



Yeni Demokrat Kadın olarak yürüttüğümüz Eme(K)adın kampanyası kapsamında, mevsimlik tarım işçileri üzerine saha çalışmaları bulunan Mardin Artuklu Üniversitesi Felsefe Bölümü öğretim Üyesi Yrd. Doç. **Ayşe Küçükırca** ile bir röportaj gerçekleştirdik.

**- Mevsimlik işçi göçleri daha çok hangi yöreler arasında ve hangi tarımsal alanlara yoğunlaşmış durumda?**

- Genel olarak söyleyebileceğim şey; mevsimlik göç tekrar eden bir olgu. Osmanlı'dan günümüze devam ediyor. Fakat şu anki durumuyla kastettiğimiz mevsimlik göç, özellikle de 90'lı dönemlerde zorunlu göçle beraber bir kırılma yaşadı. Mevsimlik göç ve mevsimlik işçi sayısı arttı. Bununla birlikte işçilerin koşulları da değişmeye başladı. Genel olarak Urfa başta olmak üzere Kürdistan'ın her yerinden gerçekleşiyor.

Fındık toplamak için Karadeniz'e, pamuk toplamak için Aydın'a, soğan toplamaya Polatlı'ya gidenler var. Bunların üçünü de yapanlar var. Bunların dışında Bursa'ya şeftali, Ankara'ya soğan, Malatya'ya kayısı, Adana'ya pamuk için gidenler var. Bana göre işin en çarpıcı kısmı, bazıları 2 aylığına göç ederken; bazıları 11 ay bu işi yapabiliyor. Bu yüzden ben bunu şu şekilde ifade ediyorum: Evsizleştirme siyaseti ile karşı karşıyalar. Çünkü 11 ay göç halindeysen ev olgusu kalmıyor.

## **“Taşıma şekilleri birbirinden tehlikeli”**

**- Mevsimlik tarım işçilerinin yolculukları sırasında birçok kaza meydana geliyor, bu yolculuklarda yaşanan sıkıntılar nelerdir?**

- Mevsimlik işçi göçleri, toplu taşımalarla üç farklı şekilde gerçekleşiyor. Gözlemlediğim kadarıyla en şanslıları- ki eğer şanslılarsa, trenle gidiyorlar.

Gardan çavuşları/dayı başları toplu bilet alıyor. Orada da rüşvet olayları gerçekleşiyor, dayıbaşı biletleri alıp karaborsadan işçilere satıyorlar. Böylelikle işçiler, bileti TCDD'den alacaklarından daha pahalıya alıyorlar. Ama yine de en güvenli yolculuk şekli bu, bu şekilde sadece sıkışarak gitmiş oluyorlar.

Bunun dışında bir diğer yolculuk şekli transitle yolculuk. Kazalar daha çok transit yolculuklarda gerçekleşiyor. 14 kişilik transitlerde, 20'şer kişilik gruplar halinde yolculuk yapılıyor. İşçilerin dışında yatak, yemek, giysi ve hatta kimi zaman tavuk alınıyor. Bu şekilde aşırı yükte yola çıkılıyor, bu da kazaları getiriyor.

Üçüncü yolculuk türü ise kamyon arkasında gerçekleşiyor. Burada transitteki kadar kaza yaşanmıyor; ancak koşullar çok kötü. İşçilerin üstüne branda kapatılıyor, çünkü bu şekilde yolculuk yapılması yasak. İşçiler üç saatte bir nefes almak için durduklarını anlatıyorlar.

Bu koşullarda 20-30 saat süren yolculuklar yapılıyor. Son dönemde ise 2010'da yayımlanan Başbakanlık Genelgesi'nde bu şekilde yolculuk yasaklandığı için işçiler transitle gidemedi. Başbakanlık genelgesinde yasaklanan hususlar belirtilmesine rağmen, alternatifler sunulmamış. Mevcut taşıma şekilleri bunlar, fakat hepsi de birbirinden kötü.

