

Atatürk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi

Atatürk University Journal of Faculty of Letters

Sayı / Issue 67, Aralık/ December 2021, 315-331

**OTOMOBİLLEŞEN ERİL KENTLER VE YÜRÜYEN AKIŞKAN
DİŞİL BEDENLER**

Automobilizing Masculine Cities and Walking Fluid Feminine Bodies

(Makale Geliş Tarihi: 27.01.2021 / Kabul Tarihi: 07.05.2021)

Gizem DOĞAN*

Öz

Modern kentlerde yürümek politik bir eylemdir. Bunun sebebi, modern kentlerin hâkim iktidarın ürünü olmalarının yanı sıra bu durumun insanların bedenleriyle kurdukları ilişkiye doğrudan etki etmesidir. Yürümenin insanın bedeniyle kurduğu ilişkinin derinleşmesini ve yoğunlaşmasını aynı zamanda da yürümenin sadece fiziksel değil zihinsel de bir aktivite olduğunu savunan bu çalışmada temelde modern kent eleştirisi yapılacaktır. Hâkim iktidarların ürünü olan modern kentler, bu iktidarların politik çıkarlarının devamlılığını sağlamak üzerine inşa edilmiştir. Çalışmada bireylerin ve dolayısıyla kentlerin otomobilleşmesiyle sonuçlanan bu politik çıkarların insanların bedenleriyle kurdukları ilişkiye nasıl etki ettikleri gösterilmeye çalışılacak, sonuçta yürümenin fiziksel ve zihinsel bir aktivite olmasının yanı sıra, iktidarlar tarafından oluşturulmaya çalışılan bu yabancılaşma karşısında nasıl politik bir hâl aldığı gösterilmeye çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: yürüme, otomobilleşme, kent, dişillik, erillik

Abstract

Walking in modern cities is a political act. This is because modern cities are the products of dominant power in a way which directly affects the relationships people establish with their bodies. This study engages in a critique of modern urbanism by examining walking as a not only physical, but

* Doktora Öğrencisi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sosyoloji Bölümü; *PhD Student, Ankara University, Graduate School of Social Sciences, Sociology*, gizemdogan2204@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0932-5277>

also mental activity which deepens and intensifies walking subjects' relationships with their bodies. Arguing that modern cities are the products of existing governments and therefore are built to ensure the continuity of the latter's political interests, this study demonstrates how the automobilization of individuals and cities as a result of government interests affects subjects' relationships with their bodies. Eventually, this study will show how the physical and mental activity of walking also becomes a political one in the face of the alienation created by governments.

Keywords: walking, automobile, urban, femininity, masculinity

Giriş

Bugün Dünya nüfusunun büyük bir kısmının yaşadığı, yüksek binalardan, geniş cadde ve otobanlardan, kalabalıklardan oluşan modern kentler belirli modern günlük rutinleri sürdürmek üzere inşa edilmiştir. Modern kentler, “*bireylerin değerlerini, beklentilerini, tüketim alışkanlıklarını, piyasa kapasitelerini ve bilinç durumlarını oluşturmasını sağlayan sosyal karşılıklı etkileşimin gerçekleştiği ortamlardır*” (Harvey, 2020: s. 170). Modern kentlerin kurucusu olan iktidarlar, kapitalist ve patriyarkal iktidarlar olduğundan, bu günlük rutinler de yine kapitalist ve patriyarkal politikaların sürdürülebilirliğini sağlar. Fordist üretim biçiminin sonucu olan, sabah-tan başlayıp akşama kadar devam eden mesai saatleri ve iş yaşamı, evlilik ve aile hayatı, sürekli tüketimin teşvik edildiği caddeler bu rutinlerin başlıcalarındandır.

Nüfusunun çoğunluğunu orta sınıftan oluşturan; iş, eğitim, kültür, sanat, sağlık gibi temel ihtiyaçlara ulaşmanın kolay olduğu bu kentlerde yaşamak cazip olmakla birlikte; bu durum yine modern kentlere özgü bir tüketim kültürü yaratmaktadır. Bu tüketim kültürü insanları iş, okul, kültürel faaliyet gibi sebeplerle gün boyu kent içinde seyahat hâlinde olmaya zorlamaktadır. Hayatın temposunun bunca yoğun olduğu modern kentlerde hayata yetişebilmek ve seyahat süresini kısaltabilmek için otomobil satın almak yaygın bir çözüm yöntemidir. Bu durum modern kentlerde otomobilleşmenin sürekli artmasına sebep olmaktadır. Otomobilleşme arttıkça kentlerin otomobillere göre tasarlanma oranı da arttığından otomobilleşme sadece araç sahiplerini değil, kentlerde yaşayan tüm insanları etkilemektedir.

İnsanların kent içindeki deneyimleri bedenleri üzerinden gerçekleşir. Dolayısıyla modern kentler, insanların bedenleriyle kurdukları ilişkiye doğrudan etki eder. Bryan Turner da bedeninin deneyimle var olduğunu söyler (2019: s. 50) ve kentler otomobillere göre tasarlandıkça insanların gün içinde bedenleriyle kurdukları ilişki değişir, bedenleri kentlerin ya da otomobillerin bir parçası hâline gelir. Bu durum Donna Haraway'ın siberetik organizma (siborg) kavramına yakınlık gösterir. Siborg, teknoloji ile biyolojinin birlikteliğini ifade eder. Haraway, gelecekte kaçınılmaz olarak hepimizin siborglaşacağını, hatta cep telefonlarıyla birlikte bu durumun

çok büyük ivme kazanmış olduğunu söylemiş, fakat bu duruma eleştirel değil, olumlayıcı bir pencereden bakmıştır. Çünkü teknolojik aygıtlar, insanın aksine, yapmakla yükümlü oldukları şeyleri doğru biçimde yaparlar. İnsanlarda bulunan duygusal tutarsızlık, çelişkiler, kafa karışıklıkları teknolojik aygıtlarda bulunmaz. Bunun yanında teknolojik aygıtlar, insanların işledikleri cinayet, işkence, tecavüz gibi suçları işlemezler. Bu yüzden, Haraway'e göre, Dünya'yı ele geçirmeleri belki de kötü bir şey değildir (Haraway, 2006). Fakat, olumlayıcı bakıyor olmasına rağmen, Haraway'in bakışında da bu durumun bedene yabancılaşmayı beraberinde getirdiği açıkça görülmektedir.

Ulaşım için otomobillerin kullanılması yakın zamanda gerçekleşmeye başlayan bir olgudur. Şimdilerde modern kentli orta sınıf için bir tercih olan yürümek, uzun sayılmayacak bir süre öncesine kadar zorunluluktur. Fakat modern kentlerde zamanı verimli kullanma ve üretim önemli olduğundan bu kentler yürüyüşçülere karşı bir düzende inşa edilir. Kentleşme ve otomobilleşme arttıkça yürünebilir dünya küçülür (Breton, 2015: s. 78-79). Yürümenin azalması, insanın bedensel faaliyetinin de azalması anlamına gelir. Bunun yanında her şey gibi otomobilleşme ve otomobilleşen kentler de kendisine karşı olan alternatif yaklaşımları beraberinde getirir. Büyük ve modern kentlerde hayata yetişebilmek adına, otomobilleşmenin bir mecburiyete, bir anlamda dayatmaya dönüşmüş olması beraberinde bir direnci de getirmiştir. Son yıllarda yürümenin hem sosyal bilimler alanında hem de edebiyatta romantize edilmesi, yürümenin sadece bir fiziksel eylemden fazlası olarak görülmesi bu direncin bir ürünüdür. Bunun yanında; akıllı kentler, modern kentler gibi alternatif kent arayışlarının ve tasarımlarının artış göstermesi, bisiklet, scooter gibi bireysel trafik düzenlemelerinin dışına çıkan ulaşım araçlarının kullanımında gözlenen artışlar da aynı direncin ürünüdürler.

Bu çalışmada temelde kapitalist ve patriyarkal sistemlerin ürünü olan modern kentlerin bir eleştirisi yapılacaktır. Otomobilleşme, yürüme, toplum ve birey; modern kentlerde yaşayan orta sınıf üzerinden incelenecektir. Otomobil kullanımının bireylerin kendilerine ve bedenlerine yabancılaşmalarına sebep olan yönü incelenecek, bunun karşısında bedene geri dönüşü temsil ettiği için yürüme deneyimi ele alınacaktır. Herhangi bir araca ihtiyaç duymayan tekil bedeninin asıl inceleme alanı olması amaçlandığından bisiklet, scooter, toplu taşıma gibi diğer araçlar çalışmanın konusu dışında bırakılacaktır. Otomobilleşme modern kentlerin, modern kentler ise kapitalist ve patriyarkal sistemlerin ürünü olduğundan; bunun yanında otomobilleşme, trafik ve büyük kentler beraberlerinde sürekli belirli kurallara göre yaşamayı getirdiğinden, hareket edebilme anlamında kısıtlayıcı olduğundan ve bireyleri belli düzenler içinde var olmaya zorladığından hegemonik erillikle, bunun karşısında bir direnç ögesi olarak konumlanan yürüme ise dişillikle özdeşleştirilecektir. Burada kullanılan erillik ve dişillik kavramları birer cinsiyet göstergesi olarak değil, ifade ettikleri özellikler anlamında kullanılacaktır. Bu anlamda erillik katı sınırları olan, kısıtlayıcı, belli bir düzen içinde tekrar eden çeşitli iktidar biçimlerini barındırdığın-

dan kentleşme ve otomobilleşmeyle özdeşleştirilecektir. Yürüme ise, hem hegemonik erilliğin özellikleri taşıyan kentleşme ve otomobilleşme karşısında ortaya çıkan direnç unsurlarından biri olduğundan hem de bedensel bir faaliyet olduğundan dışlıkla özdeşleştirilecektir. Sonuçta modern kentlerin ve otomobillerin bireylerin bedenlerine yabancılaşmasına sebep olduğu, bunun karşısında yürümenin ise bedene bir geri dönüşü sağlamaya çalıştığı savunulacaktır.

1. Kentlere Dışardan Bakmak

1.1. Politik Bir Mekân Olarak Kent

Mekân, bir “yer” olmaktan çok daha fazlasıdır. İçinde buldukları mekân insanlara nasıl bir insan olmaları gerektiğini söyler. Ya da bazen tersine, insanlar içinde bulunacakları mekânı seçerken, nasıl bir insan olduklarını göz önünde bulundurarak, kendilerine uygun mekânları seçerler. Dolayısıyla mekânlar kimlik, ideoloji, kültür ve politikayla doğrudan bağlantılıdır. Her mekân, belli bir tarihsel süreç üzerine oluşmuştur, homojen değildir ve bu yapılarıyla toplumdaki çarpıklıkları görünür kılar ve bireyler üzerinde doğrudan etkiye sahiptir. Modern şehirlerin benlik üzerinde etki yaptığı fikri yeni değildir. Modernitenin ilk sosyologlarından sayılan Alman sosyolog Georg Simmel (1858 – 1918), modern zamanlarda yaşayan bireylerin asıl çelişkinin kendi sosyal benliklerinin inşası olduğunu söylemiştir. Ona göre modern şehir sakinlerinin psikososyal hayatları dışarıdan gelen uyaranların hızlı ve kesintisiz değişimine sürekli olarak maruz kalır. Simmel, modern kent insanının, tehdit edici ve tutarsız bu uyaranlara karşı bir savunma mekanizması geliştirdiğini, bu mekanizmanın da kalbi yerine aklıyla hareket etmek olduğunu söylemiştir (Borden, 1997). Günümüzün modern kentlerinde bu uyaranların çoğunluğunu ise otomobilleşme ve trafik oluşturur. Dolayısıyla kentler, benlik üzerinde doğrudan etkisi olan mekânlardır.

Daha sınıfsal bir açıdan baktığımızda ise kentlerin iktidar alanlarından biri olduğunu görürüz. Henri Lefebvre, mekânı üst yapıların hem sonucu hem de koşulu olarak görür ve mekânın devletten ve üstyapıdan ayrılamayacağını söyler:

“Devlet ve onu oluşturan kurumların her biri, bir mekân varsayar ve bunu kendi ihtiyaçlarına göre düzenler. Dolayısıyla mekân, kurumların ve bu kurumların ötesinde bulunan devletin önsel koşulundan başka bir şey değildir (2019: s. 111).”

Dolayısıyla mekânlar ve bir mekân olarak kentler, belli amaçları gerçekleştirmek üzere kurgulanan yerlerdir. Bu amaçlarsa üstyapı kurumlarının, yani özünde egemen güçlerin gerçekleştirmek istediği amaçlardır. Sonuçta devlet, kentleri düzeneklerini yerleştirebileceği bir yer olarak kullanıyor ve yaşam alanlarımızı düzeneksel kılıyor.

Devletlerin şehir hareketliliğini kontrol etmesi gerekir. Çünkü kontrolsüz ve ne yapacağı belli olmayan kalabalıklar, istikrarsızlık demektir. Bu yüzden devletler kitleleri, kitleler yoluyla kentleri ve kentler yoluyla da kalabalıkları kontrol ederler.

Kent düzenlemelerinin politik olması bu yüzdendir. David Harvey, *Kent Deneyimi*'nde toplumların hareket olanaklarının kısıtlanmasını şu sözleriyle anlatır:

“hareketliliğe tam anlamıyla açık bir toplum kuşkusuz ciddi istikrarsızlık yaratacaktır. Sosyal değişimin kaçınılmaz olduğu bir topluma sosyal istikrar kazandırmak için, hareket imkânlarını örgütlenme yönteminin bulunması zorunludur. Bu zorunluluk, hareket imkânlarının esaslı yöntemler kullanılarak yapılandırılmasını da gerektirir” (2020, s: 168).

Görüldüğü üzere, kentlerin kurgulanması kalabalıkların da kontrol edilmesini olanaklı kılar. Kalabalıkların, dolayısıyla bireylerin hareketlerini kontrol altında tutan devlet, hayatın akışını kontrol etme gücünü elinde bulundurmaktadır. Bu durum bireye, bireyselleşme dışardan bir etkidir. Her ne tek başına bireyleri bütünüyle kontrol altına alan bir mekanizma olmasa da benlik ve toplum üzerinde etkilidir. Böylece kentler, sadece günlük hayatın içinde aktığı yerler değil, aynı zamanda çeşitli politikaların sonucu ortaya çıkmış olan ve günlük hayata, dolayısıyla da hayatın kendisine yön vermek amacı taşıyan mekânlar olarak inşa edilirler. Şehirlerin bütünüyle panoptik kurgular hâline geldiği bu inşa, bir düzenleme ve gözetleme mekanizmasıdır. Byung-Chul Han bu durumu yeni ve perspektifsiz bir toplum olarak tanımlamıştır. Bu anlamda artık tek bir gözlemci ve gözlemlenen modeli yerine yer kürenin tümü bir panoptikon hâline gelmiştir (Han, 2020).

İçinde yaşadığımız modern kentler, Sanayi Devrimi sonrası dönemin ürünüdür. Sanayi Devrimi'nin erken dönemlerinden itibaren kentler, dönemin iş gücü olan erkeklerin kent içinde yeni oluşmaya başlayan iş alanlarına katılımıyla şekillenmeye başlamıştır. Erkekler fabrika, tersane, liman gibi yeni iş kollarının ortaya çıktığı alanlarda kent içi hareketliliğe katılırken; kadınlar, çocuklar ve yaşlılar bu hareketliliğin dışında kalmıştır (Kern, 2020: s. 19). Sanayi Devrimi'yle birlikte ortaya çıkan kent kültürü, bu şekilde erkek merkezli olarak gelişim göstermiştir ve aynı kültür bugün de varlığını korumaktadır. Dolayısıyla kentlerde hayatını kolayca sürdürebilecek olan “normal” birey genç, sağlıklı, heteroseksüel erkeği ifade eder. Bu normalin dışında kalanlar; kadınlar, engelliler, yaşlılar, çocuklar, *queer* bireyler; kent kurgusunun dışında kalacaktır. Sonuçta modern kent yaşamı, yüzlerce yıllık kapitalist ve patriyarkal sistemlerin bir ürünü olarak, cinsiyet eşitsizliği, gelir eşitsizliği gibi yerleşik iktidarların faydasına olacak çarpıklıkları sürdürmek üzerine tasarlanmıştır ve hegemonik erkekliğin eseridir. Bu anlamda kentler, erkeklerin toplumsal cinsiyet rollerini destekleyip kolaylaştırmak üzere ve erkek deneyimleri gözetilerek kurulmuştur. Kern'in aktarımıyla (2020: s. 49) Kim England kent eleştirisinde bu durumu şu sözleriyle özetler:

“Yerleşim bölgelerinin, iş yerlerinin, ulaşım ağlarının yeri ve şehirlerin kapsamlı planı genel olarak ataerkil kapitalist bir toplumun hangi türden faaliyetlerinin nerede, ne zaman ve kim tarafından yapılacağına dair beklentilerini yansıtır (England:1991, s. 136).”

Bunun yanında kentler, neoliberal devlet politikalarının yerel yönetimler yoluyla günlük hayatta uygulandığı yerlerdir. Devlet, yerel yönetimler yoluyla, neoliberalizmin önünü açtığı özel sektör politikalarını kentlere uygular. Yirminci yüzyılın son çeyreği itibarıyla neoliberal politikalar, refah devleti söyleminin yerini almaya ve sosyal devlet kavramının içi boşalmaya başlamıştır. Bu durum, devletin bütçesinin azalmasına ve yerel yönetimlerin kendi bütçelerini oluşturmak zorunda kalmasına sebep olmuştur. Bunun sonucu olarak modern kentlerin inşasında, çevre ya da insan dostu düzenlemelerden ziyade, uluslararası sermaye ve yatırımları çekebilecek şekilde pazarlama kültürü ön plana çıkmıştır (Erman: 2016, s. 23). Rant ve yatırım odaklı neoliberal politikalar, modern kentlerde üretim ve tüketim kültürlerinin ön plana çıkmasına, maddi sonuç vermeyen davranışların önemli görülmemesine ve nihayetinde bireyin kendisinden uzaklaşarak yaşamasına sebep olur.

Sonuçta kentler, kapitalist ve patriyarkal eşitsizlikler üzerine inşa edildikleri gibi bugün hâlâ bu politikaların bir aracı olarak eril yerler olma özelliklerini sürdürmektedir. Toplumsal eşitsizlikleri içlerinde barındırarak sadece merkeze aldığı normal için, hegemonik erillik için, ideal bir yaşam alanı sunmakta ve normal dışı kalkanlar için bir yaşam alanı olmaktan ziyade bir mücadele alanına dönüşmektedir.

1.2. Otomobilleşme Sarmalı

Yirminci yüzyılın ortalarında otomobil kullanımının artmasıyla birlikte kentler de dönüşüm geçirmeye başlamıştır. O dönemde arabalar için asfalt benzeri yolların yapımları, trafiğin arabalara göre düzenlenmesi ve trafik kuralları, araba park yeri gibi daha önceden var olmayan problemler kentli insanın hayatında yavaş yavaş yer edinmeye başlamıştır. Zamanla otomobil kullanımı hızla artmış ve bu durum kent düzenlerinin otomobillere bağımlı kılınmasına sebep olmuştur. Kent hayatı tamamıyla otomobillerin hareketleri merkezde olacak şekilde düzenlenmeye başlamış ve bu durum, kentlerdeki hareketliliğin giderek daha çok devlet eliyle kontrol edilmesine sebep olmuştur. Otomobil sahiplerinin ödediği vergilerden yol vergilerine; sürücülerin sahip olması gereken ehliyet, ruhsat gibi belgelerden trafik kurallarına, yol güzergâhlarına, toplu taşıma saatlerine kadar bütün kent düzenlemeleri belediyelerin ve devletin elindedir. Özellikle cadde, kavşak, otoyol gibi yol güzergâhı planlamaları sadece otomobil sürücülerinin değil, kentli herkesin dolayısıyla yayaların da günlük hayatını doğrudan etkilemektedir. Yayalar, otomobillerden, büyük caddelerden kentin keşmekeşinden kaçmak için bu yol güzergâhlarının dışında kalan yerleri seçmek durumunda kalmaktadırlar. Bu durum devletin, sadece otomobil değil yaya güzergâhlarını da kontrol etmesine sebep olur. Bunun yanında kentlerde otomobil kullanımının artması hava kirliliği, gürültü kirliliği, çevre kirliliği gibi problemleri de beraberinde getirir. Bu çevre kirliliği sadece otomobilin içten yanmalı motorunun çevreye saldığı gazlardan değil; otomobiller için yapılan ve sürekli olarak yenilenen asfalt yolların içerdiği petrol, artık kullanılmayan otomobiller için ayrılmış devasa otomobil mezarlıkları gibi birçok şeyden kaynaklanır. Sonuçta otomobiller

sadece buldukları kentlere değil, tüm Dünya'ya kalıcı olarak etki eder (Tekeli, 2000).

Otomobil kullanımı kendi içinde bir çelişkiyi beraberinde getirir. Ulaşımı kolaylaştırmak için otomobiller kullanılır; ancak bireysel otomobil kullanımı arttıkça trafik sorunu ortaya çıkar ve hareketlilik azalır. Otomobil kullanan insanlar dışarıya çıkma zamanlarını çoğunlukla trafik saatlerini dikkate alarak planlar, rotalarını trafiğin durumuna göre belirler, gidecekleri yere göre otomobillerini park edebilecekleri yeri hesaplarlar. Sonuçta hareketliliği kolaylaştırıp özgürlük alanı yaratması gereken bu araç birçok anlamda hareketi kısıtlar ve tıkanma yaratır. Freund ve Martin, otomobillerle ilgili olarak, kullanım hayatlarının %90'ını park hâlinde geçirdikleri ve yollarda neredeyse her zaman (sürücü dışında) bomboş hareket ettikleri için “*insan dünyanın ulaşım yönünden en verimsiz aracını yapmak gibi bir amaçla yola çıkardı yine otomobili keşfederdi*” (1996: s. 44) diyerek otomobilin esasında ne kadar kullanışsız bir araç olduğunu belirtmişlerdir. Aynı zamanda, otomobil, onu kullanan kişinin her geçen gün daha fazla trafiğe sıkışmasına sebep olur. Çünkü trafik sıkışıklığını çözmek için sürekli daha fazla yol yapılmakta, daha fazla yol daha fazla otomobil alınmasına ve bu durum da daha fazla otomobilleşmeye sebep olmaktadır. Freund ve Martin, “kara delik” adını verdikleri bu kısır döngüyü şu beş evrede açıklar:

1. Yol tıkanıklığı
2. Otoyol yapımıyla birlikte kapasitenin büyümesi
3. Kentin yayılma alanının büyümesi
4. Otomobille yapılan yolculuklar ile bu yolculukların sürelerinin artması
5. Yeni oluşan yol tıkanıklıkları (1996: s. 42)

Freund ve Martin'e göre toplumun otomobilleşmeye düşkün olmasının sebebi, topluma yüklenen hız ve güç tutkusuyla ilgilidir. Bu hız ve güç tutkusu ile hegemonik eril kültürün bir ürünüdür. Buna göre “*daha büyük, daha hızlı ve daha güçlü olan bir şey daima iyidir*” (1996: s. 37). Sonuçta otomobilleşme, hegemonik erillikle doğrudan bağlantılıdır. Otomobilin kullanışsız olduğuna dikkat çeken bir diğer isim Paul Virilio'dur. Virilio da hız tutkusunun araç tasarımını karmaşıklaştırmak bir yana araç kullanımı da giderek daha verimsiz bir hâle getirdiğini söylemiştir. Daha hızlısı çıktığı için, bir önceki araç kendisinden tam olarak yararlanılmadan, gerçek anlamda eskimemiş olmasına rağmen eskimiş kabul edilerek değiştirilir “*böylece sınıai zaman aşımına dayalı tüm kâr sisteminden de daha 'hızlı' çıkar*” (Virilio, 1998: s. 51). Görülüyor ki ulaşımı kolaylaştırmak üzere piyasaya çıkan otomobiller, büyük resme bakıldığında ulaşımı kolaylaştırmadıkları gibi, başka amaçlar için kullanılmaya başlanmıştır. Bu amaçlar, bir kurum olarak özelliklerini göz önünde bulundurduğumuzda, hegemonik erkeklik rolleriyle özdeşleşmiş olan erilliğin temsil ettiği rollerdir. Bu durum otomobil kullanımının erkeklerle, erkeklikle birlikte anılmasına sebep olur. Eğer otomobilin bir toplumsal cinsiyeti olacaksa o erkektir.

Sonuçta otomobilleşme, büyük ve modern kentlerde hayatı kolaylaştırmak için üretilmiş olan araçlarken bugün bu işlevini yerine getiremediğini görüyoruz. Bugünkü hâliyle otomobiller, kent hayatını sürekli olarak karmaşıklaştıran, tüm trafik otomobillerin hareketlerine göre düzenlendiğinden kent hareketliliğini kendisine mecbur kılan, ekolojik tahribatta büyük bir yeri olan ve kullanımı sınıfsal şartlara bağlı olan araçlardır. Bunların üstüne devletlerin kent ve birey hareketliliği üzerindeki kontrolünün artmasına sebep olduklarından iktidar alanlarını genişletmenin de bir aracı hâline gelmişlerdir. Bu anlamda otomobilleşme süreci, iktidar tarafından iktidarın faydasına olacak şekilde kurgulanır. İktidarın kapitalist ve patriyarkal yapısı, otomobilleşme sürecinde en büyük faydayı edinir. Çünkü “*Trafiğin teknolojiyi, akışkanlığı, hızı, bedensizleşmeyi ve sonuç olarak otomobilleri iktidarsızlaştıran düzeneği heteronormativite başta olmak üzere hâkim toplumsal iktidar biçimlerini güçlendiren sembolik bir normalleştirme yaratmıştır*” (Köse, 2014: s. 42). Böylece otomobilleşme iktidarları güçlendirir; güç, hız ve kontrol duygularını besleyerek kentleri hegemonik erillik rollerini besleyen yapılara dönüştürür.

2. Bedene Kentten Bakmak

Her bilimsel disiplin çalışma alanına göre bedeni farklı yönleriyle değerlendirip incelemiştir. Sosyoloji alanında yapılan bu çalışmada otomobilleşme ve giderek artan kaotik kentleşme ile önem kazanan yürümenin beden üzerindeki etkileri incelenmektedir. Çünkü beden, içinde bulunduğu sosyal gerçekliğin deneyimleriyle var olduğu gibi aynı zamanda bu deneyimlerle birlikte ruhsal ve psikolojik olarak da yeniden kendi olgusallığını oluşturan ve yaşayan bir yapıdır. Turner (2019: s. 50) “*Bedenim daima doğrudan doğruya deneyimle vardır.*” diyerek beden ve deneyim arasındaki ilişkiyi ortaya koyar. Kentler ise bu deneyimlerin çok büyük bir parçasını oluşturur. Patriyarka ve kapitalizm ürünü olan kentler yine patriyarka ve kapitalizm ürünü olan deneyimler üretirler. Bu deneyimler, insanların bedenlerine yabancılaşmasına sebep olur. Bu durumun karşısında ise hem dişil bir direnme hem de bedenlerimizle tekrar bağ kurma yolu olarak yürüme vardır.

Modern kentlerde sokaklar, yalnızca iki yer arasındaki bir geçiş, varılacak yer ile bulunulan yer arasındaki bir engeldir (Gros, 2017: s. 34). Kendine ait bir değeri, kimliği ya da ilgi çekici bir yanı yoktur. Varılması gereken yere bir an önce varmak için bu sokaklarda geçirilen zamanın bir an önce tamamlanması gerekir. Bu zaman ne kadar kısa sürerse boşa harcanan zaman da o kadar azalmış olur. Çünkü üretim, verimlilik gibi ölçülebilir maddi yanı olan şeylerin ön planda olduğu günümüzde sokaklarda hiçbir şey yapmadan geçirilen zaman, boşa harcanan zaman demektir. Bu yüzden de bu sürenin olabildiğince kısa tutulması gerekir. Bu düşünceye göre insanın sokaklardan ziyade kendi düşünceleri içinde gezmesi, bir yere varma kaygısı gütmeden yürümesi aslında hiçbir şey yapmamaktır (Solnit, 2016: s. 29).

Varılacak iki yer arasında, sokaklarda, geçirdiği zamanda insan, insan olduğunun bilincinde olmadan, kentin mekanik bir parçası gibi hareket eder. Görmeye,

duymaya maruz kaldığı her şey; reklam panoları, satış duyuruları ya da satıcıların kendileri; insana dışarıdan zorlanan, insanın zihnini, düşüncelerini bölen ve meşgul eden, artık kentlerin doğal bir parçası hâline gelmiş olan şeylerdir. Bunun yanında kent içinde olmak belirli bir davranış biçimi gerektirir. Uyulması gereken trafik kuralları bunun en belirgin örneğidir ve trafik kuralları, devletin kent akışı içindeki varlığının en basit hâlidir. Kaldı ki yurttaş kelimesinin kökeni de kentten gelir (Solnit, 2016: s. 256). Dolayısıyla yurttaşlık, yani bir devletin hüküm sürdüğü bölgenin sadık bir vatandaşı olma hissi, kente ait olmakla aynı köke bağlıdır. Trafik kurallarının yanında, kentte olmak aynı zamanda toplumla iç içe olmaktır. Bir toplum içinde olmak da belli davranış kurallarını gerektirir. Bu da insanın kendisiyle değil, toplumla ilişki içinde var olmasına sebep olur. Böylece kentsel kalabalık, insanları diğerlerinin düşüncelerine aşırı bağımlı hâle getirerek kendilerine saygının bencilliğe dönüşmesine sebep olur (Turner, 2019: s. 92). Sonuçta otomobilleşen kentler, kent içinde hareket hâlindeki insanı beş duyusunun beşini de kent için kullanmaya zorlayarak bedeni işgal eder. Benzer olarak otomobil kullanımı da dikkati tamamen toplamayı gerektirdiğinden duygu durumundan kesin bir kopuş isteyerek insanı bedeninden uzaklaştırır.

Otomobilleşmiş kent dünyasına ve kültürüne bu kadar alışkın olmamız, her ne kadar otomobilleşme tarihsel olarak yeni bir şey olsa da, bu yeni kültür içinde yetişmiş olmamızdan kaynaklanır. Freund ve Martin, otomobil dünyası insanlara önceleri rahatsız edici gelse de zamanla bedenlerimizin bu düzenle alıştığını ve rahatsız edici şeyleri hissetmemeye başladığımızı söylerler. “*Olayları ve çevreyi kavrayış biçimimiz değişime uğrarken, bir yandan da ne yaptığımızı ve yaptığımız şeyin nerede gerçekleştiğini fark ediş biçimimizi belirleyerek özneliğimizi etkileyen deneyimlerimiz devreye girer*” (1996: s. 137). Böylece otomobilleşen kentler zamanla insanları kendilerinin bir parçası hâline getirir. Otomobilleşmenin kendisi ise sınıfsal ve eşitsizdir. Çünkü otomobiller kendileri pahalı olduğu gibi bakım masrafları da kullanımları boyunca devam eder. Bunun yanında kamusal mekânlar sürekli olarak otomobillere, dolayısıyla da otomobil sahibi olabilen ekonomik olarak avantajlı kitleye göre düzenlenirler. Yoksullar, yaşlılar, çocuklar ve (çoğunlukla) kadınlar bu düzenlemelerin dışında kalır. Yine Freund ve Martin, kent düzenlemelerinin dışında kalan dezavantajlı kişiler için bu durumu

“*Otomobil mekânında yürüyüş oldukça zor şartlarda gerçekleşir. Daha çok yaşlıların rağbet ettikleri kır yürüyüşlerinde bile gidiş gelişler için otomobile ihtiyaç duyulur. Böylece otomobil, kent mekânlarının tasarım biçimini, dolayısıyla bedensel sağlık için gerekli yapılanmayı ve zindeliği sağlayan araçları korkunç derecede etkiler*” (1996: s. 62). sözleriyle ifade ederler. Sonuçta otomobil kullanımı, kullanan kişinin fiziksel hareketlerini kısıtlayıp onu otomobilin bir parçası hâline getirdiği gibi otomobillere göre düzenlenen kentler de bedeni doğrudan etkiler.

Otomobil de dahil teknolojik aygıtlar, bu aygıtların insanların bedenleriyle kuracağı ilişkiler göz önüne alınarak tasarlanır. Giderek kent içinde ihtiyaç duyulmayacak kadar hızlı, daha büyük, daha güçlü otomobillerin üretiliyor olmasının sebebi bu araçları kullanan kişilerin arabayla birlikte daha güçlü hissetmesine sebep olduğundandır. Bu arabaları satın almak, bu arabalara sahip olmak bir güç göstergisi hâline gelir. Buna karşın Paul Virilio, kendi kavramı olan dromoloji (hız bilimi) ve toplumsal ilerleme arasında bir birliktelik değil aksine bir çatışma görür ve bu çatışmanın seyrini şu şekilde özetler:

- 1- Teknolojik taşıtın olmadığı, kadının lojistik eş, savaşın ve yük arabasının anası rolünü oynadığı bir toplum
- 2- Ruhu olmayan bedenlerin metabolizma – taşıtlar olarak belli belirsiz bir şekilde denetlenmesi
- 3- Hızın ve teknolojinin üstünlüğü
- 4- Metabolizma-taşıtın teknolojik kara taşıtı karşısında rekabeti ve sonra yenilgisi
- 5- Proletarya diktatörlüğünün sonu ve zaman savaşı içinde Tarih'in sonu (1998: s. 93)

Virilio'un bu eleştirisini otomobil teknolojilerinin bugünkü verimsiz şekilleri bağlamında düşünmek önemlidir. Yine teknoloji kullanılarak üretilecek olan daha ekolojik, sürekli kendi içinde verimsizleşen hız ve güç takıntısından ziyade gerçek verimliliğin ön planda olacağı yeni otomobil tasarımları Virilio'yu haksız çıkaracaktır.

Sonuçta bugünkü tasarımlarıyla otomobiller hem kentin hem de bedeninin işgaline sebep olur. Bunun yanında otomobil kullanımı sınıfsaldır ve toplumdaki avantajlı kişilerin yararına olacak bir düzen üretilmesine sebep olur. Otomobilleşme kültürünün getirdiği sonu olmayan ilerleme ve hız tutkusu hem tarihin sonunu getirecek hem de bu sona varıncaya kadar maddi olmayan şeylerin değersiz olduğu fikriyle insanları teknolojik bedenlere dönüştürecektir.

3. Yürümek

Kentler etrafımızda dönüp gider, bizler kentlerin içinden geçip gideriz. Fakat bir kentte yaşamakla bir kenti yaşamak hiçbir zaman aynı şey olmamıştır. Bir kenti yaşamak için onunla bağ kurmak; mahallelerini, sokaklarını hissetmek, kenti düzenleyenlerin verdiği kalıplar dışında o kentte var olabilmek gereklidir. İşte bunun için, adımlarımız bize yardımcı olur. Lauren Elkin, kendi flanözlük zamanlarını ve şehirlerde yaşadığı deneyimleri anlattığı *Flanöz* isimli kitabında

“Yürümek ayaklarımızla şehrin haritasını çıkarmaktır. Bir şehri zihninizde bir araya getirmenize, başka türlü ayrıksı varlıklar, birbirine bağlı, aralıksız ama uzak farklı gezegenler olarak kalacak mahalleleri birleştirmenize yardımcı olur. Onların aslında nasıl iç içe geçtiğini görmekten, aralarındaki sınırların nasıl çizildiğini

fark etmekten hoşlanırım. Yürümek bana kendimi evimdeymiş gibi hissettirir. Şehrin kimini çok iyi bildiğim, kiminde ise kendimi bir zamanlar bir partide tanıştığım biriyle yeniden bir araya gelmişim gibi hissettiğim mahallelerinde dolaşırken, ayaklarım sayesinde bu şehri ne kadar iyi öğrendiğimi görmekten tatlı bir haz duyarım” (2018: s. 34) şeklinde yazarak yürümenin kentle kurmayı sağladığı bağa, şehirleri eve dönüştürdüğüne dikkat çeker. Mahalleleri tanımak; onların dokusunu, tarihini keşfetmek, onları gerçekten görebilmek adımlarla mümkündür. Bir mahallenin bitip bir diğerrinin başladığı o sınır noktasından otomobille hızlıca geçen kişi değişen kokuları, değişen insan tiplerini, değişen apartman yapılarını fark etmeyecektir. Fakat yürüyen insan, yerlere düşmüş ya da saçılmış olan çöplerden dahi o mahallelerin, sokakların yapısına dair birçok şeyi görebilir. Yürüyen kişi ister ilk defa o sokaklarda yürüyor olsun, ister bildiği sokaklardan tekrar tekrar geçsin, bu kentlerle bedensel bir ilişki kurar (Breton, 2015: s. 99).

Bunun yanında yürümek “Çürümüş, kirlenmiş, yabancılaştıran, içler acısı bir medeniyeti reddetmenin ifadesidir” (Gros, 2017: s. 14). Otomobilleşme, bu yabancılaşmanın insan bedeninde doğrudan yaşanmasına sebep olur. Dolayısıyla yürüme de bu yabancılaşmanın karşısında bir direnme mekanizması olarak önem kazanmaya başlar. Bunun yanında yürüme, kurulu düzene bir başkaldırıdır. Çünkü; yukarıda ifade edilmeye çalışıldığı üzere; kentler ve kent hareketliliği, belli amaçların ve egemen ideolojilerin faydasına olacak şekilde düzenlenir ve otomobilleşme bu düzenin önemli bir parçasıdır. Yürümek ise kenti düzenleyenlerin oluşturmaya çalıştığı bu sınırlar dışında kentte var olmaya çalışmaktır. “Yürümek moderniteden bir kaçış, moderniteye bir naniktir” (Breton, 2015: s. 14). Bu anlamda politik bir yönü de içinde barındırır. Tüm bunların dışında, yürümenin sağladığı en büyük fayda, bu çalışmanın konusu da olan, bedenimizle ilişki kurmamızı, bedenimizde çoğalmamızı sağlamasıdır. İlk adımlarını atan bir bebeğin heyecanını ve yüzündeki neşeyi düşünün. Bu heyecan bebeğin bedeniyle ilk defa bir bütün olarak bağ kurmasından, ilerliyor olmasında kaynaklanır. İşte, atılan ilk adımda yaşadığı o heyecan, bedeniyle kurduğu bu yeni bağ tüm hayatı boyunca, attığı her adımda kendisini dinlemeyi bilen insana eşlik etmeye devam eder (Gros, 2017: s. 127).

Yürüyüş, insanın kendi içine dönmesini sağlayan bir deneyimdir. Yürüyen insan için bedeni farkında olmadan oradan oraya taşıdığı bir şey olmaktan çıkar, bedeniyle bağ kurar. Çünkü yürümek, bedenin bütün katılımını gerektirir. Daha iyi görür, daha net duyar, daha çok koku alır, daha çok hisseder ve tabii ki daha derin düşünürüz. Bu yüzden yürürken insanın hem bedeni hem ruhu hem de zihni onunla birlikte oradadır. Sonuçta yürümek insanı çoğaltır ve yürüyen insan asla yalnız değildir.

Yürüyerek zihniyle bağ kuran insan, bu yolculuğa düşüncelerini de katar. Aklımız dolu olduğunda bedenimizin bizi yürümeye yöneltmesi bu nedenledir. Yürümek düşüncelerimizi toparlamanın, zihnimizi boşaltmanın bir yoludur. Yürürken

kendi kendimizle konuşur ve bundan kaçamayız. Solnit, bu açıdan bakınca yürümenin kendisinin içsel bir yolculuk olduğunu söyler:

“Yürümenin ritmi bir düşünce ritmini beraberinde getirir ve bir doğa parçasının içinden geçmek, bir düşünceden diğerine geçişi hem yansıtır hem de tetikler. Bu durum, iç ve dış dünyadaki yolculuklar arasında tuhaf bir ahenk yaratır ve sanki şunu ima eder: Zihin de bir tür doğa parçasıdır ve yürümek de onu kat etmenin bir yoludur. Yeni bir düşünce, çoğunlukla, doğanın zaten hep orada bulunan bir unsuruymuş gibi gelir bize; düşünmek üretim değil de bir yolculuktur sanki. Yani, yürüme tarihi bir yönüyle somutlaştıran düşünmenin tarihidir; ne de olsa zihin değil ama ayaklarının hareketinin izini sürebiliriz” (2016: s. 23).

Görüldüğü üzere yürümek, zihin ile doğayı bir araya getiren bir deneyimdir ve zihnimizde oluşan düşünceleri, bu düşünceler adımlarımızla doğayı kat etmemiz sonucu ortaya çıktığından, aslında bizlere doğa verir. Böylece insan; doğada var olduğunu doğanın bir parçası olduğunu hisseder. Yani yürümek, insana doğadaki yerini hatırlatır. David Le Breton bu durumu yürümenin antropolojik bir etkinlik olduğunu söyleyerek açıklar (2015: s. 53). Ona göre yürümek, insana dünyadaki yerini, insanlarla olan etkileşimini sorgulatar. Yürürken doğa insan, insan da doğa kadardır. Yürüyerek insan ben olmaktan uzaklaşarak dünya ile bir olur. Yukarıda yürümenin kendi içinde bir yoğunlaşma olduğundan bahsettiğimiz için, burada bir çelişki ortaya çıkıyormuş gibi görünse de durum aslında öyle değildir; iki durumda da aynı şey söz edilmektedir. Yürüyerek düşüncelerini toparlayan; zihniyle, ruhuyla, bedeniyle bir bütün olarak bağ kuran insan, tam da Breton’un, bahsettiği gibi Dünyadaki yerinin farkına varır. Bu farkındalık Dünyanın büyük, insanın kendisinin ise önemsiz ve küçük olması anlamında değildir. İnsan yürüme sayesinde parçası olduğu düzenin farkına varır ve kendisini ve yaşadığı her şeyi bu düzene ait, olması gereken şeyler olarak hisseder. *“Yürüyerek kimlik fikrinin kendisinden, biri olma, bir hikâyeye sahip olma isteğinden kaçarsınız. (...) Yürürken biri olmama özgürlüğünü yakalarsınız, çünkü yürüyen bedenin tarihi yoktur. O sadece hareket hâlindeki kadim bedendir”* (Gros, 2017: s. 14).

Otomobilin içinde olmak, sürücüsüne bir izolasyon hissi verir. Sürücü; dünyayla bağı koparmış, küçük alanda kendi hâkimiyetini kurmuştur. Sürücü, otomobil sayesinde teknolojiyle iç içe olma, hızlanma, güçlü gördüğü bir makineyi kontrol etme hissini deneyimler. Bunun yanında, otomobillerin hareketlerini yönlendirenin de kendisi olması, bu hâkimiyet hissini güçlendirir. Sürücüler, otomobilin içindeki küçük alanın ve yolların hâkimi olma hissiyle gerçeklikten, dünyadan kopuk hâle gelirler. Fakat sürücünün otomobili yönlendirdiği algısı bir yanılsamadır. Sürücülük esnasında insanın bedeniyle kurduğu ilişki zayıflar. Sürücü koltuğuna oturan insanın bedenini kontrol eden şey kendisi değil, otomobildir. Sürücülükte insanın bedeni otomobilin bir uzantısı hâline gelir. İnsan, otomobilin duyma ve görme işlevlerini yerine getiren; otomobilin çizdiği sınırlar çerçevesinde, otomobile göre

hareket eden bir araç olur. İnsanın bu araçsallığında duyguların bir önemi yoktur. “*Otomobil sürücüsü unutmamanın insanıdır, çünkü manzara camın arkasından, uzak-tan geçerken sürücü hiçbir şey hissetmez. (...) Çünkü özellikle aciliyet insanıdır*” (Breton, 2015: s. 67).

Yürüyen insan ise tüm duyularıyla, bedeniyle, zihniyle, ruhuyla var olur. Bu bütün olarak var olma hâlinde daha önceden fark etmediği şeyleri fark eder. Doğada olsun, kentlerin içinde olsun, bu farkındalık hâli insana yeni bakış açıları, daha önceden fark etmediği şeyleri fark etme fırsatı verir. Her gün önünden geçip görmediği camgüzeli, ağacın yapraklarının rengi, fırından gelen taze simit kokusu, parktan gelen çocuk gülüşleri, bulutların şekilleri... Tüm bunlar insana bulunduğu yerle bir bütün olma, oraya ait hissetme duygusunu yaşatan şeylerdir ve ancak yürüme yoluyla keşfedilebilir. Yürümek insana bir yere ait olma hissini verir; o yer sadece tek seferliğine geçtiği bir yer olsa bile.

Yürümenin tadı herkes için aynı mıdır? Yürümek, herkesin için gerçekten eşit bir deneyim midir? Kuşkusuz, yürümek bile bu kadar saf değildir. Öncelikli olarak yürümek için sağlıklı bir bedene sahip olmak gerekir. Hastalık, sakatlık ya da engellilik kent kalabalığının içine dahil olmaya baştan engel olur ya da en azından kentin düzeni kente dahil olmayı zorlaştırır. Bunun yanında yürümek için insanın boş zamanının; hayatın temposunun yoğunluğu içinde bir şeyler üretmek, bir yerlere yetişmek zorunda kalmadan sadece kendisi için harcayabileceği zamanı olması gerekir. Dolayısıyla, her ne kadar tartışma boyunca yürüme ve otomobil kullanma deneyimlerini kentli orta sınıfın deneyimleri üzerinden yürütmeye çalışmış olsam ve otomobil kullanımının sürekli harcama gerektirmesi dolayısıyla sınıfsal olduğuna değinmiş olsam da, tüm toplumu göz önünde bulundurduğumuz da yürümenin de sınıfsal bir eylem olduğunu görebiliriz.

Peki sağlıklı bir bedeni ve boş zamanı olan her insan aynı şekilde yürüyebilir mi? Bu sorunun cevabı da kuşkusuz hayır olacaktır. Kent içinde olmak, hiçbir zaman hem kadın hem de erkek için aynı şeyi ifade etmemiştir. Tüm insanlar için kentlerde şiddete maruz kalma riski her zaman bulursa da kadınlar için bu risk, sadece kadın olmalarından kaynaklı olarak hem daha çeşitli hem de daha yoğundur. Kentler, toplumsal cinsiyet rollerinin bir ayna gibi yansımaları bulduğu yerlerdir (Cloke, Jarvis, & Kantor, 2015; Kalfa, Dinç, & Aytakin, 2009). Bu durumun bir sebebi, modern kentlerin Sanayi Devrimi sonrası erkek işçilerin kent içinde dolaşımını kolaylaştıracak şekilde erkekler için tasarlanmış olmaları ve bu düzenin kent kültüründe hâlâ devam ediyor olmasıdır. Bir diğer sebebi ise, kent düzenlemeleri yoluyla faydası gözetilen egemen sistemlerden birinin patriyarka olmasıdır. Patriyarkal sistemin kendi sürekliliğini sağlamak adına kullandığı yöntemlerden biri, kadını ev içinde özel alanda tutmaya çalışmaktır. Bunun yollarından biri ise, kentleri kadınlar için tehlikeli ya da en azından rahatsız edici mekânlar hâline getirmektir. En basitinden, kadınların kent içinde sözlü tacize uğraması, günlük hayatın bir olağan bir parçası gibidir. Kadınlar kentin benzer tehlikelerinden korunmak için evde kalmalı, تنها sokaklara

sapmamalı, geçecekleri yere göre giyinmelidirler. Solnit, kadınlar için korku mekânı olarak kentleri

“Hayatımın en sarsıcı keşfi, dışarı adım attığım andan itibaren, yaşam, özgürlük ve mutluluk arayışı hakkına gerçekten sahip olmadığımı; dünyanın benden nefret edermiş gibi görünen ve sadece cinsiyetim nedeniyle bana zarar vermek isteyen yabancılarla dolu olduğunu, cinselliğin şiddete dönüşmesinin kolaylığını ve neredeyse benden başka kimsenin bu meseleyi mahrem değil, kamusal bir sorun şeklinde görmediğini anlamamdı. Bana akıl verenler, geceleri dışarı çıkmamamı, bol giysiler giymemi, saçımı örtmemi ya da kesmemi, bir erkek gibi görünmeye çalışmamı, daha pahalı bir yere taşınmamı, taksiye binmemi, bana eşlik edecek bir erkek bulmamı söylüyorlardı – bunların hepsi de, Yunan duvarları ve Asur başörtülerinin modern versiyonlarıydı ve hepsi de özgürlüğümü güvence altına almak için hem kendi davranışlarımı hem de erkeklerinkini kontrol etmenin toplumun değil de benim sorumluluğum olduğunu söylüyorlardı” (2016: s. 344). sözleriyle ifade etmiştir. Dolayısıyla kadınlar, yürümenin sağladığı bu bedensel bütünlük hissine erkekler kadar kolay erişemezler. Kadınlar ve bedenleri arasına bu sefer de kentin eril egemen düzeni girer.

Görüldüğü üzere kentler, otomobillerde olduğu gibi, yürümeyi bile insanlar arasındaki eşitsizlikleri derinleştiren mekânlardır. Otomobilleşme bu eşitsizlik, otomobile sahip olabilmek ya da olamama üzerinden sınıfsal bir temelden kaynaklanırken yürümenin kendisi bu eşitsizliği içinde barındırmaz. Yürümeyi eşitsiz bir eylem hâline getiren kent düzenlemeleridir. Kentlerdeki fiziksel olanaklar, kent içindeki hareketliliğe engel olduğu gibi kentlerin daha çok erkek mekânları olması kadınların kentte kendilerini güvende hissetmemelerine sebep olmakta ve yürüme imkânlarını kısıtlamaktadır. Kentlerin yürüme üzerinden sebep olduğu eşitsizlik sadece cinsiyetler üzerinden belirginleşmemektedir. Bütün dezavantajlı sınıflar bu eşitsizlikten kendilerine düşen payı almaktadır.

Sonuç

Otomobiller, 19. yüzyılda buharın enerji kaynağı olarak kullanılmasının ardından içten yanmalı motorlarda da petrolün kullanılmasıyla birlikte toplumda yaygınlık göstermeye başlamıştır. Otomobil ortaya çıktığı zamanlarda, günümüzde var olan hızlı ve toplu ulaşımı sağlayan araçların kullanımı yaygın olmadığından ve kent merkezleri birbirlerine uzak yerlere konumlandığından otomobilin fazlasıyla kullanışlı bir araç olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz. Bunun yanında o zamanlarda yeni bir teknolojik gelişme olan otomobil, sadece üst sınıfların sahip olabildiği bir ulaşım aracıydı. Zamanla kent merkezleri büyüyüp gelişmiş, toplu ulaşım araçları çeşitlenip günlük hayatın bir parçası hâline gelmiştir. Otomobiller ise, varlıklarının sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla, giderek daha hızlı, daha büyük araçlar olarak üretilmeye ve tüketim kültürünün bir sonucu olarak lüks malzemelerle donatılmaya başlanmıştır. Şehir içinde birbirine yakın yerlerde bile bu araç kullanılmaya başlanmış,

bir zenginlik ve güç göstergesine dönüşmüştür. Böylece otomobiller zaman içinde ulaşım aracından ziyade bir tüketim nesnesi hâline gelmiştir.

Bu durum, tüm insanlığın hayatında değişikliklere sebep olmuş fakat en çok büyük şehirlerde yaşayan insanların hayatlarını etkilemiştir. Çünkü büyük şehirlerin en göze batan özelliklerinden biri, otomobil nüfuslarının fazlalığıdır. Örneğin İstanbul'a sadece 2020 yılı Aralık ayında 31.354 otomobilin trafik kaydı yapılmıştır. Yine aynı dönem verilerine göre İstanbul'un otomobil nüfusu 3.009.710'dur (TUIK Motorlu Kara Taşıtları, Aralık 2020). Dolayısıyla otomobilleşme, büyük kentlerin önemli bir parçasını oluşturur ve otomobile sahip olabilen orta sınıf ve üstünün hayatlarının yanı sıra kentli nüfusun tamamı üzerinde etkisi vardır.

Bugünkü tasarımlarıyla otomobiller, ulaşım ihtiyacından çok başka şeylerin, çoğunlukla modern zamanların ortaya çıkardığı duyguların giderilmesi amacıyla kullanılmaktadırlar. Örneğin hız tutkusu. Otomobil içindeyken beden ulaşmaya-çağı hareket ya da yol kat etme seviyesine ulaşma sürücüsüne bir haz verir. Bu anlamda hız tutkusu, motorlu araçların yaygınlaşması sonucu ortaya çıkan yeni bir duygudur. Bunun yanında güçlü bir teknolojik aygıtı yönlendiriyor olma hissi sürücüye bir hâkimiyet ve kontrol duygusu verir. Başka bir şeye ihtiyaç duymadan, dilediğin zaman yer değiştirebilir olma hissi otomobil sahibi olmakla birlikte gelen ve özgürlük hissini beraberinde getiren bir ayrıcalıktır.

Fakat yine bugünkü tasarımlarıyla otomobiller, öncelikle ulaşımdan çok kişisel hazların bir nesnesi oldukları için verimsiz araçlar hâline gelmişlerdir. Üstelik, kentlerdeki trafik ve araç yoğunluğunun sürekli olarak artmasına sebep oldukları için, birincil işlevleri olan ulaşımı kolaylaştırmak yerine zorlaştırırlar ve kentleri, caddeleri, sokakları işgal ederler. Bu işgali denetlemesi gereken ise iktidarlardır. Dolayısıyla otomobilleşme, iktidarlara yeni yönetim alanları açarlar. Otomobil sürücüsü direksiyon başındayken otomobilin mekanik bir parçası gibi işlev görür; yoldan başka bir şey düşünmemeli, dikkati dağılamamalıdır. Bu anlamda otomobiller bedeni de işgal ederler. Sonuçta bugünkü tasarımıyla otomobil, ortaya çıkış amacından uzaklaşmış, tüketim kültürünün bir nesnesi hâline gelmiş, bireylerin hem kentlere hem de bedenlerine yabancılaşmasına sebep olan bir araçtır.

Bu durum, her şey gibi, karşıtının da güçlenmesine sebep olmuştur. Bu yüzden otomobilin kentleri ve bedenleri işgali karşısında yürümek, yüceltilen bir eylem olarak karşımıza çıkmaya başlamıştır. Yürümek; otomobilleşmeyle birlikte gelen kuralları, sistemleri işlevsiz kıldığı; hâkim ideolojilerin bir ürünü olan modern kentler içinde, bu ideolojilerin ulaşmak istediği bütün amaçları yok saydığı için her şeyden önce politik bir eylemdir. Bunun yanında yürümek, insanın bedeniyle bir bütün olmasını sağlar. Yürümek, zihinsel bir aktivitedir ve düşüncelerin toparlanmasına olanak verir. Yürüyen insan bütün duyularını en derin şekilde kullanır: Daha iyi görür, daha iyi duyar, daha iyi koku alır, daha çok hisseder. Yürüyen insan bedeninin, dünyadaki yerinin farkındadır ve yürüyerek hem kendi tarihiyle hem de tüm insanlığın tarihiyle bağ kurar.

Trafiğin ve otomobilleşmenin içinde hareket hâlinde olmak, sürekli bir kuralcılığı beraberinde getirir. Bu durum, belli sınırlar içinde, önceden belirlenen şekilde hareket etmek zorunda kalınacağı ve bedenin dışsal bir kontrol altında olması demektir. Bunun yanında modern kentler, Sanayileşme Dönemi ile birlikte bugünkü hâlini almaya başlayan yapılardır. Kent tasarımları ise mevcut iktidarların elindedir. Dolayısıyla bugünün modern kentleri kapitalist ve patriyarkal iktidarların üretimidirler. Tüm bunlar kentleri ve otomobilleşme sürecini hegemonik erkeklikle aynı özellikleri taşıyan yapılar hâline getirir. Yürümek ise öncelikle hegemonik erilliğin özelliklerini taşıyan bu düzen karşısında bir direnme mekanizması olarak ortaya çıktığı için akışkan ve dışıldır. Bunun yanında yürüme eyleminin kurallara ve düzene ihtiyacı yoktur. En önemlisi ise yürümek, doğrudan bedende yaşanan bir deneyimdir. Bedeni bir bütün olarak deneyimlemenin, bedende çoğalmanın ve bağ kurmanın aracıdır. Taşıdığı bu özellikler de yürümeyi dışıl kılan özelliklerdir.

Sonuç olarak modern kentler ve otomobilleşme, hem hâkim yönetim sistemlerinin ürünü oldukları hem kuralcılıkları ve bağlayıcılıkları hem de insanların bedenlerinden uzaklaşmasına sebep oldukları için hegemonik erilliğin özelliklerini taşıyan yapılardır. Buna karşılık yürümek, kuralsız ve ideolojisizdir. Bedenle bağ kurmayı ve yürüyen insanın kendi içine dönmesini sağlar. Otomobillerin aksine ne bedene ne de çevreye bir olumsuz etkisi yoktur. Yürüyen insan yürüdüğü yerleri daha iyi tanır, oralarla bağ kurar. Yürüyen insan modern zamanların getirdiği tüm yabancılaşmalardan sıyrılarak doğaya olan aidiyetini hisseder. Otomobil kullanan insanların aksine, yürüyen insanlar arasında bir yarış; daha iyiye, daha hızlıya sahip olma yarış; yoktur. Yürümek dünyada, dünyayı fethetmek arzusuyla üretilmiş makineler yoluyla değil, dünyanın sunduğu imkânlar dahilinde var olmaktır. Tüm bu kuralsızlığı ve akışkanlığı sebebiyle de yürümek dışıl kimliğe sahip bir eylemdir.

Kaynakça

- Borden, I. (1997). "Space Beyond: Spatiality and the City in the Writings of Georg Simmel". *The Journal of Architecture*, 4(2), 313-335.
- Breton, D. (2015). *Yürümeye Övgü*. (İ. Yerguz, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Cloke, J., Jarvis, H., & Kantor, P. (2015). *Kent ve Toplumsal Cinsiyet*. (Y. Temurtürkan, Çev.) Ankara: Dipnot Yayınları.
- Elkin, L. (2018). *Flanöz: Şehirde Yürüyen Kadınlar*. (D. Doğan, Çev.) İstanbul: Nebula Kitap.
- England, K. V. (1991). "Gender Relations and the Spatial Structure of the City". *Geoforum*, 22(2), 135-147.
- Erman, T. (2016). *"Mış Gibi Site" Ankara'da Bir TOKİ-Gecekondu Dönüşüm Sitesi*. İstanbul: İletişim Yayınları.

- Freund, P., & Martin, G. (1996). *Otomobilin Ekolojisi*. (G. Koca, Çev.) İstanbul: Ayrıntı.
- Gros, F. (2017). *Yürümenin Felsefesi*. (A. Ulutaşlı, Çev.) İstanbul: Kolektif Kitap.
- Han, B.-C. (2020). *Şeffaflık Toplumu*. (H. Barışcan, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları.
- Haraway, D. (2006). *Siborg Manifestosu*. (O. Akınhay, Çev.) İstanbul: Agora Kitaplığı.
- Harvey, D. (2020). *Kent Deneyimi*. (E. Soğancılar, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Kalfa, A., Dinç, Z. Ö., & Aytekin, B. S. (2009). "Kent İçi Ulaşımın Cinsiyeti: Ankara Örneği". A. Altan içinde, *Cins Cins Mekân*. İstanbul: Varlık Yayınları.
- Kern, L. (2020). *Feminist Şehir*. (B. Aydaş, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Köse, E. (2014). "Cinsiyet, Teknoloji ve Kent: Otomobilin Muğlak Heteronormativizmi". *FeDergi*, 1(6), 32-42.
- Lefebvre, H. (2019). *Mekanın Üretimi*. (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Solnit, R. (2016). *Yol Aşkı Yürümenin Tarihi*. (E. Kıvılcım, Çev.) İstanbul: Encore.
- Tekeli, İ. (2000, Sayı 24). "Araba Sevdası". *Cogito*, 96-106. (A. Kuyaş, Röportaj Yapan) İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- TUİK Motorlu Kara Taşıtları, Aralık 2020. (2021, 01 26). 04 14, 2021 tarihinde TUİK: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Aralik-2020-37410> adresinden alındı
- Turner, B. S. (2019). *Beden ve Toplum*. (İ. Kaya, & M. B. Bulut, Çev.) Ankara: Nobel Akademi Yayıncılık.
- Virilio, P. (1998). *Hız ve Politika*. (M. Cansever, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları.