma pratiklerini ve dil düzenini anlatırken, kamusal alanın aslında bir beyaz alan olduğunu öne sürer. Beyazlar hâkim dilden başka bir dil konuşarak (bu bağlamda İspanyolca) düzeni “bozabilirler” çünkü onların bu pratiği benim kavramsallaştırmamda Düzen olarak ifade ettiğim o söyleme dâhil edilmiştir. Ancak, ana dili İspanyolca olan kesimler kamusal alanda İspanyolca konuştuklarında birer tehdit olarak algılanırlar. Yani onların dili ve konuştukları dilden hareketle düzensizliği işaretlenmiştir (*marked*). Bu da kimin normunun düzen olduğunun ve o düzeni bozmaya da kimin yetkisi olduğunun doğrudan iktidarla ilintili olduğunu gösterir.

Bütün bu örnekler “Düzen”in aslında adı bazen koyulmamış da olsa bir Avrupa, sömürgeci, beyaz düzen olduğunun örnekleridir. Normatif yüklerle “medeni,” “Batılı,” “modern” bir gösterge olan Düzen, tam da bu kavramların tarih içindeki iktidarından hareketle bugün olduğu yere gelmiştir. Düzen bir takım sınırları belirlemek, bir anlatı içinde kişilerin ve toplumların yerlerine yerleştirilmelerini sağlamak için kullanışlı hatta elzemdir. Türkiye’de de Düzenin ne olduğuna ilişkin algı, fikir ve kabuller Avrupa’yı gelişmişliğin, medeniyetin, arzulanan ve idealize edilenin merkezi olarak

konumlandırılan Avrupamerkezci anlatıdan epey etkilenmiştir.<sup>2</sup> Senem'in sözlerinde de açıkça görüldüğü gibi Kavacık'ta ya da Armutlu'da işlemeyen şey aslında Avrupa'da işleyen döner kavşak düzenidir.

Sadece Senem'de değil, başka görüştüklerimde de kural ve düzenin “işlediği” yer olarak Avrupa imgesi sık sık karşıma çıktı. Temelde bu anlatı şunu söyler: Avrupa'da insanlar kurallara uyarlar ve dolayısıyla işler tıkırında gider, kentler düzenlidir. Türkiye'de ise insanlara kurallara uymaz ve sonuç kaostur. Türkiye'deki durumu açıklamak için bazen “eğitimsizlik” öne sürülür ve buradan hareketle koca bir “eğitim=kalkınma=medeniyet” söylemine gönderme yapılır (Ahmad 1993; Koğacıoğlu 2008). Benim trafik çalışmamda da benzer örüntüler karşıma çıktı. Yani on yıllardır Türkiye'yi farklı birçok ölçekte meşgul eden Avrupa'ya yetişme derdi (Ahıska 2005) trafik üzerine olan konuşmalarda da öne çıktı ve belirleyici oldu.

*Diğer toplumlarda Avrupa'da falan diyoruz ya insanlar ne kadar bilinçli, ne kadar uyuyorlar kurallara falan. Çünkü adamlar senelerce yüzyıllarca eğitilmişler... Ama bizim Türkiye'de, insanlar böyle eğitilmemiş senelerce... Avrupa'ya gittiğinde... Millet ışıklardan geçiyor ya. Bizde herkes tarla gibi yürüyor yolda. Babasının tarlası gibi karşıdan karşıya geçiyor. En eğitilmiş bile babasının tarlası gibi karşıdan karşıya geçiyor... Kendini atıveriyor.* (Senem, iş sahibi, 31)

Eğitilmişlerin ve kurallara uyanların kentlikle eğitilmişlerin tarlası zıtlığı bu anlatıda açık biçimde karşımıza çıkıyor ve İstanbul tahayyülünü besleyen söylemin bileşenlerine ilişkin kayda değer ipuçları sunuyor. Benzer biçimde Burak da Norveç ve İngiltere'den örnekler sunarak Avrupa Düzenini övüyor:

---

<sup>2</sup> Burada anlattığımdan farklı türlerde Avrupamerkezciliklerden söz etmek mümkün. Ayrıntısı için bk. Bora 2017.

*Norveç'te cadde üzerindeki kırmızı ışıkların hepsi koordineli, sadece bir kavşaktaki değil. Trafiğin akacağı şekilde ayarlanmış... Mesela İngiltere'de onların sensörleri var. Sen kavşağa yaklaşırken, kırmızı ışığa yaklaşırken selektör yaparsan sistem, eğer başka araç yoksa orayı yeşile çeviriyor. Ama burada duruyorsun gecenin bir yarısında... En basitinden yakut tasarrufu[dur] bu. (Burak, arama kurtarma sistemleri uzmanı, 32)*

Burak konuşmasının devamında Norveç'ten “medeniyet,” İstanbul'dan ise “açıkhava tımarhanesi” ifadeleriyle söz ediyor ve yine bu yargılarını insanların kurallara uyup uymaması üzerinden gerekçelendiriyor:

*Avrupa'da döner kavşağa geldiğin zaman, kavşağın içindekilerin yol hakkı vardır. Burada kavşağın içindeki kavşağa girecek olana yol veriyor... Ben yapmamaya çalışıyorum ama bazen adam duruyor ve ben mesela kavşağa girerken durursam o da benim geçmemi beklediği için o da duruyor. Bakışıyoruz. Bu adam niye girmiyor diye düşünüyor. (Burak, arama kurtarma sistemleri uzmanı, 32)*

Emir'in yukarıda alıntılıdığım yazısız kural tasvirini destekleyen bu sözler bu örnekte Avrupa-İstanbul kıyası üzerinden anlamlanıyor. Burak sözlerinde devam ederken, bu farazi kimseyle anlaşabilmek için onun “dilini” öğrenmesi gerektiğini anlattı. Söz ettiği öğrenilmesi gereken “dil” aslında yukarıdaki bölümde anlattığım yazısız kural uygulamasını mümkün kılacak olan araç. Böylece İstanbul'un “düzensiz” düzeni devam edebiliyor, yani, İstanbul belirli ölçüt ve kıyaslara göre düzensiz bir yer olarak üretilebiliyor.

Burak ve Senem aracılarımın kendi özel arabasını kullanan, üst-orta sınıf grubuna giriyor. Okuyucu bu durumda bu kişilerin zaten sınıfsal konum itibarıyla Avrupa-görmüş, elit(ist) kimseler olduğunu düşünebilir, sunulan alıntıları yine sınıfsal konumlarına yakıştırabilir. Oysa yazının başında belirttiğim gibi, İstanbul'un Düzen ve düzen üzerinden tanımlanması ve bu yapılırken de bir tür Avrupamerkezi idealizasyonun devreye girmesi, benim araştırmama göre, sınıf ekesinde



farklılaşan bir pratik değil. Bir pizzacıda, bir dizi sömürü ilişkisinin en dibinde çalışan ve yurtdışına hiç çıkmamış motor sürücüleri de aynı minvalde anlatılar sunabiliyorlar:

*Bora: Düzenli bir trafik olsa dümdüz gidebilirsin. Biri sağda duruyor yolu görmek için, biri solda duruyor ilerideki yolu görmek için. Senin için acil bir şeyler yetiştirmeye çalışıyorsun. (Bora, kurye, 35)*

*Emrah: Trafiğe sıkışıyor motor. Yol vermeyen araçlar yüzünden. Çoğu bilmiyor, oradan motor geleceğini düşünmüyor. Bunaıyor. Sağa bakayım diyor; oradan da motor geçeceğini hesap edemiyor. Mesela Avrupa'da motosikletin özel yolu var. Bizim burada nereden gittiğimiz belli değil. Nereyi boş bulursak oradan gidiyoruz. (Emre, kurye, 23)*

Bartu ve Emrah'ın birbirinin ardından gelen sözleri birlikte düşünüldüğünde yine ideal Düzenin Avrupa'da olduğu ve bunun anlamının da araçların kendilerine tesis edilmiş şeritlerde düz gidebilmesi, hesaplanabilir adımlar atması ve yol hakkını gözetmesi olduğu öne çıkıyor. Benzer biçimde bir minibüs durağı ziyaretimde bana şunlar anlatıldı:

*Biz toplu taşımayız ama toplu taşıma şeridini kullanamıyoruz. Yasal olarak haklarımız çok ama bizi sahiplenecek birisi yok. Avrupa'da sinyali veriyorsun, verdiğin anda duruyor. Burada yolu bize kullandırtmıyorlar, otobüse falan kullandırtıyorlar. (Yasin, minibüs şoförü, 39)*

Çeşitli iktidar ilişkilerinden şikâyetçi taksiciler Avrupa'da taksilere ilişkin düzenlemenin daha iyi olduğunu anlattı. Ambulans şoförleri de yine Avrupa'da diğer araç sürücülerinin ambulansa kolaylıkla ve sistematik biçimde yol açıyor olmasına öykündü. Yukarıdaki bölümle birlikte düşünüldüğünde şöyle bir tahlil yapmak mümkün. İstanbul'da sürücü olmanın bir boyutu İstanbul'un yazısız birtakım kurallarına hâkim olmak ve bunları yerinde kullanabilmek. Öte yandan, bu yazısız kurallara uyma hali birçok sürücünün deneyiminden hareketle İstanbul'u kuraldan ve kural/Düzen'den uzaklaştırıyor. O uzaklaşma anı da her ne kadar “düzensizlik” doğursa da, bir mecburiyet

olarak tanımlanıyor. Burak mesela döner kavşak kuralını biliyor ama karşısındaki bilmediği ya da uygulamadığı için onun “dilinden” konuşmak zorunda. En azından anlatısı böyle biçimleniyor. Yani, İstanbul’da araç kullanmak İstanbul’u Düzen yoksunu ve bu süreçte de Avrupa idealiyle çetrefilli bir ilişkide olarak mütemediyen yeniden üretiyor.

Yirmi iki sene ambulans şoförlüğü yapmış olan Hasan İstanbul’un bu kendine has durumunu, dilini bir “ruh” olarak anlattı ve yukarıda söz ettiğim İstanbul’a uygun davranma zorunluluğunu dile getirdi.

*Bence İstanbul’un ruhu diye bir şey var... Mesela bağlantı yollarında 50’yle gitmeniz lazım... Ama bunu yapmanız bu trafik şartlarında çok zor... Yani burada bir eksiklik var. Çok bilimsel mekanizmalarla belki düşünüyor. Bütün dünyadaki ya da Avrupa’daki bu trafik düzenlemelerine uygun düşünüyor, karar verici organlar, ama ne oradaki insan biziz. Ne oradaki mekanizma biziz... Ne oradaki dünya buradaki dünya. Birtakım başka şeyleri de onun içine katarak karar alınması lazım... Birçok şeyi düşünerek bu trafikle ilgili düzenlemelerin yapılması gerekiyor. İstanbul’un geliştirdiği bazı sistemler var. Çok yavaş duramazsınız. Çok acele de edemezsiniz. İyi ayarlamamız lazım.*  
(Hasan, ambulans şoförü, 49)

Hasan’a göre, İstanbul insanın ayarlanması gereken bir yer. Avrupa sistemleri fazla “bilimsel” olabilir dolayısıyla bu sistemleri kelimesi kelimesine takip etmek İstanbul ruhuna uymayacaktır. Elif Babül’ün (2012) anlattığı yerel bilgi güzellemesi ekseninde düşünüldüğünde bu anlatı kural-yanı hareket etmeyi doğrudan uyum ve uyumsuzluk üzerinden gerekçelendiriyor. Yine bizi Türkiye’nin Avrupa’yla olan ilişkisinin tekrar eden bir boyutuna taşıyor ve “bilim”le özdeşleştirilen Avrupa’nın bazen Türkiye’ye, bu örnekte İstanbul’a, “fazla” gelebileceğini vurguluyor. Yine İstanbul’un düzensizliği yani düzeni üretiliyor ve yine bu düzen bir Avrupa Düzenine karşı biçimde kendine yer buluyor.

## Sonuç

Michel Foucault (1970) “insan bilimlerinin arkeolojisini” icra ettiği kitabına Borges’ten “gülünç” bir tipoloji sunarak başlar ve bu örneğin kendisine gülünç gelmesinden hareketle sınıflandırmanın, tasnif etmenin yani düzenlemenin aslında kültürel bir eylem olduğunu gösterir. Buna göre, her düzen düzenlenmiştir ve esas tahlile degecek olan düzenle(n)me sürecinin, tarihinin ta kendisidir. Eldeki durum bize neyin mümkün, neyin düşünülebilir, neyin norm olduğu konusunda ipuçları verir, Foucault’cu anlamda bir arkeoloji ise bu durumun nasıl bu durum olarak ortaya çıktığını izler ve “başka türlü nasıl olabilirdi?” sorusunu sormayı mümkün kılar. Zaten Foucault da (örneğin 1965, 1977, 1978) kendi çalışmalarında, Avrupa’daki çeşitli kurumların ve bu kurumlarda dolaşan söylemlerin tarihini ayrıntılandırarak bu tahlili sunar.

Bu yazıda da ben, Düzen olarak ifade edilen düzenin aslında belirli bir tür düzen olduğunu anlatmak istedim. İstanbul’un düzensizliğine işaret eden, İstanbul’u değerlendirmede kullanılan Düzen mevhumu aslında ideal kent ve kentlilik tahayyülünü Avrupalılıkla özdeşleştiriyor. Bununla birlikte Avrupa düzenini de (tek) Düzen olarak kabul ediyor. Aslında Avrupalı olanın, Batılı olanın, Kuzey Amerikalı olanın norm olarak kabul edilmesi ve dünyanın başka yerlerindeki birtakım pratik ya da dinamiklerin “alternatif” örnekler olarak sunulması antropoloji biliminin on yıllardır baş ettiği bir eğilim. Hukukla ilgilenen antropologlar örneğin, standart kabul edilen İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi’nin de “kültürel” bir metin olduğunu (Merry 2003) ya da tıp antropologları Batı biyotibbinin de aslında “etnik tıp” olduğunu belirtmiştir (Lock ve Nguyen 2010). O zaman, sorunsallarını, sorularını ve sahasını bu kaygılar ışığında oluşturan antropoloji için düzen ve düzensizlik yerine çoğul biçimde düzenlerden söz etmek daha yerindedir.

Bu bağlamda İstanbul'un trafik deneyimleri içinden düzen ekseninde üretilmesi demek gündelik hayatta, trafik ışıklarında beklerken ya da kırmızı ışıkta geçerken, yol verirken, yol kaparken, sağdan kaçarken, kornaya basarken aslında yaşanan kentin mütemadiyen yeniden deneyimlenmesi, tahayyül edilmesi ve yapılması demektir. Bu yapmaya ışık tutan en belirgin bileşenlerden biri de, tarihsel ve toplumsal olarak şekillenmiş düzen mevhumudur. Batı ve Avrupa olgularıyla temel, varoluşsal ve karmaşık bir ilişkisi olan Türkiye'de bu kaygılar gündelik hayatta da teşhis edilebiliyor. En sıradan, en olağan, en “boş,” mekân/zamanlarda, dörtlülerini yakıp sağ şeridi “kilitleyen” arabaların farları aslında kocaman bir söylemin hala nasıl dolaştığını aydınlatıyor. İstanbul düzensiz ama kendine has düzeni olan, bu kendine has düzeni sayesinde düzensizliği pekişen ve/ama zarurileşen bir kent, Düzen de iktidarın işleyişine işaret eden çıta olarak konumlanmaya devam ediyor.

### **Kaynaklar**

Ahıska, Meltem (2005). *Radyonun Sihirli Kapısı: Garbiyatçılık ve Politik Öznellik*. İstanbul: Metis.

Ahmad, Feroz (1993). *The Making of Modern Turkey*. Londra: Routledge.

Aşan, Cemal (2019). “Van'da Düzensiz Göçmenleri Taşıyan Minibüs Şarampole Devrildi: 17 Ölü”. Anadolu Ajansı, 18 Temmuz.

<https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/vanda-duzensiz-gocmenleri-tasiyan-minibus-sarampole-devrildi-17-olu/1535094> (Erişim: 21.08.2019)

Augé, Marc (1995). *Non-Places*. Londra: Verso.

Babül, Elif (2012). “Training Bureaucrats, Practicing for Europe: Negotiating Bureaucratic Authority and Governmental Legitimacy in Turkey”. *Political and Legal Anthropology Review*, C. 35, S. 1, s. 30-52.

Bartu Candan, Ayfer ve Biray Kolluoğlu (2008). “Emerging Spaces of Neoliberalism: A Gated Town and a Public Housing Project in Istanbul”. *New Perspectives on Turkey*, C. 39, s. 5-46.

Bartu Candan, Ayfer ve Cenk Özbay (2014). *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar*. İstanbul: Metis.

Bishara, Amahl (2015). “Driving while Palestinian in Israel and the West Bank: The Politics of Disorientation and the Routes of a Subaltern Knowledge”. *American Ethnologist*, C. 42, S. 1, s. 33-54.

Bora, Tanıl (2017). *Cereyanlar: Türkiye’de Siyasî İdeolojiler*. İstanbul: İletişim.

Böhm, Steffen vd. (Der.) (2006). *Against Automobility*. Malden: Blackwell.

Cresswell, Tim (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.

Czeglédy, André (2004). “Getting Around Town: Transportation and the Built Environment in Post-apartheid South Africa”. *City & Society*, C. 16, S. 2, s. 63-92.

Dalakoglou, Dimitris (2010). “The Road: An Ethnography of the Albanian-Greek Cross-Border Motorway”. *American Ethnologist*, C. 37, S. 1, s. 132-149.

Dalakoglou, Dimitris ve Penny Harvey (2012). “Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility”. *Mobilities*, C. 7, S. 4, s. 459-465.

Dawson, Andrew (2015). “The Road to Srebrenica: Automobility and Belonging in a Post-socialist/war Milieu”. *Anthropological Notebooks*, C. 21, S. 2, s. 5-25.

Dawson, Andrew (2017). "Why Marx was a Bad Driver: Alienation to Sensuality in the Anthropology of Automobility". *Advances in Anthropology*, C. 7, s. 1-16.

Edensor, Tim (2008). "Mundane Hauntings: Commuting Through the Phantasmagoric Working-Class Spaces of Manchester, England". *Cultural Geographies*, C. 15, S. 3, s. 313-333.

Featherstone, Mike (2004). "Automobilities: An Introduction". *Theory, Culture & Society*, C. 21, S. 4/5, s. 1-24.

Foucault, Michel (1965). *Madness and Civilization: A History of Insanity in the Age of Reason*. New York, NY: Random House.

\_\_\_\_\_ (1970). *The Order of Things: An Archaeology of the Human Sciences*. New York: Random House.

\_\_\_\_\_ (1972). *Archaeology of Knowledge and Discourse on Language*. New York: Pantheon.

\_\_\_\_\_ (1977). *Discipline and Punish: The Birth of the Prison*. New York: Random House.

\_\_\_\_\_ (1978). *The History of Sexuality, Volume I: An Introduction*. New York: Random House.

Geniş, Şerife (2007). "Producing Elite Localities: The Rise of Gated Communities in Istanbul". *Urban Studies*, C. 44, S. 4, s. 771-798.

Griffiths, Anne (1996). "Legal Pluralism in Africa: The Role of Gender and Women's Access to Law". *Political and Legal Anthropology Review*, C. 19, S. 2, s. 93-108.

Göktürk, Deniz vd. (Der.) (2010). *Orienting Istanbul: Cultural Capital of Europe?*. Londra: Routledge.

Hill, Jane (1999). "Language, Race and White Public Space". *American Anthropologist*, C. 100, S. 3, s. 680-689.

Ingold, Tim (1993). "The Temporality of Landscape". *World Archaeology*, C. 25, S. 2, s. 152-174.

Jirón, Paola A. vd. (2016). "Relearning to Travel in Santiago: The Importance of Mobile Place-making and Traveling Know-how". *Cultural Geographies*, C. 23, S. 4, s. 599-614.

Jusionyte, Ieva (2013). "On and Off the Record: The Production of Legitimacy in an Argentine Border Town". *Political and Legal Anthropology Review*, C. 36, S. 2, s. 231-248.

Karaman, Ozan (2012). "Urban Renewal in Istanbul: Reconfigured Spaces, Robotic Lives". *International Journal of Urban and Regional Research*, C. 37, S. 2, s. 715-733.

Keyder, Çağlar (1999). *İstanbul: Küresel ile Yerel Arasında*. İstanbul: Metis.

\_\_\_\_\_ (2005). "Globalization and Social Exclusion in Istanbul". *International Journal of Urban and Regional Research*, C. 29, s. 124-34.

Koğacıoğlu, Dicle (2008). "Conduct, Meaning and Inequality in an Istanbul Courthouse". *New Perspectives on Turkey*, C. 39, s. 97-127.

\_\_\_\_\_ (2011). "Knowledge, Practice, and Political Community: The Making of the 'Custom' in Turkey". *Differences*, C. 22, S. 1, s. 172-228.

Lee, Doreen (2015). "Absolute Traffic: Infrastructural Aptitude in Urban Indonesia". *International Journal of Urban and Regional Research*, C. 39, S. 2, s. 234-250.

Lock, Margaret ve Vinh-Kim Nguyen (2010). *An Anthropology of Biomedicine*. West Sussex: Wiley-Blackwell.

Lutz, Catherine ve Anne Lutz Fernandez (2010). *Carjacked: The Culture of the Automobile and its Effects on Our Lives*. New York: Palgrave Macmillan.

Massey, Doreen (2005). *For Space*. Londra: Sage.

McClintock, Anne (1995). *Imperial Leather: Race, Gender and Sexuality in the Colonial Context*. New York: Routledge.

Merriman, Peter (2004). "Driving Places: Marc Augé, Non-places, and the Geographies of England's M1 Motorway". *Theory, Culture & Society*, C. 21, S. 4-5, s. 146-167.

Merry, Sally E. (1988). "Legal Pluralism". *Law and Society Review*, C. 22, S. 5, s. 869-896.

Miller, Daniel (Der.) (2001). *Car Cultures*. Oxford: Berg.

Mitchell, Timothy (1988). *Colonizing Egypt*. Berkeley: University of California Press.

Öz, Özlem ve Mine Eder (2012). "Rendering Istanbul's Periodic Bazaars Invisible: Reflections on Urban Transformation and Contested Space". *International Journal of Urban and Regional Research*, C. 36, S. 2, s. 297-314.

Özbay, Cenk (2014). "Yirmi Milyonluk Turizm Başkenti: İstanbul'da Hareketliliklerin Politik Ekonomisi". *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar*, Ed: Ayfer Bartu Candan ve Cenk Özbay, İstanbul: Metis, s. 166-197.

Robertson, Susan (2007). "Visions of Urban Mobility: The Westway, London, England". *Cultural Geographies*, C. 14, S. 1, 74-91.

Sheller, Mimi ve John Urry (2006). "The New Mobilities Paradigm". *Environment and Planning A: Economy and Space*, C. 38, S. 2, s. 207-226.



Stoler, Ann Laura (2002). *Carnal Knowledge and Imperial Power: Race and the Intimate in Colonial Rule*. Berkeley: University of California Press.

Streicker, Joel (1995). "Policing Boundaries: Race, Class and Gender in Cartagena, Colombia". *American Ethnologist*, C. 22, S. 1, s. 54-74.

TomTom (2018). "TomTom Traffic Index".

[https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/ranking](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking)

(Erişim:

21.08.2019)

Truitt, Allison (2008). "On the Back of a Motorbike: Middle-class Mobility in Ho Chi Minh City, Vietnam". *American Ethnologist*, C. 35, S. 1, s. 3-19.

Türkün, Asuman (Der.) (2014). *Mülk, Mahal, İnsan: İstanbul'da Kentsel Dönüşüm*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Urry, John (2004). "The 'System' of Automobility". *Theory, Culture & Society*, C. 21, S. 4/5, s. 25-39.

Yazıcı, Berna (2013). "Towards an Anthropology of Traffic: A Ride Through Class Hierarchies on Istanbul's Roadways". *Ethnos*, C. 78, S. 4, s. 515-542.

## EXTENDED ABSTRACT

*It may appear to be rather simple to decide whether or not something or a place is “ordered.” However, categorizing things, people or spaces as ordered versus disordered is a historically and politically charged move. Such categorization is only possible if one adheres to a specific worldview composed of specific assumptions. “Order” and “disorder” are not neutral or value-free notions. There is a normative hierarchy between them. Order is, because of a specific historicity, generally understood to be better than disorder. In this paper, I aim to describe how Istanbul is continually reproduced vis-à-vis order (as a discourse in the Foucauldian sense) in and through everyday traffic. I have found that traffic experiences allow people to evaluate Istanbul in relation to order where a particular European order is revered and presented as an ideal to reach. As such, ordinary traffic in Istanbul allows us to inquire into how Turkey’s decades long troubled relationship with Europe and Europeanness manifests daily and rather mundanely.*

*This research lies at the intersection of mobility studies, cultural geography and urban anthropology whereby I follow the “mobility turn” of the 1990s and early 2000s to emphasize that phenomena and time/spaces related to mobility and car cultures are socially significant and productive (Sheller and Urry 2006; Böhm, et. al. 2006; Lutz and Fernandez 2010; Miller 2001). In line with other anthropological work on traffic, I assert that highways, roads, public transportation, bicycle paths, parking lots or sidewalks shape and produce socialities and politics, profoundly impacting people’s relations as well as perceptions about how they dwell (Dalakoglou 2010; Dawson 2015, 2017; Czeglédy 2004; Truitt 2008; Lee 2015).*

*This article is based on a year of ethnographic fieldwork in Istanbul’s traffic comprised of in-depth interviews, participant observation and passenger-seat ethnography. A total of 48 people (45 of which were drivers) have participated in my study including private car, taxi, minibuss, ambulance, motorcycle, truck and bus drivers as well as private chauffeurs, valet parkers, a police officer, an urban design expert and a psychologist in charge of administering psycho-technical tests to bus drivers.*

*I have found that although across class divides people associate disobeying rules with disorder and that there seems to be a consensus about how Istanbul’s traffic is “disorderly” and “chaotic” because people engage in all kinds of rule breaches. On the other hand, I have also found that drivers reference sets of unwritten rules which they are absolutely certain are needed because Istanbul is allegedly an idiosyncratic place causing people to devise their own codes and customs. Since there is no*

*consensus on the content of such unwritten rules, people contribute to the production of Istanbul as a “disorderly” city.*

*I have also found that in describing Istanbul as a place devoid of order, people including upper-middle class private car drivers and working-class drivers in the service sector, refer to Europe as the ultimate point of juxtaposition. I analyze this data in light of postcolonial literature and works on race and racism which describe order as a discourse – one which dictates the white, European, colonial order the only legible or legitimate kind of order. As such, I point to a specific way in which Eurocentrism manifests itself in Istanbul's daily life, by distinguishing between Istanbul's order and an ideal Order where the tension is kept alive precisely because of people's insistence to produce and abide by unwritten rules – a phenomenon I explain by referring to the concept of pluralism in legal anthropology.*

*This article is a contribution to a Foucauldian investigation of order as discourse (1970, 1972) where I aim to divulge how taken-for-granted notions about standard or ideal Order only reflect one kind of order – one which is quite specific and historically charged with power relations. I demonstrate how ordinary moments of running lights, overtaking without consideration to right of way or sitting in traffic while someone swiftly cruises on the emergency lane in fact make or produce Istanbul as a specific place of dwelling in relation and contention with Order and its historicity.*