cogito

Yapı Kredi Yayınları - Üç aylık düşünce dergisi - Sayı: 24 - Güz 2000

Oto-mobil: Bir Röntgen Denemesi

Söyleşi: İlhan Tekeli, Ahmet Kuyaş: Araba Sevdası **Gündüz Vassaf**: Otomobilin Kısa Tarihi **Le Corbusier**: Yol: Doğanın Bağrındaki Plastik Araç **Levent Şentürk**: Seyyar Manifesto **Mehmet Ergüven**: Çağdaş Kentauros **Jonathan Raban**: Otomobil: Benliğin Yansıması **Maryse Pervanchon**: Beden İçin Başka Bir Yer ve Başka Bir Zaman **Tahsin Yücel**: Otomobil ve İnsanbiçimsellik **Tartışma: Hulki Aktunç, Haluk Mesçi, Aydın Engin, Yavuz Erten**: Türk'ün Otomobille İmtihanı **Artun Ünsal**: Argo da, Araba Kullanır **Enis Batur**: De-mobil-izasyon **George Mc Murdo**: Kenti Sürmek **Nazif Topçuoğlu**: Amerikan Rüyası **Orhan Cem Çetin**: Aynaya Dikiz! **Jean-Michel Normand**: Konuşan, Uyandıran, Kendi Kendine Giden Araba...



Söyleşi: Slavoj Zizek: Geert Lovink: Sivil Toplum, Fanatizm ve Dijital Gerçeklik **Yeni Perspektifler: Peter Sloterdijk**: Kitlelerin Aşağılanışı **Paul Ricœur**: Tarihi Yazmak, Geçmişi Betimlemek/Temsil Etmek **Patrick Crogan**: Paul Virilio ve Hız Açmazı **Gündem / Tartışma: Komutan Yardımcısı Marcos**: Yeni Sağın Doğuşu: Liberal Faşizm **John Berger**: Dünyanın Büyük Yenilgisine Karşı **Enis Batur**: Yeryüzü: Cehennem **Serge Halimi**: Demokrasi Uzamı mı, Yeni Ayrımcılık mı? Pek Keyifli "Siber-Direnişçiler" **Klasik: Publius Vergilius Maro**: Georgicon (Çiftçilik Sanatı)

cogito

Oto-mobil: Bir Röntgen Denemesi

Sayı: 24 Güz, 2000

Yapı Kredi Yayınları: 1383

Cogito
Üç aylık düşünce dergisi
Sayı: 24 Güz, 2000
ISSN 1300-2880

Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık Ticaret ve Sanayi A.Ş. adına sahibi: Selçuk Altun

Editör: Cem İleri

Bu Sayının Yayın Kurulu
Cem Akaş, Enis Batur, Ekrem Işın, Ahmet Kuyaş, Samih Rifat,
Artun Ünsal, Tuğrul Tanyol, Güven Turan

Katkıda Bulunanlar
Gülçin Erol, Şengül Yüksel, Didem Güngören, Ayşe Erdem

Düzelti
Korkut Tankuter

Fotoğraflar
Aydın Coşkun

Tasarım
Faruk Ulay, Akgül Yıldız

Baskı: Ofset Yapımevi

© Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık Ticaret ve Sanayi A.Ş. 2000

Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık Ticaret ve Sanayi A.Ş.
İstiklal Caddesi, No.285 Beyoğlu 80050 İstanbul
Tel.: (0 212) 252 47 00 (pbx) Faks: (0 212) 293 07 23
http://www.yapikrediyayinlari.com
http://www.shop.superonline.com/yky

Hesap no: Yapı Kredi Beyoğlu Şubesi 56 00 87-9

Yurtiçi fiyatı: 5.000.000.- TL

Cogito'da yayımlanan tüm yazıların sorumluluğu yazarına aittir.
Dergide yer alan yazılar kaynak gösterilmek kaydıyla yayımlanabilir.
Yayın Kurulu, dergiye gönderilen yazıları yayımlayıp yayımlamamakta serbesttir.
Gönderilen yazılar iade edilmez.

Bu Sayıda:

Editörden

5 • Cem İleri • Hız, Kaza, Gen/etik Direniş vs...

8 • Oruç Aruoba • Nesi Auto, Nesi Mobile

Rüzgâr Gülü

11 • Ignacio Ramonet • Enis Batur • Münir Göle • Thomas E. Schmidt • Serol Teber • Jean-Claude Passeron • Artun Ünsal • Mehveş Aslan • Pierre Barthélémy • Gregg Easterbrook • Pascal Bruckner

Klasik

32 • Publius Vergilius Maro • Georgicon (Çiftçilik Sanatı)

Söyleşi

42 • Slavoj Zizek • Geert Lovink: Sivil Toplum, Fanatizm ve Dijital Gerçeklik

Yeni Perspektifler

55 • Peter Sloterdijk • Kitlelerin Aşağılanışı

72 • Paul Ricœur • Tarihi Yazmak, Geçmişi Betimlemek/Temsil Etmek

82 • Rainer Rochlitz • Özelleştirilmiş Bellek

86 • Patrick Crogan • Paul Virilio ve Hız Açmazı

Dosya / Oto-mobil: Bir Röntgen Denemesi

96 • **Söyleşi** İlhan Tekeli - Ahmet Kuyaş • Araba Sevdası

107 • Gündüz Vassaf • Otomobilin Kısa Tarihi

109 • Le Corbusier • Yol: Doğanın Bağrındaki Plastik Araç

119 • Levent Şentürk • Seyyar Manifesto

133 • Mehmet Ergüven • Çağdaş Kentauros

139 • Jonathan Raban • Otomobil: Benliğin Yansıması

141 • Maryse Pervanchon • Beden İçin Başka Bir Yer ve Başka Bir Zaman

151 • Tahsin Yücel • Otomobil ve İnsanbiçimsellik

159 • **Tartışma** Hulki Aktunç - Haluk Mesçi - Aydın Engin - Yavuz Erten • Türk'ün Otomobille İmtihanı
177 • Artun Ünsal • Argo da, Araba Kullanır
181 • Enis Batur • De-mobil-izasyon
183 • George Mc Murdo • Kenti Sürmek
202 • Nazif Topçuoğlu • Amerikan Rüyası
204 • Orhan Cem Çetin • Aynaya Dikiz!
210 • Jean-Michel Normand • Konuşan, Uyandıran, Kendi Kendine Giden Araba...

Tıpkı Basım

216 • Sermet Muhtar Alus • İstanbul'da İlk Otomobiller

Gündem / Tartışma

221 • Komutan Yardımcısı Marcos • Yeni Sağın Doğuşu: Liberal Faşizm
235 • John Berger • Dünyanın Büyük Yenilgisine Karşı
240 • Enis Batur • Yeryüzü: Cehennem
247 • Serge Halimi • Demokrasi Uzamı mı, Yeni Ayrımcılık mı? Pek Keyifli "Siber-Direnişçiler"

Takıntılar

253 • Münir Göle • Kırk Mırk, Sarışın Kadınla Bir Şansım Var Galiba

Kitap

261 • Nazlı Ökten • Siyasetin Yeni Öznesi
265 • R. Mc Neill Alexander • Leonardo: İlk Bilim Adamı
268 • Kaan H. Ökten • Postmodern Hesaplaşmalar: Geçiştekilerin Uğrakları

Okur Mektubu

271 • Prof. Dr. Nejat Akar

Geçen Sayıdakiler

273 • Sayı 23: Türkiye'nin Yabancıları

275 • Yazarlar Hakkında

editör'den

Hız, Kaza, Gen/etik Direniş vs...

CEM İLERİ

"Hız arı nesneler yaratır; kendisi de arı bir nesnedir, çünkü yeri ve yerle ilgili başvuru noktalarını siler; zamanın akışına karışıp onu yok eder, kendi nedeninden daha çabuk yol alıp akışını keserek bu nedeni ortadan kaldırır. Hız sonucun nedene karşı zaferidir, bir anın derinlik olarak zamana karşı zaferidir, yüzeyin ve nesne olma niteliğinin arzunun derinliğine karşı zaferidir. Hız bir ilk alan yaratır ki bu alan ölüme neden olabilir ve tek kuralı ardında hiç iz bırakmamaktır. Unutmanın belleğe karşı zaferi; ilkel, bellek yitimine uğramışçasına esrime. Çölün arı geometrisi içinde bir nesnenin yüzeyselliği ve tersine çevrilebilirliği."

Jean Baudrillard

Cogito, 24. sayısında, bir nesneden (otomobil) bir eylemden (sürmek) ve bir kavramdan (hız) hareketle bir tür aşırı-yorum deneyine girişiyor; yazıların büyük bir bölümü de söz konusu çıkış noktalarının anlam alanını genişleten, kavramları ilk bakışta ilgisiz gibi görünen başka kavramlarla ilişkilendiren okumalardan oluşuyor. Böylelikle günümüzün otomobil sü-

rücüsünün her türlü duyu(m)dan arındırılmış ve adeta bir ekran karşısına yerleştirilmiş olmaktan kaynaklanan sanal varoluşu, en fiziksel deneyimlerin bile kendi içlerinde sembolik ve sanal bir öğe taşıdıklarını söyleyen Zizek'in dijital gerçeklik hakkmdaki görüşleriyle örtüşüyor. Zizek, "bilgisayarda, simgesel kurgu açısından sanallığın çöktüğünü görüyorum; (...) Bentham'ın *Panopticon*'unda sanallığı en katışıksız haliyle buluyoruz" diyerek, gerçeklik duygusunun yitirilişine farklı bir açıdan yaklaşıyor ve sanallığı psikanalizle, politikayla, Margaret Thatcher'la, Japonya'yla birleşti-



SITE, *Ghost Parking Lot*

rerek bu yeni algılama ortamım, doğrudan, Virilio felsefesinin temel kavramlarından biri olan "hız açmazı"na bağlıyor. Hız açmazı, ışık hızı, teknolojinin hız açısından yorumlanması, fiziksel ve sanal hayatta, bilgisayar programlarında, savaş pratiğinde "kaza"nm yeri, öngörülemez ve belirlenemez doğası, bizi "kitlelerin aşağılanışı"na, tarih yazımına, kuramların çoğulluğuna yönelik metinlere ulaştırıyor. Otomobil aynı anda bir nesneye, bir özneye, tarihsel bir veriye, plastik bir araca, bir söylene, söylem analizine, bir statü sembolüne, cinsel, erotik, pornografik bir aygıta, benliğin yansımasına, bedenin kutsanmasına, insanbiçimsel bir yaratığa, Crashvari bir melez dokuya, bellek yitimine dönüşüyor.

Araba-bedenler, Pokémonvari bir şekilde klonlanabilen hayvanlar, bitkiler, genetik olarak değiştirilmiş insanlar, antropotekniğin ilerlemesiyle opsiyonlu doğumun gerçekleştirileceğine inanan genetikçiler, doğal bir böcek ilacı içerecek şekilde genetik olarak değiştirilmiş mısır, "altın pirinç" operasyonu vb. hep birlikte cehennem benzeri bir yeryüzü imgesini (Yeni Dünya Düzeni?, Ekolojik Yeni Düzen?, Gen/etik Kurtuluş Ütopyası) oluşturuyorlar. "Akıllı" otobanlarla çevrelenmiş bu sürekli hızlı takip ortamında birkaç çözüm önerisinin yan yana sıralandığı görülüyor: "Pek keyifli siber-direnişçiler", Coolio lakaplı "hacker" Dennis Moran, Seattle göstericileri, Komutan Yardımcısı Marcos, internet üzerinden Dünya'nın Büyük Yenilgisi'ni seyrediyorlar.

Nesi Auto, Nesi Mobile

ORUÇ ARUOBA

"Agora'da geziyorum,
satılan mallara bakıyorum da, şaşıyorum:
gereksemediğim ne çok şey var."
Sokrates

İnsanoğlu otomobili icat ettikten sonra, uzun bir süre, ne icat ettiğini de, bununla ne yapacağını da bilemedi.

Tabiî ki yüzyıllar öncesinden –en azından Leonardo'dan bu yana– hem *auto–mobile* hem de *perpetium mobile* düşleri kurulmuştu: kendi kendine devinen aygıt ile hiç durmadan devinen aygıt.

Ama bu düşlerden ikincisinin olanaksız olduğu ortaya çıktı; birincisinin gerçekleşmesi için de bir dizi koşul gerekliydi: bir güç kaynağını devinime dönüştürmek; dikey bir devinimi dönüşlü bir devinime dönüştürmek; dönüşlü bir devinimi iki ayrı yatay devinime dönüştürmek – kısacası, güç aktarmak... Bu koşullar 'beygir' için sözkonusu değildi: Beygir arabaya 'koşu'lur; bacaklarının gücünü de omuzlarıyla arabanın tekerleklerine aktarırdı – onu çekerdi. *Automobile*'in 'çekiş'i ise bambaşka olmak zorundaydı: 'kendi' içinden çıkacak bir güç 'çekecek'ti otomobili – gerçi bu gücü de ancak 'beygirgücü' olarak belirleyecekti insanoğlu...

İçten patlamalı motor ve dişlilerle işgören aktarma organları (piston, volan, vites kutusu, aks, diferansiyel...) bu koşulları yerine getirdi, sorunu çözdü; ama, ortaya başka sorunlar çıkararak.

Sözcük olarak alalım: *auto–mobile*, 'piç' bir sözcüktür: Grekçe önek ile

Latince fiil... Bu arada "araba" sözcüğü (car [riage]; Wagen; voiture) dillerde duruyordu; 'otomobil' de bir türlü yerleşemedi gündelik dilin içine; garip birşey olarak kaldı uzun süre. – Mühendis Marcus Hertz'in geliştirdiği ilk Strassenwagen ('sokak arabası') Viyana polisince yasaklandı – çok gürültü çıkarıyordu, kötü kokuyordu, insanları korkutuyordu... Daimler ve Benz'inkiler ise kabul buldu, yaygınlaştı; ama sorunlar da başladı.

Beygir canlıdır – zekidir ve gözleri vardır: bir at arabasıyla biryerlere ya da birisine çarpamazsınız, bariyerlerden aşağı düşemezsiniz: beygir görür ve durur. Oysa otomobilin 'zekâ'sı ancak sizinki kadardır ve durması için farklı bir düzenleme gerekir – fren... Otomobilin ilk yıllarında, kullanmasını –daha önemlisi, durmasını– bilmeyen sürücüler duvarlara, insanlara ve birbirlerine geçirmeye başladılar: yollar, sonradan eğlenceye dönüştürülen 'çarpışan otomobil' alanları haline geldi –'trafik kazası' kavramıyla birlikte 'trafik kuralı' kavramı belirdi... –İngiltere'de, ilginç bir kural kondu: Her otomobilin şu kadar önünde eli bayraklı bir adam yürüyecek ve otomobilin yolunun üzerinde bulunanları uyaracaktı...

Sonra, 'hız' kavramı belirdi: Beygirin belirli bir fiziksel kapasitesi vardır; ancak şu kadar 'hızla' gidebilir. Gerçi Amerikalılar 'altı ve sekiz beygirgü-



Fotoğraf: Othmar Pferschy, Fotoğrafla Türkiye kitabından, *Hayvan ve Teknik*.

cünde' stage coach'lar geliştirdiler, ama bunların hızı da denetlenebilir düzeydeydi. Oysa içten patlamalı motor, hacmiyle ve sağladığı dönüş hızıyla, uç sınırları bulunamayacak bir 'güç' kaynağı oldu. Bugün Formula-1 araçlarının motorları 800–900 dolayında HP üretir ve 300 km/s hıza ulaşırlarken, pistlerde bile 'top–speed'lerini kolay kolay bulamazlar.

Arabaya geri dönelim: Mekanik aksamı ne olursa olsun, otomobil icat edildiğinde, insanoğlunun elinde araç olarak at arabası vardı: ilk otomobiller atarabası *'chassie'*leriyle yapıldılar ve epey bir süre de, herşeyiyle aynı fabrikada üretilen 'model' kavramı gelişene dek, otomobil imalathanelerinden 'çıplak' çıkarak onları 'giydirecek' *'carroserie'* atölyelerine gittiler. İcat edilişinden ancak elli yıl sonra, otomobil kendi biçimini buldu; bundan önce (II. Dünya Savaşı sonrasına dek) beygiri çıkarılmış atarabası biçiminde üretiliyorlardı – daha sonra da, atarabası biçimlerinin kavramları süregeldi: *'sedan'*, *'coupe'* vb. Otomobilin, kendi uygun biçimini bulması da büyük çapta, başka bir aracın; uçağın yaygınlaşmasıyla oldu: 'yerde hızlı giden', ancak 'havada hızlı giden'le karşılıklılık içinde kendi yapısını (aerodinamik kavramıyla) buldu – ilk otomobile benzer otomobillerden olan 1955–56 Chevrolet'lerin burunlarında küçük bir uçak maketi bile vardır...

Sonra – gene at arabasından gelen 'hızlı ulaşım' kavramının, genişleyerek, her türlü 'gitme'yi içermesi (go yerine drive; gehen yerine fahren) ile, otomotiv sanayiinin kapitalist ekonominin başına geçmesi, eşzamanlıdır. İnsanoğlu, bu kez de, tam ne olduğunu anlamaya ve gerektiği gibi üretmeye başladığı 'araç'ın bütün yaşamını belirler hâle gelmesiyle karşı karşıya kaldı – otomobil, onsuz-edilemez hale geldi: Ulaşım düzenleri bir yana, şehir düzenleri, en küçük yerleşim yerlerine varasıya, otomobille gidilecek yerler olarak yeniden düzenlendi. Eski geleneklerin ağırlığını duymayan Amerika, daha da ileri giderek, *'drive–in'* kavramıyla, sinemadan bankaya dek herşeyi otomobile uyarladı, onu bir yaşam biçimi haline soktu. Avrupa ve Japonya da geri kalamazdı tabiî ki; sonra da dünyanın geri kalan bölümleri...

Bugün insanoğlu otomobille yaşamak durumunda – bu tarihsel olarak 'zorunlu' bir gelişmeydi, herhalde (tarihte ne kadar 'zorunluluk' varsa...); ama, şöyle de düşünebiliriz: Otomobil olmadan yaşayamaz mıyız? Tabiî ki evet. Dahası, böyle bir gereksinim olmalı ki, birçok şehirde trafiğe kapalı yaya bölgeleri oluşturuluyor; şehir içinde otomobil kullanımı kısıtlanmağa çalışılıyor. Ama otomotiv endüstrisi de dünyanın en büyük endüstrisi olmayı, büyüyerek sürdürüyor.

Buradan nereye gidilebilir – sürsek mi yürüsek mi...–

— bilmiyorum...

Pokémon

Pokémon'u bilmeyen var mı? Hem Nintendo'nun Game Boy üzerindeki bir video oyunu hem çizgi film hem de koleksiyonu yapılan bir oyun kartı. Pokémon ve pazarlanan sayısız altürünleri neredeyse bir şimşek hızıyla bütün dünyaya yayıldı.

Pocket monster (cep canavarı) kelimelerinin kısaltılıp birleştirilmesinden oluşan Pokémon deyimi, genlerin dönüştürülmesiyle oluşan doğaüstü yaratıkları, biyoteknik çağının cinlerini ve "otlar arasında, çalılıklarda, ormanlarda, mağaralarda, göllerde yaşayan yaratıklar"ı[1] tanımlandırıyor. Pokémon'un birbirinden farklı, tam yüz elli çeşidi var. Her biri de kendi özgün genetik karakteri ile biricik. Bazıları çok ender bulunuyor, bazılarını yakalamak ise neredeyse imkânsız. Oyun, Pokémonları ele geçirmek üzerine kurulu. Onları yakaladıktan sonra, evcilleştirmek, bir tür dönüşüm gerçekleştirmeleri için çalıştırmak gerekmektedir. Böylece görünüm değiştirebiliyor, dönüşebiliyor, kısacası "evrim gösterebiliyor" (oyunda bu Darwinci kavram kullanılıyor) ve yeni yetenekler edinebiliyor, daha güçlü olabiliyorlar...

Biyoteknolojide, klonlamada devrimler yaşandığı ve genetik olarak değişikliğe uğratılmış organizmaların işgali altında yaşadığımız bir zamanda, bu "kibar dönemler"e ilişkin efsanelerin çocukları büyülemesi neden şaşırtıcı olsun?

Genetik kalıt üzerindeki müdahale olanakları hızla büyüyor. Genetik olarak dönüştürülmüş hayvanların üretimi, klonlama, insan kromozomlarının ayrımlaştırılması, gensel tedavi, canlının güvence altına alınabilirliği, kalıtımsal hastalıkların genetik olarak araştırılması ve genetik testlerin kullanılması içten içe kaygılar uyandırıyor.[2]

Hâlâ akıllardadır: 60'lı ve 70'li yıllarda, Birleşik Devletler'de "ruhsal açıdan uygarlaşmış bir toplum"a ulaşmak için insan ruhuna müdahale etme yanlılarının en ateşlilerinden biri olan doktor José Delgado gibi kimi araştırmacılar, artık temel felsefe sorusunun "insan nedir?" değil "ne tür bir insan üretmeliyiz?" olduğunu söylüyorlardı.

Bilgisayarın babalarından biri olan profesör Marvin Minsky şöyle bir öngörüde bulunmuştu: "2035'te, beynin elektronik eşdeğerlisi, nanoteknoloji sayesinde, belki de, parmağınızın ucu kadar küçük olacaktır. Bu ise, kafatasınızın içine ek sistemler ve hafızalar yerleştirmek için yeterli büyüklükte bir alan bulabileceğiniz anlamına gelmektedir. İşte o zaman, yavaş yavaş, her yıl daha da fazla, yeni tip algılar, yeni tür uslamlamalar, yeni düşünme ve tasarlama biçimleri eklemeyi öğrenebileceksiniz."[3]

Amerikalı Francis Fukuyama: "Bugünden sonra gelecek iki kuşak içinde, biyoteknoloji, bize, toplumsal çalışma uzmanlarının yapamadıklarını gerçekleştirme olanağını sağlayacaktır. Bu aşamada, insan tarihi ile işimiz kesin olarak sona erecektir, çünkü insan türünü mevcut biçimiyle ortadan kal-





dırmış olacağız. İşte o zaman insan-ötesi yeni bir tarih başlayacak" görüşünü savunmamış mıydı?[4]

Koyun Dolly'nin 1997 Şubatında klonlanmasından itibaren, artık biliyoruz ki insanın klonlanması da deneylerin ulaşabileceği bir düzeyde. Bilim, Aldous Huxley'nin *Dünyaların En İyisi*'nde tasarladığı yöntemden de daha güçlü işlerlik kazanabilen bir konumda, artık, kurguyu da aşmış bulunuyor. Çünkü Dolly hiçbir döllemenin sonucu değil. Onun embriyonu, bir ergen hücrenin çekirdeği ile bir taşıyıcı koyunun yumurtacığının basit bir kaynaşmasının sonucunda yaratılmıştır. O günden bu yana, Havai'de fareler, Yeni Zelanda'da ve Japonya'da koyunlar, Kuzey Amerika'da keçiler klonlandı. Daha 1998'de, İngiliz bilim dergisi *The Lancet*, dünya ölçüsünde ahlaksal uyarılara rağmen, klonlama yoluyla insan yaratmak artık "kaçınılmaz" olmuştur şeklinde bir değerlendirme yapıyor ve tıp âlemini, bunu, "bugünden itibaren kabul etme"ye davet ediyordu.

İşte bu anlayışla medya, bizim kalıtımızı oluşturan yirmi üç kromozom boyunca zincirleme bağlanmış yirmi üç bin çift baz'ın varlığının ortaya çıkarıldığı 26 Haziran 2000 tarihini yeni bir dönemin doğuşu olarak ilan etti. Bu gelişme bizim, hastalıklara karışan genleri ayrıştırabilmemizi sağlayacaktır. Kalıtımsal bir hastalığın sorumlusu olan geni belirleyerek hastalığa bir tedavi olanağı sağlayan bu gelişme, insanlık için potansiyel olarak büyük bir yarar sağlayacaktır.

Ama, tehlikeli sapmalara yol açabilecek olan bu keşfin sonuçlarını tam olarak saptamaktan oldukça uzaktayız. Genetik, insanın, "köleciliğin modern bir biçimi olarak, dünyadan daha vahşi bir biçimde yararlanmasına ya da, sömürgeci işletmelerin yaptığı gibi doğal kaynakları çok daha ölçüsüzce kullanmasına"[5] neden olacaktır. Çünkü genler için teminat vermek, insanlığın ortak kalıtını özelleştirmek demektir. Ve bilgiyi ecza endüstrisine satmak –ki bu davranış bilgiyi birtakım imtiyazlılara saklayacaktır– bu temel bilimsel gelişimin yeni bir ayrımcılık kaynağı haline dönüşmesi tehlikesini taşımaktadır.[6]

Üstelik, genetik araştırmalar, bir tür aşkın-insanlığa yol açan yeni tip bir soy ayırımcılığının da habercisidir. Burada, genetik kodunun üstünlüğüne uygun olarak seçilen "yetkin çocuk" fantezisinin yeniden ortaya çıktığını görmüyor muyuz?

Toplumlarımız, bunu kabul etme cesaretini yeni yeni buluyor. Anlaşılmaz bir korku onlarda yer etmeye başladı: İnsan türü, birtakım kurallara uygun olarak işletilen bir imalatın nesnesi haline mi gelecek? Bu, ağır biyoteknoloji sanayiine yoğun bir yönelme ile mi olacak? İnsan ya da aşkın-insan, "Pokémonlar" imal etmek için mi var olacak?

HGM'lerin işgaline uğramış bir dünyaya doğru mu yol alıyoruz: Genetik olarak değiştirilmiş insanlar?

IGNACIO RAMONET

Fransızcadan çeviren: Feridun Aksın

Notlar:

1 http: //www.pokémony.tm.fr// sitesi.
2 *Transversales Science Culture*, Ocak-Şubat 1999.
3 *Le Temps*, Cenevre, 24 Kasım 1999.
4 *Le Monde*, 17 Haziran 1999.
5 Jean-Yves Nau, "Brevets Industriels Pour Matériau Humain?", *Le Monde*, 22 Temmuz 2000.
6 *The Economist*, 1 Temmuz 2000.

Freiburg'da Bilgelik Bekçileri







Fotoğraflar: Enis Batur

Orta Avrupa düşüncesi, köklü geleneği, asri zamanlara mührünü vuran atılımlarıyla, Felsefe Tarihi'nin, Yunaneli ve İyonya'dan sonra en stratejik coğrafyası.

Freiburg Üniversitesi'nin bombalanmış, yaralanmış binaları sonra yenilenmiş. Görebilene hâlâ görünüyor kesif duman. Savaşan insan'ın Düşünen insan'ı topyekûn ortadan kaldıramadığını görmek, zincirin koptuğu yerden bir biçimde onarıldığını bilmek hiç değilse avutuyor.

İki önemli işaret, iki inatçı gösterge, iki majör figür bekliyor, Freiburg Üniversitesi binalarından birinin, Kütüphane'nin tam karşısındaki yapının merdivenli giriş kapısında: Homeros'un ve Aristoteles'in yanından süzülerek "dar kapı"dan geçeceksiniz. Erk'i simgeleyen yapıların önünde aslanlar, kartallar bekler: Taş ya da bronz. Burada, Şiir ile Felsefe bekliyor — güç, yoksa, bu mudur?

Bir gözüm şairde, ötekisi düşünürde — sol elimle gidip birine, sağ elimle ötekine dokundum.

Hayat: Kimseyi bu iki temastan esirgeme.

ENİS BATUR

Kim Korkar Dennis Moran'dan

On yedi yaşındaki Dennis Moran, daha şimdiden güçlü bir beden yapısına ve alımlı bir yüze sahip olan yakışıklı bir çocuk: Rahat bir hava içinde ve son derece sakin konuşuyor. Kendi yaşındaki bütün Amerikalılar gibi, bol pantolonları, çarpıcı tişörtleri ve saçlarını kısacık kestirmeyi seviyor. New Hampshire'da, Winnipeaukee gölü kıyısındaki 5000 nüfuslu küçük bir kasaba olan Walfeboro'da yaşıyor; geçtiğimiz Mart ayında tevkif edildiğinden bu yana ise bölgenin en tanınmış genç adamı konumunu kazanmış durumda. Gerçi daha önce de tanınıyordu, ama özellikle internet ortamında ve bambaşka bir adla, Birleşik Devletler'in en fazla aranılan *hacker*'ı olan Coolio adıyla.

14 Kasım 1999'da *Dare.Com* sitesine giren insanlar son derece şaşırtıcı bir olayla karşılaştılar. *Dare* (cesaret etmek), Los Angeles polisi tarafından, uyuşturucu karşıtı kampanya çerçevesinde, gençlere yönelik eğitici bir *web* dergisidir. Ve o sabah, giriş sayfasındaki biraz yapmacık resimlerin yerini renkli bir Donald Duck portresinin aldığı görüldü. Yırtıcı ve alaycı bir havası vardı ve bir enjektörle koluna uyuşturucu şırınga ediyordu. Aynı gün Federal Hükümetin, kimyasal silahlar anlaşmasının sonuçları konusunda bir kılavuz niteliğinde, işletmelere yayın yaptığı başka bir site, daha da karanlık bir saldırıya uğruyordu. Soğuk ve sıkıcı metinler, yerlerini tahrik edici metinlerin eşlik ettiği müstehcen bir görüntüye bırakmıştı. Her iki müdahale de aynı imzayı taşıyordu: "Coolio D tarafından ustalıkla sahiplenilen site". Federal kurumlar, sorunu sessizce halletme kararı aldılar, ama öfkeye kapılan Los Angeles polisi medyayı haberdar etti ve suçlunun örnek oluşturacak bir şekilde cezalandırılacağı vaadinde bulundu. Sonuç şu oldu: *Dare* sitesi üç gün sonra yeniden müdahaleye uğramıştı. Bu kez, sitede, tatsız bir konumda sunulan bir sıçan fotoğrafı ile birlikte uyuşturucuya övgü yapan sitelerle bağlar kuruluyor ve uyuşturucunun yasallaştırılması yönünde sloganlar yer alıyordu. FBI'nin da içinde bulunduğu çok sayıda federal servisten de destek alan Kaliforniya polisi, geniş kapsamlı bir insan avı başlattı. İlk saptama şuydu: Coolio'nun konu olduğu teknik bilirkişi raporu ve duyurularında kullandığı dil, onun, *hacker*'lar çevresine bağlı olan ve daha başlangıcından itibaren Net'te boy gösteren erkinlikçi asilerden biri olduğunu gösteriyordu. Ağ konusunda çok üst düzeyde bilgileri ve *Arsenal de Logicial Clandestin* adlı gizli program ve donanımları sayesinde, "*hacker* yönetimi, ordu, çokuluslu kuruluşlar vb." gibi kurulu düzenin simgelerine karşı kesintisiz bir gerilla hareketi sürdürüyorlardı. Zamanla, toplulukları bir yapı kazandı, kendi özel *server* dergileri ve *chat* kanalları oluştu.



Soruşturma böylece Net içinde yuvalanmış bu yasa-dışı bölge üzerinde yoğunlaşıyor. Coolio ise, düşmanı küçümsediğini göstermek ya da onun gibi düşünenler tarafından tanınmak için göz göre göre bir ipucu bırakıyor: Birtakım *hacker* sitelerine ve aynı şekilde alternatif gruplarca kontrol edilen adreslere bağlandığının işareti olan gizemli bir koddur bu. Bu işaret sayesinde, polis iz sürerek önce Arizona'da, daha sonra da ülkenin kuzeydoğusunda bulunan bir siteye ulaşıyor. Bu durumda, Coolio, 12 Şubat'ta yeni bir saldırıda bulunuyor. Yeni kurbanı, *hacker*'lara karşı korunma sistemleri konusunda uzmanlaşmış bir enformatik işletmesi

olan RSA şirketidir. Gerçekte Coolio RSA'ya doğrudan saldırmıyor, şeytanca bir hileye başvuruyor önce: Kolombiya'da bir üniversitenin *server*'ına giriyor ve orada birkaç site oluşturuyor. Sonra *rsa.com*'a gönderilen veri trafiğini yakalamayı ve bunu Kolombiya'daki sitesine yönlendirmeyi başarıyor. RSA ile bağ kurduğunu sanan müşteriler, kendilerini şaşkına uğratan bir siteye ulaşıyorlar. RSA'nın ürünlerinin kalitesi ile övünen iki gencin fotoğrafı hâlâ oradadır, ama ilanlarında *loser*'ın *L* dövmesi vardır. Ve alaycı sloganlar son darbeyi vurmaktadır: "Verilerinizin korunması için bize güvenin! Allah'a dua edin!" Aynı hafta içinde, yarım düzine kadar büyük ticari site, bir dizi saldırı sonucunda çalışma dışı bırakılıyor. Bir ara, Coolio'nun bu olayla da ilgisi olduğu düşünülüyor, ama doğru olmadığı ortaya çıkıyor. Medya tarafından hırpalanan federal hükümet, yeni ek araçlarla saldırıya geçiyor. Mart başında, Coolio'nun yeri saptanıyor. Tutuklanması heyecan verici bir ortamda gerçekleşiyor, çünkü bütün güvenlik servisleri hazır bulunmaya özen gösteriyorlar. Adalet Bakanı Janet Reno, Washington'dan, bu çarpıcı eylem nedeniyle servislerini kutladığını bildiriyor.

Yeniden Dennis Moran olan Coolio, çok kısa bir süre sonra kefaletle serbest bırakılıyor. Ama New Hampshire'ı terk etmesine izin verilmiyor. Bilgisayarlarına el konuyor. Bu arada, Walfeboro, büyük Amerikan televizyon kanallarının ekipleri tarafından işgal ediliyor. Bu ani zafer karşısında Dennis'in başı dönmüş olmalı ki, evini kuşatma altına alan gazetecilere başarılarını anlatıyor. Yaptığının hata olduğunu anladığında artık iş işten geçmiş durumdadır. New Hampshire savcısından bahsediyor ve her biri 7 ila 15 yıl arasında bir mahkûmiyet öngören "A kategorisi suçları"na ilişkin maddelerin uygulanacağını söylüyor. Olaylar artık Dennis'i aşmıştır ve o da yeniden evine kapanır.

Walfeboro'da tam bir şaşkınlık egemendir. Bu küçük kasaba kültürel bakımdan Silicon Vadisi'nin tam karşıtıdır. Halkın büyük bir çoğunluğu, bu çocuğun niye suçlandığını anlamamakta, ve evindeki odasından ayrılmaksızın Los Angeles polisine nasıl saldırdığı konusunda da hiçbir fikir geliştirememektedirler. Bununla birlikte her biri tepki gösterir ve taraf tutar. Amerikan toplumunu bölen geleneksel gruplaşma hemen kendini gösterir. Kasabanın en hareketli lokantasının patronu durumu şöyle özetliyor: "Bir bohem hayatı sürdüren ve barlarda eğlenmeyi sevenler Dennis'i, afacan ve isyancı bir çocuk ve Uzak Batı'nın keşfine giden avcıların soyundan gelen gerçek bir Amerikan kahramanı olarak görüyorlar. Pazar sabahları kiliseye gitmek için erken saatte kalkan, kurulu düzene uygun düşünceleri olanlarsa onun, hapiste yatmayı hak eden, tehlikeli bir başkaldırıcı ya da bir serseri olduğunu düşünüyorlar."

Aslında, ne onlar ne de ötekiler Dennis'i gerçekten tanıyorlar. Çünkü sadece birkaç yıldır Walfeboro'da ikamet eden Moran'lar bu erinçli kentle bütünleşememişlerdir. Kendi adı da Dennis olan baba, oğlunu ve iki kızını sürekli bir düzensizliğin egemen olduğu mütevazı bir dairede tek başına büyütmektedir. Bir zihin hastalığına yakalanmış olan anne, başka yerde yaşamakta ve hiçbir zaman onları görmeye gelmemektedir. Eskiden bir oto mekanikçisiyken, enformatik alanında çalışmaya başlayan baba Dennis, iri yapılı, boğuk sesli halk aksanıyla konuşan biri: "Şimdi durum fena değil, ücreti az ama düzenli bir işim var, bir tıbbi malzeme şirketinin bilgisayarları ile meşgul oluyorum. Ama oğlum küçükken, durumumuz çok kötüydü. Dibe vurmuştum, işsizlik, ara sıra bulunan küçük işler... devlet yardımları ve bağışlarla hayatta kalabiliyorduk." O dönemde bu durumdan kurtulmak için şuradan buradan edindiği kullanılmış bilgisayarlarla programcılık öğrenmeye başlıyor. Bu girişim onun hayatını değiştirecek ve oğlunun yaşamını da belirleyecektir: "Daha birkaç aylık bile değildi, ben PC'min önünde oturmuş çalışırken saatlerce dizlerimin üzerinden inmezdi. İşaretlerin ekran üzerine yazılışını görmek için klavyeyle oynardı. Üç yaşına gelince ona alfabeyi ve küçük bir programlama dilini öğretmeye başladım. Çok kısa bir zamanda tek parmakla tıklayarak bir takım oyunlar programlamaya başladı. Programcılık onun gerçek anadilidir."

1989'da, oyun oynamak için, küçük bir bölgesel enformatik ağına bağlanıyor: "Oğlum yedi yaşındaydı, o da hemen aynı ağa girmeye başladı. Beş yıl sonra, internet eve girdiğinde, ağın onun için gizemli hiçbir yanı kalmamıştı." Oğul Dennis, okulda, alışılmadık bir yetenek örneği gösteriyor. Eski öğretmeni Bayan Boedecker, çocuklarla oynamaktan çok dersleriyle meşgul olmayı tercih eden, her zaman gülümseyen ama kendine kapalı bir çocuk olarak anımsıyor onu: "Ben onun özellikle bilimler konusundaki yeteneğinden dolayı şaşkınlığa düş-

müştüm. Başka konular onu fazla ilgilendirmiyordu, ama özellikle zaman ve matematik konusunda geniş bir anlayışı ve çok büyük bir özümseme yeteneği vardı. İki yıl boyunca, günde iki kez olmak üzere, bir özel matematik programından yararlandı."
Nedir ki, ergenliğe geçtiğinde, Dennis, giderek okula daha az ilgi duymaya başlamıştı. Babasının anımsadığına göre: "Ona hiçbir şey öğretmediklerini, daha önceden bildiği şeyleri yeniden ortaya sürmesini istediklerini söylerdi." On altı yaşına girdiği gün, bir daha okula gitmeyeceğini söylüyordu: "Öğretmenleri fikrini değiştirmesi için uğraştılar, ama Dennis bir karar aldığı zaman, bu kesin bir karardır. Ben onun seçimine saygı gösterdim, onun yaşındayken ben de aynı şeyi yapmıştım çünkü."
Bu andan itibaren, Dennis, babası ve iki kız kardeşi ile iç içe kapalı bir yaşam sürdürmeye başlamıştı ama kasabadan bütünüyle kopuk değildi, zaman zaman onu görmeye gelen iki sadık dostu, Lee ve Leo ile ilişkilerini koparmamıştır. Bu ikisi de programlama tutkunudur ve bu alanda kariyer yapmak istemektedirler. Daha söze başlarken, bu seçimi Dennis'in etkisi altında yaptıklarını söylüyorlar. "Programlama konusunda bildiğim her şeyi bana o öğretti, öğretmenler değil. Yeni bir sorunla karşılaştığı anda, cevabı kafasında önceden hazır gibiydi sanki. Bir şeyi anlayamadığım zaman ona bir *e-mail* gönderir, ya da onu görmeye giderdim. Ve cevap hazırdı. Bense karşılık olarak kolejde geçen küçük olayları anlatırdım, bunlar onu güldürürdü " diye açıklıyor Leo. Lee ve Leo'nun zaman zaman gösterdikleri çabalara karşın, Dennis giderek daha az dışarı çıkmaya başlıyor. Televizyon seyrediyor, özellikle de ciddi programları ve haberleri izliyor, çok okuyor, çatı katında tek başına jimnastik yapıyor, ve elbette, saatler boyunca, dünya ile tek ilişki aracı olan internete bağlanıyor. Babası onu anlayamadığını söylüyor: "Aynı anda onlarca programı yönlendiriyordu. Benim tamamen dışımdaydı. Ona bir şey sorduğum zaman benimle dalga geçiyor, bana açıklama yapmak için sabredemiyordu." Lee daha fazla bilgi sahibidir: "Onun gibi, öğretmene gereksinimi olmayan bir üstün yetenekli için internet bir üniversite gibidir. Bilim ve teknik konusunda onu en çok ilgilendiren şeylerin hemen hepsi kesinlikle orada var. Dennis de gerçek bir bilgin olma yolundaydı."
Bu ünlü Coolio olayı, şu anda ne durumda? Lee çok fazla şaşırmadığını belirtiyor: "Dennis zamanının büyük bir bölümünü enformatiğe ayrılmış *chat* kanalları üzerinde geçirirdi. Burada edindiği çok fazla dostu vardı. Gençler ve aynı zamanda ona düşüncelerini ve bildiklerini aktaran daha yaşlı kişiler de bulunuyordu. Onun *Open Source* topluluğuna bağlı olduğunu biliyorum. Bu onun en büyük tutkusu. Öte yandan bunu bana da benimsetti ve bu, tümüyle bir felsefe. *Open Source* üyeleri özgür ve açık sanal uzamlar oluşturmak için birlikte çalışıyorlar, sonra onu ücretsiz olarak herkesin kullanımına sunuyorlar. Onlara göre, bir enformatik programı bir mal değildir, özgür olarak bölüşülen ve dağıtımı yapılan bilimsel bir bilgidir..."
Hem kararlı hem de deneyimsiz bir genç için RSA'nın *hacking*'ine yönlendirilen bir saptırma, hemen hemen doğal olarak yapılabilen bir şeydi: "en katı militanlar, enformasyonun özgür olması gerektiğini söylüyorlar, o kadar. Eğer hapsedilmişse özgürleştirilmelidir." Bu durumda, bu sorunla hiçbir ilişkisi olmayan sitelere saldırmak niye peki? Lee, onun, bu noktada da inancı doğrultusunda hareket ettiğini düşünüyor: "O hiçbir zaman federal hükümetin büyük bir hayranı olmadı, burası açık. Los Angeles polisinin uyuşturucu karşıtı sitesine gelince, onların yaklaşımına katılmıyordu. Gerçekte, onların aptalca propagandalarına isyan ediyordu. Onları okuyunca, insan kendine sormaya başlıyor, uyuşturucu gerçekten o kadar kötü birşey mi diye."
Bugün Dennis, *Dare*'e yönelik iki saldırının sanığı durumunda. Savcı azami cezayı isteyeceğini söylüyor ve başka suçlamaların da hazırlanmakta olduğu izlenimini veriyor. Diğer yandan, RSA şikâyette bulunmadı, ama FBI ile ilişki içinde ve bir federal savcının soruşturma açma olasılığı var... Dennis'in babası, yıkılmış durumda. Bu gözü dönmüş tutumu anlayamıyor: "Onu suçlayanların cahilliğinden dehşete düşüyorum. Suç neresinde bunun? Çocukluk bu, bu adamlar kendi kariyerleri için bir tiyatro sahnesi yaratıyorlar. Hatta Dennis, hapse gitmese bile, ona bilgisayar kullanmayı yasaklayabilirler ve bu da en kötüsü olur. Hayatı kararır." Dennis, 23 ekim günü yapılacak olan duruşmayı beklerken, önceki yaşamını aynen sürdürüyor neredeyse. FBI onun bilgisayarlarını geri vermedi, ama o bir yerlerden eski bir makina buldu ve günlerini internet üzerinde geçirmeye devam ediyor.

LE MONDE gazetesinden alınmıştır.

Fransızcadan çeviren: Feridun Aksın

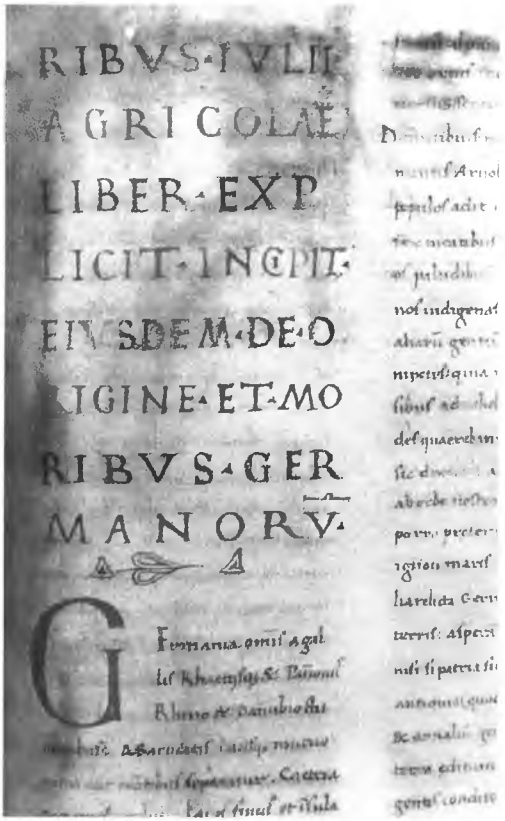
Bir Kafa Kâğıdının Hikâyesi

1943 yılının Ağustos ayında, Mussolini İtalyası'nın teslim olduğu bir sırada, Ancona yakınlarındaki küçük bir Ortaçağ köyüne gelip bir *palazzo*'nun kapısına abanan SS müfrezesi, aradığını bulamadığı için tüm nefretini içeride terk edilmiş bir şekilde uzanan minicik yavruya kusacaktı. Sarayın sahibi Kont Balleani, oradan az ötede, mahzenleri labirent şeklinde örülmüş bir başka sarayın altında ailesiyle birlikte saklanıyordu. SS müfrezesinin aradığı nesne ise yine yakınlardaki bir üçüncü Balleani *palazzo*'sunun kilerinde, bir sandığın içinde yatıyordu. Bu baskından yedi yıl önce, yüzyıllardır didişen Romalılarla Cermenlerin nihayet bir araya gelmesini kutlamak amacıyla Berlin'e davet edilen Mussolini, Hitler'in ricasını kıramayıp söz konusu nesneyi Almanya'ya armağan etmeye söz vermişti. Ama sonradan, İtalya'da kopan büyük protestolar yüzünden sözünü tutmamıştı. Hitler bu işe bozulmuşsa da, bir nesne yüzünden aralarının açılması o an için işine gelmemişti. Bu konuyu daha sonraya bırakmayı yeğlemişti. Reich'ın deli gibi aradığı şey bir kafa kâğıdıydı, kendi kafa kâğıdıydı.

SS'lerin *palazzo*'nun kapısına dayanmasından bin sekiz yüz elli yıl kadar önce, kırk yaşlarında sessiz bir adam, Roma'nın politik ve sosyal hayatının doruğundayken tarihçiliğe soyunuyordu. İkinci eseri olarak kabul edilen minör yapıtta, İmparatorluğun kuzey sınırlarında kimsenin boyunduruk altına alamadığı, Roma'yı korkutan, etkileyen barbar bir ulusun kimliğine eğilmeye karar vermişti. Bu barbarların yaşadığı ülke, gerçeküstü ve mitik varlıklarıyla, bilinmeyen topraklarıyla, ormanlarıyla Romalıların imgelemini dağlamayı, onları büyülemeyi daha uzun yıllar sürdürecekti. Geçen günleri değil, geceleri sayan bu ulus, Roma medeniyetinin iyi ve kötü yanlarına ters bir ayna tuttuğundan zihinleri daha da karıştırıyordu. Nihayet, büyük zararlarla noktalanan birçok seferden sonra, İmparatorluk bu barbarlarla olan sınırları kuvvetlendirmek yoluyla, daha öteye gitmek istemediğini ve ötesini temelli dışladığını belli edecekti.

M.S. 98 yılında kaleme alınan kısa metin –elimde tuttuğum Latince aslı 36 sayfa–, Ortaçağ'ı bir köşede uyuklayarak geçirdikten sonra, XV. yüzyılın ortasında yeniden bulunuyor ve üst üste baskılar birbirini izliyor. Rönesans İtalyası'nın başdöndürücülüğü karşısında birer uyduya dönüşen tüm uluslar, bu küçük yapıttan kendilerine pay çıkarmak için birbirleriyle yarışmaya başlıyor. Yapıt, bir tarih kitabından çok kutsal bir esere, pürüzleriyle, eksikleriyle, yoruma açık duruşuyla başlı başına bir mitosa dönüşüveriyor.

Bu noktada, çiçeği burnunda tarihçinin, *sessiz adam*'ın Tacitus, sözü geçen eserin de Alman ırkının kafa kâğıdına dönüşen *Germania* olduğunu belirtirsem geç kalmış sayılmam. Cermenlerin ormanda ya da balçık toprakta yaşayan, erkekleri postlara bürün-



müş, kadınları yarı çıplak, savaştan başka bir şeye akıl erdiremeyen, savaşmadığı zamanlar avlanan ya da yiyip içip uyuyan, hayvanlarla iç içe yaşayan, sarhoşlukları kavga ile değil cinayetle sonuçlanan, kurnazlıktan ve incelikten yoksun; korkusuz, erdemli, tekeşli barbar bir ulus olduğunu okuyoruz. *Germania*'da Tacitus, Cermenleri bir yandan yabani ve kan dökücü diye tanımlarken, öte yandan onları doğayla bütünleştikleri için; şehvet, giz, mülkiyet, kölelik tanımadıkları için; Roma gibi yozlaşmamış oldukları için övmektedir de. Tarihin akışında, *Germania*'nın yabanileri erdemli ve doğal yaşamın simgesi haline gelecektir. Tacitus Cermenlerin farklı bir yönüne daha değiniyor: "(...) Cermen halkları, başka kabile evlilikleriyle kirlenmedikleri için, sadece kendine benzeyen, saflığını koruyan özel bir ulusu meydana getirirler. İşte bu yüzdendir ki, bunca kalabalık bir grupta ne kadar olabilirse, hepsinin fiziksel görünümleri aynıdır: sert bakışlı mavi gözler, kızılımsı sarı saçlar, sadece ağır işe gelen güçlü, iri yarı gövdeler" (IV, 2-3). Nazi partisinin baş ideologu Himmer ile Hitler'in, *Germania*'yı "asıl yurdu"na geri getirmek için bunca didinmelerinin bir nedeni de böylece çıkıyor ortaya. Tacitus, bu barbar ulusun dini törenlerinin, törelerinin, topografyasının resmini çizmek yoluyla, Roma'ya bir özeleştiri getirmeyi, başka bir tarih üzerinden yansıtma yoluyla kendi tarihi üzerine düşünmeyi amaçlıyordu kuşkusuz. Bu eserin kendi başına bir yol çizeceğini aklından bile geçirmediğini iç rahatlığıyla söyleyebiliriz. Tarihin neye, ne zaman, nasıl bir kılıf bulacağını kestiremediğimizi de biliyoruz. Gündelik hayatımızı yaşayıp giderken, çoktan unutulmuş olan bir mitos, kimi ilkel iblisler aracılığıyla yüzyılları aşıp geliyor ve içimize sızıyor, zamanı gelince de hortlayıp dış dünyaya taşıyor. Örneklerin çokluğu, iblislerin devinimini görememiz için yeterli bir neden sanki.

MÜNİR GÖLE

Peter Sloterdijk ve Jürgen Habermas'ın Düşünce Ormanlarındaki Geyikler

İki Alman filozofu neredeyse kavga etmekteler. Eğer bu filozoflar, loncalarının, kendilerine medya kanallarının her zaman açık olduğu tek temsilcileri olmasaydılar, bu kavgadan söz etmeye değmezdi. Bu kişiler bir ölçüde medya starları da olmuşlardı; her zaman kitle iletişiminin birer ustası, üstelik de iletişimin kuramcıları niteliğini taşıdıkları ise kesin. Ringe çıktıklarında içlerindeki duygu, bu ülkenin kendine yönelik anlayışını belirlemeleri gerektiği duygusu. Burada söz konusu olan, söylemin gücü, düşüncenin ormanındaki boş alanda genç geyik ile yaşlı geyiğin karşılaşması. Bugüne kadar karşılıklı konuşmalar oldu, açık mektuplar yazıldı. Kullanılan ifadeler sert; çoğu kişi bu son güç gösterisini bekledi, kimi zaman kıvılcımlar da çaktı. Ancak ateşli ve düşünceler için esin kaynağı olabilecek bir fel-



Peter Sloterdijk

sefe tartışmasını dünya bugüne kadar boşuna bekledi.

Kimi zaman *talkshow*'larda boy gösteren ve akıcı bir anlatım sergileyen Peter Sloterdijk, insanın kendini anlaması üzerine verdiği bir konferansta "gelecekteki bir antropotekniğin açık bir biçimde özelliklerin planlanması noktasına kadar ilerleyip ilerlemeyeceğini, insanlığın, türünün bütününü içine alabilecek kapsamda olmak üzere, aşırı sayıdaki doğumları opsiyonlu doğuma ve doğumdan önce belirlenecek bir seçime dönüştürmeyi başarıp başaramayacağını" sormuştu. Bu, tehlikeli bir biçimde gen deneylerini ve gen üretimini çağrıştırıyordu; ve bazı gazetelerin tepkileri de bu nedenle şiddetli oldu.

Sloterdijk, hemen bu işin arkasında bir komplonun olduğunu düşündü. Kendisine sözde telefonla ona karşı entrika düzenleyen kişisel bir hasım olarak, Frankfurt Okulu'nun son temsilcisi ve siyasi liberalizmin önde gelen kuramcısı Jürgen Habermas'ı belirledi. Habermas, Aydınlanma'ya duyulan güveni, aklın ilerleyişini ve birbiriyle çelişen yararlarını bir eşgüdüm temelinde barışçıl bir tutumla çözen modern toplumda, politika, ekonomi ve kültürün herhangi bir egemen sınıfın baskısı altında kalmayan bir söyleme yerleştirilmesi gerektiğini savunur. Sloterdijk ise daha farklıdır: 1983'te (savaş sonrasının en çok satan felsefe kitaplarından biri olan) *"Sinik Aklın Eleştirisi"* adlı eseriyle ün kazanan Sloterdijk, daha o zamanlar Aydınlanma'nın nerede ve neden başarısız olduğunu sormuştu; filozof, o zamandan beri başka düşünme geleneklerine atıfta bulunmakta, akla ilişkin bir sistem düşüncesini, modernizmde geleceğe yönelik bir iyimserliği kesinlikle kabul etmemektedir. Sloterdijk'in kahramanları Kant ve Hegel değil, fakat fıçıda yaşayan kinik düşünür Diyojen, satirik Lichtenberg ve keskin dilli aforizmacı Nietzsche'dir; kısacası, "felsefi bilginin gülmece geleneğidir."

Bu şakacı Sloterdijk, şimdi Habermas'ı hiç de gülmeceyi çağrıştırmayan bir tonda kendisine karşı bir akıl terörü uygulatmakla, düşünce düzlemindeki karşıtını ve rakibini dışlamak için genel söylemi yönlendirmekle, kendisinin, yani Habermas'ın vazgeçilmezliğini hep vurgulamış olduğu özgür diyaloğu boğmakla suçlamaktadır! Burada birbiriyle karşılaştırılması –dahası, belki de bağdaştırılması– olanaksız iki düşünür çarpışmaktadır: Berlin Cumhuriyetinde acaba kim haklıdır?

Jürgen Habermas, politik bağlamda etkin olan, toplumsal bir ahlakı kurup savunmayı da en soylu görev sayan klasik bir aydındır. Sloterdijk ise aydının rolünü farklı bir şekilde belirlemektedir: Ona göre aydın, görüşlerinin özgünlüğünden başka hiçbir ahlaka karşı sorumluluk taşımayan bir tinsel deneyci, düşünce öncüsüdür. Medya toplumu, iyi nedenler değil, fakat kavga istemektedir. Filozoflar kendilerini sahnelemekte, ama birbirleriyle konuşmamaktadırlar: Onlar, birer kommunikaze'dir. Özellikle bu nedenden ötürü her şey kamuoyunun gözleri önünde olup bitmektedir. Angaje aydın, artık ulusun terbiye edicisi olamaz ve Habermas bugün, zihniyete göre yatıştıran ya da uyutan, eski bir şarkının güvenilir şarkıcısı sayılmaktadır. Fakat öte yandan Sloterdijk'in folklorik giysisi, düşüncesinin Heidegger'i çağrıştıran derinliği ve bağımsızlığı da kuşku uyandıracak ölçüde bir aydın pozunu andırmaktadır.

Asıl ilginç soru, yani gen tekniğinin ve biyotıbbm insanın gelecekteki görünümüne etkisi konusu ise bu arada görüş alanının dışına kaymıştır. Berlin Cumhuriyetinin ilk tartışması, sol ile sağ arasındaki eski bir gevezeliğe doğru gerilemiştir: Sorulan, kimin daha yüksek sesle konuşabileceği, kimin daha sessiz ortaya çıkması gerektiği, kimin gerçek demokrat, kimin muhafazakâr devrimci olduğudur. Aydınlanma'nın ışığı, genetik bakımdan ıslah edilen – ABD'de çoktandır sırasını beklemekte olan – insana henüz düşmemiştir. En tanınmış iki çağdaş Alman filozofu, eski sol-sağ oyununu oynamayı sürdürmektedir...

THOMAS E. SCHMIDT

Almancadan çeviren: Ahmet Cemal

İsa'nın 2000. Doğum Günü Anısına...

"Bırak konuşayım da soluk alayım;
Dudaklarım açılsın da cevap vereyim...
Kimsenin şahsına itibar etmeyeyim;
İnsanlara yaltaklanmayayım..."
(Eyüp, 32, 20-21)

Gerçekte yaşayıp yaşamadığı bile kesinlikle bilinmeyen, Hıristiyan kültürünün toplumsal belleğinin ürettiği söylencelerde biçimlenen İsa tiplemesi, dinsel kimliğinin çok ötesinde, yaşam tarzı ve yazgısıyla oldum olası dünya aydınlarını etkilemiştir.
İsa, yaşamboyu kullandığı basit giysileri ve sandaletleri dışında, kadında, parada, soygunda, savaşta gözü olmayan, devlet memuru, yönetici, ordu komutanı görevleri nedir bilmeyen, eline silah almayan, yaşamın anlamsızlığını sorgulama yürekliliğini gösteren, *"malını mülkünü yoksayanlarla birlikte olalım"* diyebilen, ve zamanı geldiğinde kendi haçını (bile) kendi omuzunda taşıması gerektiğini bilen, bu tür *komüncü* tiplemesidir...
Dinbilimciler ve sanatkârlar tarafından, biraz da filozof Sokrates'e öykünülerek oluşturulmuş ve sanal yanı ağır basan bu tipleme, din dışı yaşayan ateistler için bile çok etkileyici olmuştur... Örneğin Dostoyevski'nin *Ecinniler* romanında, Kirilov, Tanrı'yı ve dinleri yadsır. Salt bu düşüncesini kanıtlamak için intihar eder; fakat son anında bile İsa'ya olan hayranlığını açıklamaktan bir tür gurur duyar.
Kültür dünyasında, İsa tiplemesini anlatan sayılmayacak kadar çok yapıt vardır. Ancak bunlardan, renk ve ışık ustası Hollandalı ressam Jan (Johannes) Vermeer'in (1632-1675), büyük bir olasılıkla 1655 yılında yaptığı sanılan, *Marta ile Meryem Arasında İsa* çalışması beni özellikle çok etkiler. Yapıt, İsa'yı Marta ile kız kardeşi Meryem arasında, *şaşkınlık* ve *düş kırıklığı* içinde tükenmiş ve sandalyeye yığılmış olarak gösterir. İsa'nın şaşkın ve çaresiz bir konumda gösterilişi dinadamlarının ve dindarların pek hoşuna gitmediği için olacak, Vermeer'in bu yapıtına uzun yıllar ilgi gösterilmemiş; yapıtı sahiplenen çıkmamış. Resim, ancak, 1880'li yılların sonunda bir İngiliz fabrikatörü tarafından 13 Pound'a satın alınıp İngiltere'ye getirilmiştir. Vermeer'in yapıtının konusuna dayanak noktası olan söylence, Luka İncili'nde şöyle anlatılır: *İsa bir köye girdi. Marta adlı bir kadın onu evine aldı. Meryem adlı bir kız kardeşi vardı, o da İsa'nın ayakları dibine oturup onun sözünü dinledi. Marta ise işin çokluğundan şaşırmıştı; İsa'ya, kız kardeşimin işini bırakıp hizmette kusur etmesi sence* –sakıncalı– *bir şey değil midir? diye sorunca, İsa, ona şöyle yanıt verdi... Marta sen birçok şey için üzülüp telaş ediyorsun, Meryem, benim söylediklerimi* –dinledi ve– *işitti... Kendisinden geri alınmayacak –en– iyi bir payı aldı.* (Luka İncili, 10, 38-42)
Vermeer'in bu yapıtında, İsa'nın gerçekte konuşacak kadar olsun gücü yoktur. Başına büyük felaketler gelmiş, *hiçin içine bırakılmayı* (Heidegger) yaşamış, tam bir entelektüel yıkım ve şaşkınlık içinde kalmıştır. Anlaşılması en zor olan şey ise, ona bütün bu acıları babasının çektirmiş olmasıdır. Yüzünün görülebilir bölümünün, sol gözünün ve sağ elinin sergilenişi, içinde bulunduğu tükenmiş ve çaresiz konumu gösterir... En önemlisi, onun, neyin ne olduğunu ayırt edemeyecek derecede şaşkın olmasıdır... İnsanlığın son iki bin yıllık tarihini, soykırımlarını, toplama kamplarını sanki daha en başından görmenin acısı gözlerinden okunmaktadır: *"Figan sesleri işitiliyor. Nasıl helâk olduk. Çok utandık. Çünkü yurtlarımızı bastılar, yıktılar. Ölüm pencerelerimize tırmandı. İnsan leşleri toprağın yüzüne gübre gibi, orakçıların ardından düşen demetler gibi yıkıldı...* (Yeremya, 9,19-22)
Vermeer, burada, Marta ile Meryem'in kişiliklerini çok anlamlı bir biçimde karşı karşıya koymuştur. Marta, hareketli, aktif, canlı ve günlük yaşamı kotaran *(vita activa)* mizacı simgeler. Örneğin, resimde Marta tüm yapıtı etkilercesine, sevecen ve kucaklayıcı tavrıyla öne doğru eğilip, İsa'ya ekmek sunmakta, öncelikle onun karnını doyurmaya çalışmaktadır. İsa bile bu canlılığa kendisini kap-

tırmış, başını ona doğru çevirmiştir. Meryem ise, bu eylem insanına karşı, gözleyen, seyreden, anlamaya çalışan, özcesi, düşünen insanı *(Vita contemplativa)* sergiler... Marta' ya karşı Meryem, günlük çalışma yaşamında, belki de beceriksiz ve başarısızdır; ama onun için anlamak, nelerin –ve neden– olup bittiğini öğrenmek bilinçsiz çalışmaktan çok daha önemlidir. Vermeer, yapıtında, onu bu durumuyla, İsa'nın dünyasının gizini duyma ve anlama tutkusu içinde tespit etmiştir. Meryem bu gizi duymuş ve anlamıştır. İnsan daha en başından beri gerçekten de babasız bir toplumda yaşamaktadır. Ve, İsa'nın bile babası yoktur. Ya da, daha da beteri, babası olsa bile, oğlu İsa'ya yardım edecek durumda değildir. Yaşamın son kerte yalın ve aynı ölçüde önemli bir kesitini sergileyen bu yapıtta, Tanrı'yı ve dini anımsatan olumlu bir iz pek görülmez. İsa, tam bir *"fırlatılıp atılmışlığı"* (Heidegger) yaşamanın şaşkın bilinç bulanıklılığı içindedir. Tüm çekilenler anlamsız, yaşam serüvenleri, dualar, inançlar yalan(mı?)dır.



Johannes Vermeer, *Marta ile Meryem arasında İsa*, 1655.

İsa'nın şaşkınlığı, Eyüp'ün yakarışlarını ve başkaldırışlarını anımsatır: İsa, Meryem'e belki de şöyle söylemektedir: *Ben sana bildireyim diye kaçıp kurtuldum... (Eyüp, 1,15)* Çok acı gördüm, şaşkınım. *"Sözlerim bundan dolayı yeterince uygun olmadı... (Eyüp, 6,3) "Ben neden doğduğum zaman ölmedim. Anamın rahminden çıkınca son soluğumu vermedim.* Baba, *bana gaddarlık ediyorsun... keşke kederim bir kez tartılsa ve felaketimle beraber teraziye konsa. Denizlerin kumundan daha ağır olduğu görülürdü." (Eyüp, 2-3, ve 6, 2-3)* Ama, *Hiçliği* yaşamış *"Tutunamayanlar"*dan olan İsa, *Hiç*lik *köklü bir şekilde açığa çıkarılmaksızın, –insanın– kendi olmasının da, özgürlüğün de gerçekleşemeyeceğini (Heidegger)* Meryem'e anlatmış ya da en azından sezinletmiştir. Bu bağlamda, İsa'nın sol yüzyarası ile sağ elinin sergilenişi, buralardan yayılan *aura*, başlı başına ve olağanüstü bir sanat olayı olsa gerektir.

Meryem, İsa'nın varoluşsal başkaldırısının gizini, *Ecinniler* romanındaki Kirilov'un ağzından söylersek, *"yaşamın O'nu bile koruyamadığını, yaşamanın çılgınlıktan başka bir şey olmadığını"*, melankolik bir farkındalık içinde *(Walter Benjamin)* anlamakta ve bunu bizlere, *hüzünlü ve kaygılı* ve özellikle de *kuşkulu* melankolik büzülüşü, içten içe iliklerine değin titreyişi, tüm bedenini saran yorgun çözülmesiyle yansıtmaktadır. Ve belki de, melankolikler, dünya üzerine bilinmemesi gereken bu tür gizleri, daha tarihin en başından ve birinci ağızlardan öğrendikleri için, –bunların bilinmesini ve anlaşılmasını istemeyenler tarafından–, *ölümcül günahkârlar* olarak suçlanmışlardır hep...

Vermeer, bu görkemli alegorik yapıtında, *"insanlığın durumunu"*, bu *"kutsal şifreyi"* İsa, Marta ve Meryem eğretilemesi üzerinden ve olağanüstü güzelliği içinde bir kez daha –çözümleyerek– sergilemiştir.

SEROL TEBER

Kuramların Çoğulluğu Toplum Bilimlerini Şüpheciliğe Mahkûm Etmez

Sosyolojide konuşmak ne demektir? Bir başka deyişle, bir bilim söylemi söz konusu olduğunda, ifadeler hangi doğruluk ya da yanlışlık kıstaslarının mihengine vurulacaktır? Bu epistomolojik sorunu, yöntemlerin gözden geçirilmesiyle kısıtlayalım: Tarihe ilişkin bir bilimde "kanıt göstermek" ne anlama gelir? Bir bilimde bir şeylerin kanıtlandığını söylemek, o bilimin en asgari tanımını yapmış olmak değil midir?

Toplum bilimlerinden hiçbiri bir modeller metodolojisine indirgenemez, yeter ki, gözlemlenen fenomenlerin kavranışına biçimsel bir oyundan ibaretmişçesine ilgisiz kalmayı kabullenmiş olmasın. Soruşturma [anket] bilimleri, insan davranışlarını açıklamak üzere, öncelikle ya da kısmen akılcılık ilkesini kullanmalarıyla model bilimlerinden farklılaşırlar. Ekonometri ya da oyun kuramı modellerinin dayandıkları "bireysel yararlılık"ın azamileştirilme kıstası, bir tarihçinin, bir sosyoloğun ya da bir antropoloğun kullandığı kuramsal dili tanımlamaya asla yetmez. Bu farklılığı, herkesin bildiği kurbağa ile akrep öyküsünde yakalamak mümkündür.

Bir akrep, kurbağadan kendisini sırtına alıp derenin karşı yakasına geçirmesini ister. Kurbağa, akrebin onu yarı yolda sokup öldürebileceği gerekçesiyle bu isteği kabul etmez. Akrep, amacına ulaşabilmek için "ütilitarist" bir filozof becerisiyle karşı gerekçeler sunarken, kurbağayı sokmakta hiçbir "çıkarı" bulunmadığını, çünkü o durumda kendisinin de boğulacağını söyler. Bu kanıt karşısında öneriyi kabul eden kurbağa, derenin ortasında, akrebin sokması sonucu ölürken, hayret içinde bu akıl dışı davranışının nedenini sorduğunda, beriki pişman bir tavırla, ama anlık yaşantının doğruluğuna kıyasla hep aynı akılcılık içinde cevap verir: "Elimden bir şey gelmiyor, bu benim doğamda var..."

İntiharına yürüyen akrep, hem mantıklı hem de etkili bir savunma getirebilme becerisiyle aldatılmış olan aldatıcı politikacının prototipidir. Kurbağayı ikna etmeyi başarmıştır. Ama elbette tasarlanmış bir yalan stratejisi izlememiştir, çünkü yalanı onun için ölümcül olmuştur. Öyküde, ütilitarist hesabın, kendi akıl yürütmesiyle oyuna getirilmiş virtüozunu temsil eder ve bu mantıklı şakada kabak, aldatıcı bir akılcılık karşısındaki naif inancının kurbanı olan kurbağa kadar, onun da başına patlamıştır. Ütiliter öncelemenin akılcılığı ile içgüdünün biyolojik determinizmi bu masalda yan yana yaşarlarken, mantıksal çelişkinin reddi, taraflardan biri ya da ötekine, öykünün şu ya da bu anında hak verebilmeye imkân bırakmamaktadır.

Her ikisi de, iktisatçıların, bir "pazar ortamı" içinde firmaların rakibe atfedilen stratejiyi öncelemek suretiyle aldıkları kararları açıklarken dayandıkları kavramla söyledikleri gibi bir "akılcı önceleme" atılımı yapmışlardır. Ama akrep ve kurbağanın edimlerinin bilimsel açıklaması, eyleme ilişkin nedenler zaman içinde birbirini izleyerek değiştikleri ölçüde değişmek zorundadır. İktisatçı, bir modelin içinde, hesabın mantığını tespit eder; sosyolog, bir soruşturma sırasında, aynı zamanda kabul edilebilir bir yorum da olabilecek bir açıklamayı muhtemel kılabilmek üzere, sahanın ölçüm ya da gözlemlenmesi, tarihsel ya da istatistiksel kıyaslama yoluyla yöntemlerinde değişiklikler yaparak karşı-etkimeleri araştırır.

Eğer Jon Elster'in *Ulysses ve Sireneler*'inde, akılcı hesabıyla, bir başka Ulysses'ten, teknenin direğine bağlanması ve sirenelerin şarkısını işitip kendi itkilerine yenik düşmemesi için kulaklarının balmumuyla tıkanması gereken bir Ulysses'ten gelecek olan zaafları önceleyebilen bir Ulysses'i düşünecek olursak, akrep burada anti-Ulysses'i temsil etmektedir. *Homo economicus*'tan farklı olarak, *homo sociologicus*, akılcılığı hemen her zaman, Ulysses'ten çok akrebin kullandığına yakın bir tarzda kullanır.

Max Weber, tipolojisinde *"sosyal davranışın salt tiplerini"* dörde ayırıyordu: Amaca ulaşmanın en mükemmel imkânlarını hesaplayan *"amaçlara göre akılcı eylem"*; hesabın koşullandırılmamış bir *"komut"*la sınırlandığı *"değerlere göre akılcı eylem"*; herhangi bir hesap olmaksızın yetke tarafından komuta edilen *"geleneksel eylem"*; ve kabul edenler üzerinde bir *"karizma"*nın meşruiyetinden kaynaklanan etkiyle itaate yönelten *"duygusal eylem"*.

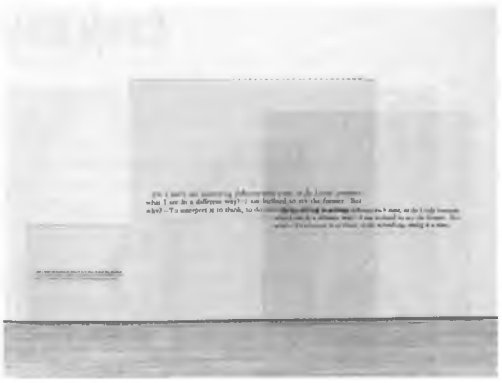
Masaldaki akrep ikinci tiptendir. Akılcı bir hesapçıdır, ama, bir psikanaliz seansında akılcı olarak öngörülebilir olduğu halde, içgüdüsel itki karşı durulmaz bir "iç mecburiyet" olarak her türlü hesaba rağmen devreye girdiğinde, çok yakınındaki bir canlıyı sok-

ma arzusu sonucu sineye çekeceği bedel konusunda kördür. Ulysses'ten farklı olarak itkisini öncelemeyi beceremememiştir. Türün içgüdüsel komutlarının mutlak koşulsuzluğu, burada araç ve amaçların akılcı hesabını sınırlayarak onların değerinin bedelleri işlevinde kestirimine engel olmaktadır.

Ütilitarist akılcılık gerekçe sağlamakta zorlandığında, edimlerin açıklanmasında akılcılık ilkesinin yeri ve biçimini yeniden tanımlayan kuramsal kavramlar, akrebin ardışık edimlerinin yorumlanışında devreye sokulabilirler. Bu açıklamaların bolluğu karşısında yalnızca tercih zorluğu çekilecektir; "zorunluluğun zincirleri" kadar zorlayıcı olan "hayal gücünün zincirleri" (Pascal'de); "sınıfların nesnel çıkarı" (Marx'ta); "toplumsal baskı", "normatiflik" ya da "toplumsallaşma" (Durkheim ya da Merton'da); "doğal ayıklanma" (Darwin'de); "çevrimler" (Schumpeter'de); "kuramsal sıklık" ile "gözlemlenen sıklık" arasındaki mesafeyle ölçülen "istatistik anlamlılık dereceleri" (ihtimal hesaplarında); "maksimum", "optimum" ya da "matematik denklemler" (ekonometricilerde); "Nash dengesi", "eksik enformasyon", "baskı altındaki akılcılık" (oyun kuramcılarında); "ayrışımın simgeselliği", "egemenlik sistemi", "zorunluluğun içselleştirilmesi" (Bourdieu'de); "normlarla münasebet" (Elster'de); "duyguların çiftgörünürlüğü" (Freud'da); "arzunun aldatmacası" (Lacan'da); "entrika" (Veyne ya da Ricoeur'de); "gidimli alan" (Foucault'da); "toplumsal sahnelerin çeşitliliği" (Goffman'da) ya da davranışların muhasebeleştirilebilirliği (Garfinkel'da). Bir hesap modeline dahil olabilecek akılcılık tanımı bağlamında, akılcı olmamanın "anlaşılabilir" bin türlü haklı nedeni her zaman vardır.

Ancak, dikkat! *Kuramların çoğulluğu toplum bilimlerini şüpheciliğe mahkûm etmez.* Yukarıdaki masalın yorumu fark gözetmeksizin her türden *hermenötik*'e imkân verse de, bunun asıl nedeni, akrebin eylemini yorumlayan kişinin, "vaka"nın kapsamı konusunda tek bir serüven anlatısından başka hiçbir veriye sahip olmamasıdır. Yorumcu, geçmişi de, eşzamanlıları da bulunmayan bir öykü karşısındadır.

Benzer bir çabada –açıklayıcı akıl yürütmeler geliştirmek ve bunları mükemmelleştirmek çabasında– toplum bilimleri o kadar da araçtan yoksun değildir. Verilerini ele almak ve onları konuşturmak için bir dolu yönteme başvururlar. Bütün bu yöntemler son derece farklı gerekçelendirme biçemleri düzen-



Kosuth, *No Number#3*, 1990

ler; ve yorumlama "biçemleri" arasında asla tam olarak birbirine çevrilemeyen bir takım farklılıklar olması sebebiyle, farklı kuramlar kendi olgularını farklı şekillerde kurar. Örneğin, iktisadi bir açıklama sosyolojik bir açıklamayı yadsımaz, vb. Toplum bilimlerinin epistemolojik statüsünü belirleyen şey, yöntemlerinin, bir önermenin doğruluğunu tümdengelimli bir zincirde olduğu gibi bir sonraki önermeye aktarmaya imkân vermemeleridir. Ama bu bilimlerin hepsi de başka bir kanıtlama tarzına sahiptirler: Farklı mantık biçimlerine sahip kanıtları bir bütün kanıtsallığı içinde, gerekçeleri bir yorum dili içinde, yorumları da kabul edilebilir bir kuram içinde birbirine yaklaştırmak.

Tıpkı, bir dereden geçmek için, kendine rağmen ve olanca akılcılığı içinde intihar etmenin bir yolunu bulan ve bunu, yararlılık hesaplarının evrensel geçerliğine fazlaca güvenmiş olduğu için öldürülmeye razı olan kurbağanın suçortaklığıyla yapan bir akrebin stratejisinin pek çok yorumu gibi, toplum bilimlerinin yorumlayıcı kuramları da kaçınılmaz bir şekilde çok sayıdadırlar ve birbirlerine rakip olmak durumundadırlar.

Bununla birlikte, *vakalar*'a göre, ölçümleri, nicel tahminleri, kavramsal genellemeleri, açıklayıcı iddiaları hiçbir zaman eşdeğer değildir: Eşitsiz bir biçimde muhtemeldirler; anlaşılabilirlikleri, biraraya getirdikleri ampirik malzemelerin tutarlılığına ve verileri işleme yöntemlerini bir kanıtsallık içinde lehimleyen kanıt biçemlerine göre eşitsiz biçimde güçlüdür. Bu bilimlerde, kanıt, *az* ya da *çok* sorunudur, *hep* ya da *hiç* sorunu değildir.

JEAN-CLAUDE PASSERON

Fransızcadan çeviren: Turhan Ilgaz

Canlı Felsefe Hurdaları



Jean Tinguely, *Martin Heidegger*

Jean Tinguely, bu yontu dizisini, bana kalırsa iyi akıl etmiş: Her gerçek düşünür, temelde, bir "mekanizma" olarak okunabilir.

Bütüne baktığımızda; bütünler, bütünlüğü yanıltmamalı: Parçalar biribirine benziyor (tabii parçalar biribirilerine benzeyecekler), hiçbirinde aynı değiller oysa: Kavramlar ortak olduğunda bile, işleyişlerindeki farklılık, kurdukları ilişkilerin ayarlarındaki değişiklikler, öne çıkıyor.

İşliyor bu filozoflar — çünkü felsefeleri *çalışıyor* hâlâ. Durdukları yerde, duruyormuşlarcasına duruşlarında, en karışık saatların içorganlarındaki saltık uyumu andıran bir mantıkla harekete geçebiliyorlar.

Harekete geçmeleri için onlara doğrudürüst bakmamız, bakmayı öğrenmemiz gerekiyor — hepsi bu. Kimse bakmasa, çalışmazlar mı? Çalışırlar: Deleuze'ün, Deleuze-Guattari ikilisinin "machine" kavramından anladıkları biraz da buydu: Dil-Düşünce ikilisi, içiçe çarklar döndürüyor — cogito ergo sum.

Kurmuş, bırakmış Tinguely.

Heidegger'in, Marx'ın, Bachelard'ın kurup bıraktıklarını görmüş.

Şimdi iş bize kalmış.

ENİS BATUR



Jean Tinguely, *Friedrich Nietzsche*



Jean Tinguely, *Ludwig Wittgenstein*

Galatasaray Olayı

"GS olayı"! Fatih Terim yönetiminde Galatasaraylı futbolcuların Türkiye'ye ilk kez bir Avrupa kupası getiren tarihi başarısının her türlü övgüye değer olduğu açık. İlk kez bir Türk futbol takımının Avrupa'da zirveye tırmanışını ulusça izledik ve gururlandık. Toplumun tüm kesimlerinde büyük bir heyecan, coşku yaşandı. Kısacası, kupanın bu yıl İstanbul'a gelişi sadece bir futbol olayı değil toplumun tüm kesimlerini ilgilendiren kolektif bir zafer ayinine dönüştü. Toplumun tüm dinamiklerini bu denli harekete geçirebilen böyle bir başarıya sosyolojik bir yaklaşım ve değerlendirme gerektirdiğini düşünüyordum. Cogito dergisi için "GS: Pre-modern bir toplumda modern bir başarı mı?" başlığıyla, böyle bir deneme belki ilginç olabilirdi. Aynı bağlamda, Galatasaray Üniversitesi Siyaset ve Kamu Yönetimi Bölümü'ndeki öğrencilerimden de GS Olayı'na Türk siyaset sosyolojisi açısından yaklaşarak kişisel bir deneme yazmalarını istedim.

Sonucu hemen sizlere aktarayım: Genç öğrencilerimiz, ülke genelinde paylaşılan, köşe ve spor yazarlarımıza özgün söylemin dışına çıkmayı denemekten kaçınmamışlardı. Genç kuşakla ancak gurur duyabilirdik. İşte bu nedenle, dergide bana ayrılmış olan sayfaları benim yerime Galatasaray Üniversitesi'nden bir gencin öznel değerlendirmelerine açmanın tüm okurlarımız adına ilginç bir deneyim olacağını düşündüm. Cogito'nun yayın kurulu da bu önerime sıcak bakınca, en başarılı bulduğum denemelerden birini, III. Sınıf öğrencisi Mehveş Aslan'ın "sınav"ım, kendisinin de iznini alarak, sizlerle paylaşmak istedim. Aslan'ın soğukkanlı biçemi ve gözlemleriyle tanışınca, yerimi büyük bir sevinçle ona ayırmamın abartılı olmadığını göreceksiniz.

ARTUN ÜNSAL

Türkiye'de bir süredir bayram var: Galatasaray bayramı. Gazetelerde, televizyonlarda, radyolarda, sokaklarda kısacası kamuoyunda ve günlük yaşantımızda bir numaralı konu Galatasaray ve Avrupa'da kazandığı büyük zafer. Son bir haftadır Türkiye, Galatasaray'a endeksli bir yaşam sürdürüyor. Maçtan önceki günlerde esen Galatasaray furyası, iki bin Türk'ün ve milletvekillerinin Türkiye'den Danimarka'ya gitmesi ve hattâ TV'lerin ana haber bültenlerini bile Kopenhag'dan yapmaları olası bir zaferin bu denli büyük bir coşkuyla kutlanacağının habercisiydiler adeta. Maçın, daha doğrusu zaferin kazanılmasından sonra ise tüm Türk milleti büyük bir coşku ile bu haklı zafer sevincini kutladı. Gerçekten de, alınan az farklı yenilgilerin başarı sayıldığı bir dönemden UEFA kupasının kazanıldığı bir döneme gelmek Türk futbolu ve dolayısıyla Türk milleti adına sevindirici ve gurur verici bir olaydır (burada Galatasaray'ın başarısından rahatsızlık duyan ve başarılarının devamını "dilemeyen" rakip takımların taraftarları ve yöneticileri genellemenin dışında tutulmaktadır). Bu başarının yarattığı sevincin ve kazanılan zaferin ardından gelişen olayların toplumsal ve sosyo-kültürel açılardan incelenmesi ise oldukça önem taşımaktadır. Zira, kültürel açıdan karmaşık bir yapıya sahip olan Türk toplumunun sözü edilen konularda ortaya koyduğu tavır, tepki ve sevinç bu açılardan incelendiğinde ortaya siyaset sosyolojisi açısından önemli sonuçlar çıkmakta ve bunlar Türk toplumunun bu konudaki özelliklerini yansıtmaktadır.

Üzerinde durulması gereken ilk ve temel nokta, kazanılan zaferin Türkler tarafından bir futbol zaferinden çok bir "millî zafer" olarak algılanmasıdır. Gerçekten de Türk insanı futbol karşılaşmalarına bir millî savaş havası vermektedir. Galatasaray'ın Avrupa'da ve Avrupa takımlarını yenerek kazandığı başarının bu açıdan bakıldığında anlamı daha da önemlidir dolayısıyla. Aynı şekilde, Galatasaraylı futbolculara ve teknik kadroya "kahraman" sıfatının yakıştırılması, sokaklara isimlerinin verilmesi ve heykellerinin dikilmesi isteği ve çalışmaları, çağımızda savaş



kazanmanın yerini maç kazanmanın aldığını gösteren bir örnek olarak kabul edilebilir. Peki, Türk insanını bir futbol karşılaşmasını bir savaş olarak görmeye ve kazanılan zaferi bir millî zafer olarak Türkiye'ye ve "Türk'ün gücü"ne mal etmeye ve böylesine büyük bir coşkuya iten sebepler nelerdir?

Galatasaray'ın başarısının, sahadaki başarıyı aşmasının ve tüm ulusu coşturmasının nedeni her şeyden önce Türk toplumunun başarıya olan susamışlığının bir dışavurumu, başka toplulukların başarılarının altında ezilmişliğe bir isyanı ve devamlı bir geri kalmışlıktan kurtulmanın sevincinin ifadesi olarak yorumlanabilir. Bu noktada şunu da belirtmek gerekir ki Türk toplumu, her ne kadar Batı'nın değerlerini özümsemeye çalışsa da, tam anlamıyla "bireyci" bir toplum olamamış ve bir topluluğa, bir cemaata ait olma duygusu ve bu kurumlarla özdeşleşme eğilimi, bunların başarı ve başarısızlığında kişilerin büyük bir sevinç ya da üzüntü duymalarına neden olmuştur. Ele alınması gereken ikinci bir boyut ise Türk toplumunun Avrupa'ya ve Batı toplumlarına olan bakış açısı ve onların karşısında sosyo-ekonomik, kültürel ve siyasi açılardan bulunduğu konum ile ilgilidir. Bu bakış açısını ve konumu incelerken Türk toplumunun tarihi boyunca Batı toplumlarıyla olan ilişkilerini de göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Oldum olası Doğu ve Batı kültürleri arasında sıkışmış ve bu ikisinin sentezini sağlıklı bir şekilde gerçekleştirememiş olan Türk toplumu Batı'yı pek çok açıdan kendine örnek almış ancak hep geriden takip ettiği Avrupa'nın medeniyetini yakalayamamış olmanın ezikliğini de sürekli üzerinde taşımak zorunda kalmıştır. Bu açıdan Türk toplumunun Batı'ya öykünme ama aynı zamanda da başarısını yakalayamamasından dolayı bir kişilik krizine sahip olduğunu söylemek çok da yanlış olmayacaktır. Batı'ya duyulan yarı kıskanç, yarı ezik duygular sonucunda Galatasaray'ın sadece futbol sahasında da olsa Avrupa'yı "dize getirmesi", Türk insanının bu derecede zafer sarhoşu olmasına ve ülkedeki kutlamaların millî zafer kutlamalarına dönüşmesine zemin hazırlamıştır. Batı toplumuna ve Avrupa'ya karşı oluşmuş bu düşünce ve tavırların Türklerin tarihiyle bağlantısı olduğunu ve özellikle Osmanlı İmparatorluğu döneminin güç ve ihtişamına bir özlemin var olduğunu söylemek mümkündür. Türk toplumunun gözünde Galatasaray, Kanunî Sultan Süleyman'ın araladığı Viyana kapılarından girmiş ve sonunda Avrupa'yı fethetmiştir. Fatih Terim'in "İmparator" diye alkışlanması, Galatasaray'a "Avrupa Fatihi" yakıştırmasının yapılması bu açıdan düşünüldüğünde oldukça anlamlıdır.

Türk toplumunun Galatasaray'ın başarısı karşısında gösterdiği bu büyük coşku ve mutluluğun nedenleri toplum psikolojisi açısından bu şekilde değerlendirilebilir. Ancak sosyolojik ve kültürel açıdan üzerinde durulması gereken başka noktalar da bulunmaktadır ki, bunların başında da Türk insanının sahip olduğu (daha doğrusu olamadığı) spor kültürü gelmektedir. Sonuç olarak futbolun sadece sportif bir olay olmadığı, taraftarların anlayışını, kültürünü ve toplumun belirgin özelliklerini yansıtması açısından sosyolojik boyutlara da sahip olduğu açıktır. Türk toplumunun spor kültürü konusunda ilk akla gelen özellik ise maalesef şiddettir. Yaşamının her alanında kullanmayı sevdiği şiddeti, Türk insanı sahalara da sokmuş ve kazananı olduğu gibi kaybedeni de alkışlamayı öğrenememiştir. Futbolu kendine bahane eden toplumdaki şiddet isterisi Avrupa'da da çirkin yüzünü göstermiş, İstanbul Taksim'de iki *Leeds United* taraftarının öldürülmesi ve Kopenhag'da çıkan olaylar Galatasaray'ın başarısına gölge düşürmüştür. Bu şiddet eğiliminin ise salt olmasa da büyük ölçüde bir eğitim sorunundan kaynaklandığını söyleyebiliriz.

Son olarak Galatasaray olayını Türk siyaset kültürü açısından yorumlamak bu çalışmanın amacına uygun olacaktır: Aynen Türk toplumu gibi, Türk siyaseti ve siyasileri de bu futbol zaferini içinde bulunması gereken boyutlarından çıkararak çok daha geniş bir çerçeveye yerleştirmişlerdir. Parlamentodaki milletvekillerinin yurtdışındaki maçlara gidip, takıma destek vermesinde hiçbir eleştirilecek yan bulunmazken zaferin kazanılmasının ardından Galatasaray'a yapılan siyasi jest yarışı gerçekten de amacını aşmış görünmektedir. Bu konuda hiçbir fırsatı kaçırmayan siyasilerin sınır tanımaz popülizmi yine kendini göstermiş ve yine popülist söylemler gündeme gelmiştir. Bu aşamada gelinen son nokta bilindiği gibi Galatasaray Kulübü'ne devlet kasasından belli bir yardımın yapılması söylentilerinin oluşmasıdır (teklif her ne kadar siyasiler tarafından gündeme getirilmese de siyasilerin eğiliminin de bu doğrultuda olduğunu biliyoruz).

Görüldüğü gibi ülkemizde bir futbol karşılaşmasına bu denli önem verilmesinin, maç öncesi ve sonrasında yaşanan üzücü olayların ve şiddetin ve Avrupa'da kazanılan bir kupanın büyük coşkusunun 90 dakikayı aşan ve Türk toplumunun sosyo-politik ve kültürel anlayışını ortaya çıkartan yanları vardır. En başta da belirtildiği gibi Galatasaray'ın başarısı Türk futbolu adına büyük bir başarı ve onur verici bir olaydır. Buna bağlı olarak bu başarının ülkede yarattığı bayram havası da haklı bir zafer sevincidir. Ancak gösterilen tüm bu coşkunun, meydana gelen üzücü olayların, siyasetçilerin sportif bir başarıdan kendilerine pay çıkartıp daha fazla oy toplayabilmek için olayı politize etmelerinin futbol sahasının oldukça dışında gelişen farklı anlamları vardır. Galatasaray'a, Türkiye'ye ve Türk insanına yaşattığı büyük zafer sevincinin yanı sıra Türkiye'nin sosyo-politik gerçeklerini bir kez daha açıkça görmemizi sağladığı için de bir teşekkür borçluyuz.

MEHVEŞ ASLAN

Işığın Ucuna Yolculuk

"Ben, insanların bütün mutsuzluklarının, bir odada sakin sakin vakit geçirmeyi bilmemelerinden kaynaklandığını söylemişimdir sık sık", diye yazıyordu Blaise Pascal, *Pensées*'de (Düşünceler). Ama ne yapalım? Bu Homo Sapiens'in içi kaynıyor, uslu duramıyor. Dünyayı görmek istiyor. Eski zamanlarda, serüven hemen sokağın sonunda başlardı, denizin karşı kıyısında, kutuplarda, Himalayalar'da. Okyanusun derin çukurlarında başlardı. Ebedi yolcu, kendi gezegenini kalyonlarla, uçaklarla, balonlarla dolaştı. Bu turu mecazi anlamda da yaptı. Bütün bir evren düzeyinde bakılırsa, onun mavi portakalı bir sahte hücre havası taşımaktadır ve güneş sistemi ise bir hapishaneden başka bir şey değildir. Şurası gerçek ki, otuz yıl önce ayın üstüne bir pire zıplaması – *"insanlığın büyük bir sıçraması"* değil - gerçekleştirildi. O gün bu gündür, yeni hiçbir şey yok. Mars'ın "fethi" 2020 yılının ufuklarında kendini gösteriyor, ama bu, Apollo programının tekrarından başka bir şey olmayacak gibi görünüyor. İnsanoğlu, yalnızca, kendi yeryuvarlağının banliyölerinde dolaşmaya mı mahkum? Bu uzay gemileri, bu yıldızlararası, galaksilerarası yolculuklar, egzotik varlıkların bulunduğu bu yeni dünyaların keşfi, kısaca, kurgu-bilimin şu efsane yüklü öyküleri yalnızca bir modern masal mıdır? Ya da hayal gücü geleceğin gerçekliğinin önüne mi geçiyor? Yıldızlara gidebilecek miyiz? Bu konuda fizik ne diyor?

Bir el kitabına bakar bakmaz coşkumuz hemen bir sabun köpüğü gibi sönecektir. Bizi diğer güneşlerden –ve onların muhtemel uydularından– ayıran uzaklık, gerçekte ancak astronomik rakamlarla ölçülebiliyor. Yıldızların en yakında olanıyla, dünyaya 40.000.000.000.000 (kırk trilyon) kilometre dolayında bir uzaklıktaki Alpha Centerium yıldızıyla yetindiğimizi düşünelim.

Astronomlar, bu uzun rakamlardan yoruldukları için yeni bir birim, ışığın bir yılda katettiği yolu simgeleyen ışık-yılı birimini icadettiler. Bu ölçü ile bakınca, Alpha Centerium bize dört ışık yılı uzaktan göz kırpmaktadır.

Saniyede 30.000 kilometre – ki bu oldukça yüksek bir rakamdır –hızla (ışık hızının onda biri) gidebilecek bir uzay gemisinin bulunduğunu farzedelim. Bir kez, her şeyden önce, bu geminin Yeryüzünü terk etmesi ve çok yüksek bir hızlanma ivmesi ile ve de yolcularını ezdirmeden –ki derhal onları köpek maması durumuna getirebilir– bu yolculuk hızına ulaşması gerekir. Gemide 1 G'lik yapay bir ağırlık yaratmak için, yerçekimine eşdeğer bir itici güç bulunduğunu varsayalım. Bu hesapla, bu geminin, saniyede 30.000 kilometrelik bir hıza ulaşması için bir yıl gerekir. Ve sonra bir kırk yıl da, Alpha Centerium'un çevresine varması için. Yolculuğa başlarken canlı ve çevik astronotlarımız bu arada uzay ninelerine, dedelerine dönüşeceklerdir. Peki neden böyle zorunlu bir hızla sınırlandırıyoruz kendimizi? Işık hızı- hatta daha yüksek bir hız– ile yolculuk daha uygun olmaz mı? İşte tam bu noktada, gözüpek kurgu-bilimcilerin önüne küçük bir engel çıkıyor. Bu engelin adı Albert Einstein. Dahi bilgin, sınırlı görecelik kuramı bağlamında, hiçbir nesnenin ışıktan daha hızlı yer değiştiremeyeceğini ve bunun da çok basit bir nedeni olduğunu gösterdi. Bizim sümüklüböcek hızının geçerli olduğu dünyamızda, bir şeye kinetik enerji vermek onun hızını artırmak oluyor. Buna karşılık, Einstein'ın betimlediği paradoksal evrende ışık hızının değeri mutlaktır. Eğer ünlü $E = mc^2$ formülüne başvururuz, taşınan enerji artık hızla değil, kütleyle ilişkilidir. Açıkça söylersek, bir nesne ışık hızına yaklaştığında sonsuzca ağırlaşıyor ve hiçbir şekilde saniyede 30.000 kilometre olarak belirlenen bu "doğal" engeli aşamıyor.

Yani bu durumda, *Uzay Yolu* televizyon dizisinin uzay gemisi *Atılgan*'ı unutmamız mı gerekiyor? *Yıldız Savaşları*'nın kahramanı, kaçakçı Yan Solo'nun *Falcon Millenium*'u gerçekleşemeyen bir düş olarak mı kalacak? Hayır. Son söz henüz söylenmedi. 1994 yılı, belki de bilinmeyen bir gelecekte, yıldızlararası yolculuğun başlangıç yılı olarak kabul edilecek. Belki de, o zaman Michel Alcubierre'in anısına bir anıt dikilecek. O dönemde, Cardiff'te Galler Üniversitesi için çalışan bu Meksikalı fizikçi kendine kalan zamanını, genel görecelik kuramı –ki sınırlı görecelik kavramı onun için de yalnızca özgün bir durumdur– üzerinde, onu bölgesel olarak uzay zamanı eğrisinin ihmal edile-

cek düzeyde küçük olduğu bölgelere uygulayarak, ustaca oynamaya ayırdı. Çünkü, Einstein'ın öngördüğü ve deneyimin de doğruladığı gibi, uzay zamanı, hareketsiz bir dayanak değil, kütlenin ya da enerjinin etkisi altında, üstüne bir gülle konan bir örtü gibi, kıvrılabilen, dinamik bir kendiliktir.

Amerikalı fizikçi Lawrence Krauss, *Uzay Yolu Fiziği* adlı kitabında Michel Alcubierre'in 1994' de geliştirdiği düşünceyi, çok hızlı gidebilmenin, *"itici hareket için reaktör kullanmaya değil, bizzat uzay zamanını kullanmaya - onu bükerek- bağlı olduğu"* yorumuyla açıklıyor. Ne diyelim.

Şimdi yeniden Alpha Centerium'a gitmek isteyen uzay gemisine dönelim. Diyelim ki gemi, üzerinde uzlaşılan yöntemlerle, göreceli olarak "düşük" bir hızla dünyadan yola çıkıyor ve uzayın sakin bir köşesine varıyor. İşte burada, Michel Alcubierre, geminin önündeki uzay zamanını büzmenin ve ardındaki uzay zamanını genleştirmenin (bir tür dalga oluşturma yoluyla) olanaklı olduğunu kanıtlıyor. Bu bükülme, uzay gemisini, şaha kalkmış dalgaların üzerindeki bir sörfçü gibi, ışık hızı-ötesi de içinde olmak üzere herhangi bir hızla ileriye itecektir. *"Şeyleri gözünde canlandırmanın bir yoluda kendini uzay gemisinde görmektir"* diye açıklıyor, Lawrence Krauss: *"Eğer uzay, ardınızda birdenbire genleşirse, az önce terk ettiğiniz yıldız üssü, o anda aranızda uzun ışık yılları bulunan bir uzaklıkta kalacaktır. Aynı şekilde, eğer uzay önünüzde büzülürse, bu kez de, hedefiniz olan ve az önce birkaç ışık yılı uzaklıkta bulunan yıldız üssü, şimdi, reaktörünüzün varabileceği bir yerdedir: birkaç dakikalık bir iştir ona ulaşmak."*



Elbette ki iyi fizik öğrencileri, "ama bu, hiçbir şeyin ışıktan daha hızlı gidemeyeceğini söyleyen görecelik yasalarına aykırı değil mi?" diye soracaklardır. İşte bu noktada en ilginç şey, bu sorunun yanıtının "hayır, aykırı değil" olmasıdır. Çünkü sınırlı bir yerde, uzay gemisini içine alan "fanus" içinde, sınırlı görecelik yasalarına uyuluyor. Orada, ezici bir hızlandırma ya da kütlenin büyümesi söz konusu değil, her şey normal kalıyor. Yalnızca bir "dış" gözlemci için fanusun hızı olağanüstüdür. Genel görecelik kuramı böyle olguları hiçbir zaman yasaklamaz. Ama yine de bütün bunların böylesine kolay olması biraz fazla güzel. Mutlaka bir yerde bir sorun olmalı. Herhalde bir gülle ile bükmeyeceğiz uzayı.

Gerçekte, tek çözüm, "anti-madde"nin kullanılmasında yatıyor. Bu egzotik madde, -insanları, gezegenleri, okuduğunuz şeyleri oluşturan şu pozitif enerji taşıyan "normal" maddenin tersine- negatif bir enerji taşımaktadır. Aynı tip enerjiyi taşıyan iki madde tohumu, yerçekimi etkisiyle birbiri tarafından çekilirler, bunun tersine pozitif enerjili bir tohumla, negatif enerjili bir tohum yine aynı etki nedeniyle birbirlerini iterler. Şaşkın okuyucular için bir bilim-kurgu kuramı mı söz konusu olan? Hayır, kuramsal fizik! Anti-madde ve onun negatif enerjisi Alcubierre'in fanusunun motoru gibidirler.

Ve işte tam da burada işler biraz karışıyor. Yok, çok da büyük bir sorun yok ortada. 1997'de Medford Üniversitesi'nden iki fizikçi, Michael Pfennig ve Larry Ford, 100 metre yarıçapında bir fanus için ne kadar negatif enerji gerektiğini hesapladılar. Sonuç: Görülebilen evrenin kütlesinin on milyar misli. Tabii bu biraz fazlaydı. Michel Alcubierre, beklemekte olduğu bu haberi biraz

filozofça karşıladı, "bu sonuç *Uzay Yolu* fanatiklerini hayal kırıklığına uğratacak" diyerek üzüntüsünü belirtti yalnızca.
Fizikçiler arasındaki bu tutkulu maç burada kalmamalıydı. Pfennig ve Ford ulaştıkları sonuçta, uzayı bükme fanuslarının *"çok küçük, örneğin bir atomdan da küçük olmaları durumunda tasarlanabileceklerini"* özellikle belirterek kapıyı yarı açık bırakmışlardı. Louvain Katolik Üniversitesi'nden Belçikalı Chris Van den Broeck'inse bundan fazlasına ihtiyacı yoktu. Bu araştırmacı, *General Relativity and Quantum Cosmology* dergisinde yayınlanan bir makalesinde, kuramsal fizikle büyünün ve şiirin düşünemeyeceğimiz kadar büyük bir yakınlık içinde olduğunu gösteriyor. Sorunu basitleştirerek, Van den Broeck'in bir şişe içine konulmuş gemiyi yeniden keşfettiğini söyleyebiliriz. Bu şişenin ağzı en küçük boyda, bir atomdan da çok daha küçük bir fanus-motor olacak ve bir tür boyunla bir uzay gemisini içine alabilecek bir "cep"e – şişenin gövdesi– bağlanacak. Fanusu imal etmek içinse yalnızca 3, 4 gram anti-madde yeterli olacak.
Bravo mu? Her ne kadar ışık hızını aşacak bir uçuş olanağı ortaya çıkıyorsa da, yine de öyle kolayca zafer çığlıkları atmaya hakkımız olduğunu söyleyemeyiz. Çünkü aşılması gereken oldukça önemli sorunlar var karşımızda. Bir kere 3, 4 gram pek küçük bir şey gibi görünüyorsa da böyle bir anti-madde kütlesini üretmeyi bilmiyoruz. Onu başardık diyelim, peki uzay gemisini şişenin içine nasıl koyacağız?
O halde yüzeysel heyecanlara yer yok. Sessizlik ve sabır. *Yıldız Savaşları*'nda, Yan Solo'nun, yardımcı pilotu kıllı Wooki'ye dediği gibi: *"Haydi Chewie, retrofüzeyi harekete geçir."*

PIERRE BARTHÉLÉMY

Fransızcadan çeviren: Feridun Aksın

Geleceğin Yiyecekleri

Doğal bir böcek ilacı içerecek şekilde genetik olarak değiştirilmiş mısır, bitki öldürücü ilaçlara dayanacak şekilde yönlendirilmiş pamuk; son günlerde genleri değiştirilmiş buna benzer birçok yeni ürün hakkında yazılar okuyorsanız, kendi kendinize şöyle soruyorsunuzdur: "Bu şeylere gereksinimimiz var mı?" Amerikan çiftçileri düşük fiyatlara bol miktarda ürün yetiştirmiyor mu zaten?
Evet, doğru, bugün varolan genetik olarak değiştirilmiş ürünlerin çoğu, yerini aldıkları ürünlerden gözle görülecek kadar farklı, şu ana kadar da tarım ilaçlarına olan gereksinimde gerçekleşeceği vaadedilen büyük düşmelere yol açmış değiller. Genetik olarak değiştirilmiş ürünlerin tarlada insan sağlığına herhangi bir zararı dokunduğuna ya da çevrede herhangi bir hasara neden olduğuna ilişkin açık bir kanıt olmamasına karşın, bunların ekilmesinin, istenmeyen ekolojik etkiler riskini beraberinde getirdiği de açıktır.
O halde ürünlerdeki genetik mühendisliğe dur demek gerekmez mi? Burada ve Avrupa'da birçok insanın söylediği de bu.
Bugünkü ürün kuşakları tarımsal genetik mühendisliğinin üretebileceğinin tamamı olsaydı, bu görüş doğru olabilirdi, çünkü söz konusu riskler, küçük bir farkla da olsa, sağladıkları yarara ağır basardı.
Fakat akılda tutulması gereken en önemli şey, bugün bildiğimiz kadarıyla genleriyle oynanmış ürünlerin, önemli bir fikrin henüz ilk belirtileri olduğudur. Çok daha iyileri yolda.
Başlangıçta, birçok yeni fikir öyle fazla değerli değilmiş gibi, hatta geriye doğru bir adım gibi görülür. İlk hücre telefonları milyonerler için yapılmış ürünlere benziyorlardı. İlk kalp-bypass ameliyatları, istatistiksel olarak konuşursak, hastaların tedaviyi reddetmiş olmalarını haklı gösterecek kadar az etkiliydi. Fakat bu fikirlere dayanan ikinci ve üçüncü kuşak ilerlemeler olağanüstüydü. Genetik olarak değiştirilmiş ürünler de bu yolu izleyeceğe benziyor.
Araştırmacılar bugün ortaya çıkan gen değişikliğine uğramış ürünleri 10-20 yıldır tasarlıyorlardı. Daha sonraki ilerlemeleri, 1980'lerin başında ortaya çıkan bavul büyüklüğündeki "taşınabilir" bilgisayarlarla bugünün incecik dizüstü bilgisayarları arasındaki farka bakarak tahmin edebiliriz.



Örneğin, Rockefeller Foundation altın pirinç adındaki bir araştırmayı destekliyor: Altın pirinç, gelişmekte olan dünyadaki beslenmeyi iyileştirmek için tasarlanmış bir üründür. Altın pirinç üreticileri, vücudun emebileceği A vitaminini pirinç şekline sokmak için genetik bilimini kullanıyor; A vitamini noksanlığı yoksul ülkelerin ortak sorunudur. Tasarının ikinci aşaması, azgelişmiş ülkelerde kadınlar arasında yaygın bir sorun olan kansızlıkla savaşmak için pirincin içindeki demir içeriğini artırmak olacaktır.

Beş yıl gibi kısa bir zaman sonra Asya'da satışa sürülecek olan altın pirinç, milyonlarca insanın beslenme ve sağlığında olağanüstü gelişmelere yol açabilir, hem de çiftçilere ve tüketicilere hiçbir maliyet yüklemeden.

Ürünleri, böcek ilaçlarına, gübre ve sulamaya bağımlılıklarını azaltarak ya da bitki hastalıklarına karşı dirençlerini artırarak daha üretken yapmaya yönelik benzeri girişimlerde yine genetik manipülasyon yöntemleri kullanılmaktadır. Başka tasarılarla, bitkilerdeki alerji yapan genleri uzaklaştırmak yoluyla fıstık alerjisi gibi bazı sorunların çözüleceği umuluyor.

Bugün yoksul ülkelerde yaşayan 800 milyon insan, Birleşmiş Milletler'e göre, kronik olarak iyi beslenmemektedir; bu ülkelerdeki nüfusun, küresel nüfus gelecek yüzyılda doruğa ulaşmadan, iki ilâ üç milyar kişi seviyesinde bir artış göstermesi beklenmektedir. Yalnızca yiyeceğin dağıtım şeklini değiştirmekle, tarımsal ürünü artırma gereksinimi çözülemez. Fakat genetik olarak değiştirilmiş ikinci ve üçüncü kuşak ürünler bunu yapabilir.

Daha sonra da sağlık bakımı olanakları söz konusu olacaktır. Örneğin, Birleşik Amerika'da hepatit B sağaltımı için gereken standart üç aşılık ilaç yaklaşık 200 dolardır. Yoksul ülkelerde çoğu kişinin bunu karşılama olanağı yoktur, hepatit B'nin Afrika'da korkunç sayılara ulaşmasının bir nedeni de budur. Fakat Cornell Üniversitesi'ndeki araştırmacılar hepatit B aşısının genetik kodunu muz içine aşılamaya çalışıyorlar. Eğer başarırlarsa, hepatit B aşıları doz başına 10 sent gibi ucuz bir rakama mal olacak ve kullanılması için de hiçbir tıp personeline gerek olmayacak.

Batı'da şüpheciler bu projeye hâlâ güvensizlikle bakarken, Dünya Sağlık Örgütü, bu teknolojinin küresel sağlığı nasıl geliştireceğini görmek üzere bu ay Cenova'da büyük bir konferans düzenliyor.

Tabiî, genetik mühendisliğinin ürünler üzerindeki çalışmalarını büyük bir dikkatle düzenlemek gerekmektedir. Çevre Koruma Etkinliği, Yiyecek ve İlaç Yöntemi, Tarım Bakanlığı gibi görev ve kurumların birbirine girdiği, sorumlulukların çatıştığı bugünkü karmaşanın yerini yeni bir bağımsız deneme ve federal gözetim sisteminin alması gerekebilir.

Fakat genleriyle oynanmış ürünlerin ilk kuşağından alınan fazla etkileyici olmayan sonuçların, ikinci ve üçüncü kuşağın önünü tıkayacak yasalara ve boykotlara yol açması da bir hata olacaktır.

Her şeyden önce, bundan en fazla zarara uğrayacak olan, dünyanın en yoksul kesimleri olacaktır.

GREGG EASTERBROOK

İngilizceden çeviren: Mehmet H. Doğan

Şeytani Linç

Nietzsche'nin sayısız ardılları arasından çıkan bir dal vardır ki, bizi hiç durmadan şaşırtacaktır: Hıristiyanlık dalı. Filozoflarımızın dine en karşı olanı, İnciller'i sahiplenen düşünürlere nasıl olur da esin kaynağı olabilir? René Girard, yeni çıkan denemesinde, bunu, Hıristiyanlığın gerçekleştirmiş olduğu asıl devrimi ilk olarak Nietzsche'nin ve de Hıristiyanlığı kınamak üzere ortaya çıkarmış olmasıyla açıklamaktadır. Bu devrim, daha önceki tapınçların yalnızca cellatlara biat ettikleri yerde, kurbanların kaygısının taşınmasıdır. Ama Nietzsche güçsüzlere karşı güçlülerden ve *"Dionysos'çu linçteki dehşetengiz sürüleşme"*den yana tavır koyduğu zaman, Girard elbette radikal bir şekilde ondan ayrılmaktadır.

Kutsal Kitap'ta şiddete ilişkin ve Yeni Ahit'in devralıp geliştirdiği bir bilme; temel bir hakîkatin ortaya çıkışını kutsayan bu iki kitap arasında aynı tözden bir bağ mevcuttur. Bu bilme, hem son derece basittir hem de radikal bir yenilik taşır: bütün mitosların, özellikle de barbarlığı doğrulayan Yunan mitoslarının olumladıkları şeyin tersine, bir kalabalık tarafından recmedilen bir kişinin görüldüğü bütün kolektif nefret sahnelerinde, masum olan kurban, suçlu olanlarsa saldırganlardır. Bir cemaat, her türden yansılamacı rekabetle kendi içinde bölündüğünde, herkesin herkese karşı savaşı tarafından tehdit edildiğinde, birliğini yeniden bulabilmek için, ölümü ve kurban edilişiyle geçici bir süre barış ve uzlaşım getirecek bir günah keçisine karşı ittifak kurmak zorundadır. Yahudi düşmanlığının [antisemitizm] asla bundan başka bir temeli, bundan başka bir işlevi olmamıştır.

Girard, bu bunalım ilkesine Şeytan adını vermekte ve modern Kilise'nin, ilerlemecilik kaygısıyla, *"karanlıklar ilkesine"* yapılan her türlü göndermeyi terk etmiş olmasını esefle karşılamaktadır. Çünkü Şeytan, insan topluluklarında, bir nifak üreticiden başka bir şey değildir: hem cezalandırılacak suçluyu belirleyen mahkemenin savcısı, ama aynı zamanda hem de ceza infaz edildikten sonra, zorunlu dinginliği geri getirecek olandır. *"Şu halde Şeytan, en sevdiği meşgalesi olan tebası arasında nifak, şiddet ve felaket saçmaktan kendini uzun süre mahrum bırakmaksızın, mülkünün tamamının yok olmasını önlemek üzere dünyaya her zaman yeterince düzen getirebilir."*

Böylece Şeytan, daha iyi hüküm sürebilmek için Şeytan'ı kovar. İsa'nın ölümünün altüst ettiği şey, işbu kurbancıl mekanizmanın mantığıdır: saldırıya uğrayan kişi hiçbir şekilde felaketini hak etmez, bunu Yoab'dan beri bilmekteyiz, iddianame kana susamış katiller tarafından hazırlanmış düzmece bir metindir. Bu temel ve yıkıcı hakîkati, Kilise bile, tüm tarihi boyunca işkenceleri, katliamları, haçlı seferlerini uçuca ekleyerek, bir yandan İncil'in iletisine ihanet ederken bir yandan da o iletiyi yayarak, yüzlerce yıl yadsımıştır. Girard, bu altüst edici hakîkati, iyi niyetle işlenmiş ve cadı avının benzerleri olan cürümlerin anlatılarından başkaca bir şey olmadıklarını düşündüğü mitolojilerin karşısına koymaktadır. Ona göre, Atina'ya karşı Kudüs'ü seçmek, sadece ve sadece vahşiliğe karşı uygarlığı seçmektir.

Bu bağlamda XX. yüzyılda Nazilik karşısında duyulan dehşet, onun düşünerek, üstünlüğü adına ve büyük bir dinginlikle "aşağı ırkların" itlafına karar veren zorba sarışının, celladın dilini seçmiş olmasından kaynaklanmıştır, oysa ki komünizm, kendini dayatmış ve ezilenleri savunma adına katletmiştir, bu da uzun zaman ona bir iyi niyet ve dokunulmazlık zırhı kazandıran bir yalandır. Girard, dışlanmışların yazgısıyla bütün öteki kültürlerden daha fazla ilgili görünen ve hep bu ülküyle boy ölçüşebilecek kıratta olamadığı için dövünen Batılı kültürümüze karşı oldukça katı ve alaycı sözcükler kullanmaktadır: *"Eski dünyalar kendi aralarında kıyaslanabilir türdendiler, bizimki gerçekten de tektir. Bütün alanlardaki üstünlüğü öylesine ezici, öylesine besbellidir ki, tuhaf bir şekilde bunun sözünü etmek yasaktır."*

Bu kitapta, Girard'ın, İncil metinlerini ya da Antik Yunan mitoslarını, en yerleşik inançlarımızı devirerek, en köklü peşin yargılarımızı bir eldiven gibi tersine çevirerek okuma konusundaki olağanüstü yaklaşımı hayranlık uyandıracaktır. Anlamlı ayrıntılara gerçek bir yorumlama örneği oluşturan bir dikkat göstermekte, Kutsal Kitap'ın ya da Yeni Ahit'in en iyi bilinen önermelerini inanılmaz bir sözceleme dönüştürmektedir. Geriye bütün okurlarının kafasına takılacak bir soru kalıyor: eğer, sindirmenin sapkın mekanizmalarını Budizm'den de, İslam'dan da, Hinduizm'den de daha mükemmel bir şekilde suçlayan tek inanç olan Yahudi-Hıristiyan inancı insanlık tarihindeki en temel devrimi temsil ediyorsa, ille de falan ya da filan Kilise'ye bağlanması, onun öğretilerine boyun eğmesi mi gerekirdi? İncil'in doktrini, önce Aydınlanma boyunca, sonra da demokrasinin yayılmasıyla herkesin ortak mirası haline gelmedi mi?

Hegel, Hıristiyanlığın kendi yok oluş koşullarını bizzat hazırladığını ve de utkusunun, hükümranlığının sonunu işaretleyeceğini söylüyordu. Girard'ın, kitabının başında işaret ettiği gibi, belki de o noktadayız. Ve sevgiden çok bir şiddet saplantısı olan bu pek az ortodoks Hıristiyanın bizzat kendisi, o büyü bozumuna katılmıyor mu; kendine rağmen, Haç'ın ve Azap'ın gizemlerini aklın diline yeniden çeviren o mitos-kırıcılardan biri değil mi?

PASCAL BRUCKNER

Fransızcadan çeviren: Turhan Ilgaz

Georgicon[1] (Çiftçilik Sanatı)

PUBLIUS VERGILIUS MARO[2]

1. Kitap
(Seçmeler)

"Ekinleri ne sevindirir, hangi yıldızda toprak altüst edilir,
hangi yıldızda asmaların karaağaçlara sarılması uygun olur,
sığırlar nasıl bir özen gerektirir, sürüler nasıl bir bakımla yavrular,
arıların korunması için ne büyük bir deneyim gerekir,
şiirime bunlardan başlayacağım, Maecenas![3]
Siz, ey dünyanın en parlak ışıkları,
gökyüzünden kayıp giden yılların yöneticileri, Liber[4] ve cömert Ceres,[5]
toprak sizin lütfunuzla Chaonia'nın[6] meşe palamudunu
dolgun bir başağa dönüştürürse eğer,
ve Achelous'un[7] iksirlerini yeni bulunan üzümlerle karıştırırsa,
ve siz, Faunuslar,[8] kırların her an hazır tanrıları,
(hadi, ayağınızı çabuk tutun, Faunuslar,
Dryasların[9] kızları da gelsin beraberinizde!),
sizlerin armağanlarını terennüm edeceğim.
.....
Bahar geldiğinde, buzlar eriyip akar karlı dağlardan,

gevşeyen toprak Zephyrus'la[10] çözülür,
işte o zaman başlayabilir öküzüm,

derine saplanmış saban yüzünden inlemeye, 45
çukur açmaktan aşman saban demiri parlamaya.
Sadece şu tarla karşılık verir,
iki kez güneşi, iki kez de donu hisseden hırslı çiftçinin duasına.
Elde edilen hasat tahıl ambarını hıncahınç doldurur.
Ama bilinmedik bir araziyi sabanla yarmadan önce,
öğrenelim ilkin, rüzgârları ve göğün değişik hallerini,
atalarımızın yaptığı ekimi ve yerin doğasını,
hangi bölge hangi ürünü verir, hangisi hangi ürünü vermez, öğrenelim.
Burada buğday, şurada üzüm daha bereketli olur,
başka bir yerde ağaç fidanları sürer, istenmeyen otlar biter.
Görmüyor musun, Tmolus [11] bize nasıl safran kokuları yolluyor,
India [12] fildişi, yumuşak Sabalılar [13] buhurlar,
çıplak Chalybes [14] ise demir, Pontus [15] keskin kokulu kunduz yağı,
Epirus [16] ise atlılarının Elis'te [17] kazandığı zaferlerini
doğa bu bildik topraklara, bu yasaları işledi
ve sonsuz anlaşmalar yaptı, daha ilk günden,
Deucalion'un [18] bomboş dünyamıza taşları attığı şu günden beri,
ve bu taşlardan insan soyu doğduğu günden beri, şu taş gibi soy!
Haydi, o halde, yeryüzünde toprak hâlâ bereketliyken,
yılın ilk aylarından başlayarak altüst etsin onu güçlü öküzler,
ve tozlu yaz tepedeki ışınlarıyla alttaki toprağı yakıp kavursun.
Toprak verimli değilse, Arcturus'un [19] yükseldiği gece,
incecik saban iziyle kaldırmak yetecektir;
bir yandan yabani otlar bereketli ürünleri boğmasın,
diğer yandan kısır toprak zaten az olan neminden de olmasın diye.
Birbirini izleyen mevsimlerde, tarlalardaki ürün toplandıktan sonra,
toprağı nadasa bırak, miskin toprak kuru parçacıklar halinde katılaşır,
ya da, bir yıldız değiştiğinde sarı buğdaylar ekebilirsin,
ilkin bundan dolgun bakliyat elde edersin, sallanan kabuklarında,
ya da incecik burçak tohumlarını, acı baklanın gevşek saplarını,
takır takır ses çıkaran bir sürü bitki yığını.
Çünkü keten tohumu toprağı kavurur, yulaflar yakar,
yakar Lethe'nin [20] uykusunda demlenmiş gelincikler:
Ama tohumları değiştirirsen, çektiğin eziyet de azalır,
yeter ki kurumuş toprağı zengin gübreyle beslemeye üşenme,
ve yorgun tarlalardaki kirli külleri dağıtmaya.

Tohumların değişmesiyle de tarla dinlenir,
bir an bile bereketsiz kalmaz sürülmemiş toprak.
Hatta çok kez yarar sağlar kurak toprakları tutuşturup,
çatırdayan alevlerle hafif anızları yakmak;
.....
Evet, tarlasına daha iyi bakmış olur, miskin toprak yumrularını
çapasıyla parçalayan ve sazdan engelleri kaldıran çiftçi.
Boşa çıkartmaz böylece altın renkli Ceres'in,
yüce Olympus'tan[21] kendisini seyredişini;
düz toprağı sabanla sürüp sırtları kabartan
sabanı döndürüp yeniden çaprazlamasına yaran,
toprağını sıkça işleyip tarlalarına hâkim olan çiftçi de.
Yağmurlu yazlar, güneşli kışlar dileyin, ey çiftçiler!
kışın kuruluğunda yetişir en bereketli buğday,
tarla verimli olur, Mysia[22] hiçbir hasatta bu kadar övünmez,
Gargara'nın[23] kendisi bile hayretle bakar ekinlerine.
Ne demeliyim, tohumu savurup eliyle toprağı çapalayan,
toprağıyla savaşan ve kısır toprağın tepeciklerini dümdüz eden,
sonra da çayları ve ırmakları kontrol altına alıp tarlasına yönelten çiftçiye?
Ya da otlar kuruyup cansızlaşan tarlası kavrulduğunda,
işte bak, yamacın eğimli patikasının suyunu çıkaran çiftçiye?
Bu su akarken, hafif taşların arasındaki şarıltının sesi arttıkça artar,
ve fışkıran su kavrulmuş arazilerin susuzluğunu giderir.
.....
Ama insanların ve öküzlerin çektiği eziyetler
toprağı sürmekle sınansa da,
muziplik yapmadan duramaz namussuz bir kaz,
ya da Strymo'nun[24] turnaları,
zarar vermeden edemez acı lifli hindiba, ya da ağaç gölgeleri.
Babamız, çiftçiliğe giden yolun kolay olmamasını istedi,
insanların zekâlarını merakla bileyip
krallığını ağır uykusunda uyuşmaya bırakmayarak
bu sanatla ilkin kendisi kalkındırdı tarlaları.
İupiter'in saltanatından önce,[25]
hiçbir çiftçi tarlasını zorla itaat altına almadı;
yasadışıydı hatta tarlaya işaret koymak ya da bir sınırla ayırmak:
Ortak bir ambar için çaba harcarlardı,

toprağın kendisi de her şeyi hiç karşılık beklemeden verirdi.
İnsanoğlu kattı kara yılanlara öldürücü zehri,
kurtlara yağmalamayı buyurdu, denize kabarmayı,
ve yapraklardan balları söküp attı, ateşi sakladı,
ırmak gibi her yana akan şarapların önünü kesti,
.....
Ardından gemiciler yıldızları sayıp adlarını koydular,
Pleiades,[26] Hyades,[27] Arctos[28] ve Lycaon'un[29] parlak kızı;
Sonra da insanlar vahşi hayvanları tuzaklarla nasıl yakalayacaklarını
ve ökseyle nasıl kandıracaklarını keşfettiler,
köpeklerle geniş kayranlarda nasıl dolaşacağını da.
Şimdi birileri geniş dereyi ağlarla kamçılıyor, dibi tararken,
diğerleri ıslak halatı denizden çekiyor;
Sonra, kazmanın sertliği ve testere ağzının keskinliği,
(ilk insanlar tahtayı çatlatıp takozla yarardı),
sonra, çeşit çeşit sanat doğdu.
Başkaldıran emek herşeyi yendi,
yaşamın ağır koşullarında, mahrumiyetleri ezerek.
.....
Sana birçok eski deyiş yineleyebilirim, reddetmezsen,
ve böyle önemsiz konuları öğrenmekten sıkılmazsan.
Toprak saha özellikle büyük bir silindirle düzletilmeli,
elle yoğrulmalı ve yapışkan bir balçıkla katı hale getirilmeli,
otlar bitmesin diye ya da tozlara yenik düşüp açılarak,
çeşitli belaların alay konusu olmasın diye:
Çoğu kez küçücük bir fare yerin altında yuva kurar ve kilerini hazırlar,
ya da kör köstebekler yuva kazarlar,
deliklerde karakurbağalar bulunabilir, toprak sayısız haşere taşır,
ve bir bit ya da yaşlılığın getirdiği düşkünlükten kaygılanan bir karınca,
büyük bir buğday yığınını harap eder,
.....
Olur da soğuk yağmur çiftçiyi içerde tutarsa,
güzel havada hemen halletmesi gereken pek çok şeyi,
aceleye getirmeden yapabilir.
Bir çiftçi, körleşmiş saban bıçağının sert dişini döver, ağaçtan yalaklar oyar,
ya da sürüsüne damga basar, hububat yığınlarını sınıflar.

Diğerleri kazıkları [30] ve iki uçlu çatalları sivriltir,
oynak asma için Ameria [31] söğütlerini hazırlar.
İster yaban gülünün sürgünleriyle gevşek sepetler örün,
ister ateşte buğday kavurup kurutun ya da taşla öğütün.
.....
Evet, serin gecede birçok şey daha iyi yapılır,
ya da günün ilk ışığında Eous [32] yeryüzünü çiğle kapladığında.
Geceleyin hafif anızlar daha iyi kırpılır, kurak çayırlar da,
geceleri gevşeyen nem hiç tükenmez.
Bir çiftçi tanırım, geç vakte kadar kış ateşinin alevleriyle vakit geçirir,
ve keskin bıçağıyla meşalelere nişan alır;
Bu arada, eşi zahmetli işlerini yatıştıran şarkısıyla,
tiz sesli mekiğiyle bir aşağı bir yukarı gider gelir, dokuma tezgâhında,
ya da tatlı şıra suyunu Vulcanus'ta [33] kaynatır,
ve yapraklarla fokurdayan kazanın dalgasını sıyırır.
Ama altın Ceres [34] öğle sıcağında biçilir,
harman yeri kavrulan buğdayları öğle sıcağında döver.
Çıplak saban sür, çıplak ekim yap; kış çiftçinin tembel mevsimidir.
.....
Tam zamanıdır turnalar için tuzaklar kurmanın,
ve ağlar örmenin geyikler için,
uzun kulaklı tavşanların peşine düşmenin,
tam zamanıdır karacaları mıhlamanın,
Baleares adalarına [35] özgü sapanın kenevirden sicimlerini hızla döndürürken,
kar iyice kalınlaşırken ve nehirler buzu dürtüp kakarken.
Sonbaharın hava değişimlerini ve yıldızlarını anlatmama gerek var mı?
Günler artık kısalırken ve yaz mevsimi gevşerken,
ya da bahar bardaktan boşanırcasına yağdırdığında,
çiftçilerin neleri gözetmesi gerektiğini?
Buğday hasadı gelip çattığında tarlalara,
ve mısır yeşil gövdesinde sütle kabardığında?
Ben, bir çiftçinin sarı tarlalarına biçerdöveri getirirken,
ve kırılgan sapından arpayı ayırırken,
ağırlaşan başağı en dip köklerinden genişçe yırtıp
yukarı fırlatarak söken rüzgârların topunun,
bir savaş karmaşasında patlak verdiğini çok gördüm,

böyle silip süpürür, kara hortumuyla bir fırtına
hafif sapları ve uçuşan anızları.
Hatta sık sık gökyüzünde su buharlarından yüksek bir zirve oluşur,
ve yüksekten toparlanan bulutlar kara yağmur sağanaklarıyla
kasvetli havayı dertop eder, esir gururla boşalır,
ve yağmur sel olup doygun başakları,
ve öküzlerin zahmet çekerek yaptıklarını yıkar;
hendekler dolar ve geniş yataklı nehirler gürültüyle taşar,
ve deniz gürleyen boğazlarıyla kudurur.
Babamız, fırtınaların tam ortasında, şimşek saçan eliyle yıldırımlar savurur,
bu sarsıntıyla görkemli yeryüzü sallanır; vahşi hayvanlar kaçışır,
ve tüm yeryüzündeki ölümlülerin yüreklerini sefil bir korku sarar:
.....
İlk günden beri, rüzgârlar yükselince,
ya denizlerdeki geçitler dalgalanıp kabarmaya,
ve dağların yükseklerinde kuru bir çatırdı duyulmaya başlar,
ya da uzaklardan yankıyan kıyılar karmakarışık çınlamaya
ve koruların uğultusu artmaya başlar.
Denizin ortasından hızla kalkan martılar uçuşup, 360
çığlıkları kıyıları tuttuğunda,
su tavukları kuru kumlarda oynadığında,
ve balıkçıl bildik bataklıkları terkedip
bulutların üstünde yukarılara kanat çırptığında,
artık dalgalar eğik karinalardan sakınır.
Rüzgâr tehdit ettiğinde,
çok kez gökten yıldızların kaydıklarını görürsün,
ve arkalarındaki alevli uzun kuyruklarının gecenin karanlığında bembeyaz parladığım,
çok kez de hafif tahıl kabuklarının ve düşen yaprakların uçuştuğunu,
ya da tüylerin suyun üstünde yüzüp oynaştığını.
Ama acımasız Boreas'ın [36] yöresinden şimşekler çaktığında,
Eurus'un [37] ve Zephyrus'un evi gümbürdediğinde,
bütün araziler yağmurla dolu hendeklerde yüzer,
açıklardaki gemiciler ıslak yelkenlerini sarar.
Önlem almasalar da, yağmurdan hiçbir zaman zarar görmemişlerdir:
Yükselen havadan vadinin derinliklerine kaçar havadaki turnalar,

bir buzağı gökyüzüne bakıp açık burun delikleriyle meltemi duyumsar,
ya da cıvıldayan bir kırlangıç gölün çevresinde uçuşur,
ve bataklıktaki kurbağalar eski bir yakınmadır tutturur.
Çok kez bir karınca yumurtalarını taşır dışarı,
daracık yolunu aşındıra aşındıra ve koca bir gökkuşağı içer yağmuru,
bir karga ordusu uzun bir sırayla yiyeceklerini bırakıp
birbirine bitişik kanatlarıyla bağırıp çağrışır.
Çeşit çeşit deniz kuşları, bazısı Asia civarındaki çayırlarda,
Caystrus'un [38] tatlı havuzlarında, dolanıp durur;
birbirlerine dalaşıp üstlerine su damlaları sıçrattıklarını görürsün,
kâh başlarını dalgalara daldırdıklarını, kâh sulara koşuşturduklarını,
ve amaçsızca yıkanmanın keyfini çıkarttıklarını görürsün.
Sonra, zalim bir karga yağmuru çağırır tok sesiyle,
ve kuru kumsalda yalnız başına dolanır.
Geceleyin yünlerini ören genç kızlar bile fırtına çıkacağını sezerler,
yanan lambadaki yağın kıvılcım saçtığını,
ve mantarların çürüyüp katılaştığını gördüklerinde.
.....
Güneş de hem doğarken,
hem de batarken dalgaların altına, işaretler verir;
en belirgin işaretler güneşin ardından gelir,
hem sabahleyin getirdikleri hem de yıldızlar yükselirken gösterdikleri.
440
Benekleriyle doğmakta olan günü menevişli desenlere boyar,
bir buluta gizlenip kendi yuvarlağının ortasına çekilir,
sağanaklardan kaç işte o zaman; çünkü alttan Notus [39] zorlar,
şu ağaçların, ekinlerin ve sürünün düşmanı.
Şafakta kalın bulutlar arasında farklı ışınlar kırıldığında,
ya da solgun yüzlü Aurora, [40]
Tithonus'un [41] safran rengi yatağım bırakıp yükseldiğinde,
asma yaprağı olgun üzümleri iyi koruyamaz o zaman, yazık!
Öylesine korkunç bir dolu damlarda dans eder ki takırdayarak.
Güneş Olympus'un üstünden aşıp battığında,
bunu da anımsarsan çok iyi olur;
çünkü çok kez yüzünde değişik renklerin dolaştığını gördük:
koyu mavisi yağmuru haber verir, ateşlisi güney rüzgârlarını;
ama benekleri kırmızı ateşle harmanlamaya başlarsa,

o zaman görürsün,
her şeyin rüzgâr ve fırtına bulutlarıyla birlikte gazaba geldiğini.
Öyle bir gecede kimse benim derinlerden gitmemi,
ya da gemi halatını çözmemi tavsiye etmesin.
Ama, günü geri getirdiğinde ve getirdiği günü gizlediğinde,
halkası parlaksa, fırtına bulutlarından boşuna korkmuş olursun o zaman,
ve ormanların parlak kuzey rüzgârında yalpaladığını görürsün.
.....

Güneşin yanıldığını söylemeye kim cesaret edebilir?
Çoğu kez karanlık olayların tehdidi altında olduğumuzu bildirir,
vatan hainliğinin ve gizli savaşların dalgalandığını.
Hatta Caesar[42] katledildiğinde, parlak yüzüne simsiyah bir peçe çekip
günahkar yüzyıllar sonsuz geceden korktuğunda,
Roma'ya acıdığını anlamıştık onun. 466
O saatte toprak ve denizdeki geçitler kadar,
murdar köpekler ve uğursuz kuşlar da işaret vermişlerdi.
Yarılan fırınlarından dalga dalga akan Aetna'nın,[43]
kaç kez Cyclops'ların[44] arazilerine boşaldığını gördük,
alev kümelerini ve eriyen kayaları yuvarladığını!
Germania silahların şakırtısını bütün gökyüzünde duydu,
Alpler alışılmadık sarsıntılarla titrediler.
Alelade sessiz gömütler arasında,
koca bir ses de duyuldu, gecenin karanlığında,
şaşkınlık yaratıcı biçimlerde beti benzi atmış hayaller görüldü,
ve hayvanlar konuştu, işitilmemiş bir şey bu!
Dereler duruyor, toprak yarılıyordu,
tapınaklarda fildişi heykel yas içinde ağlıyor, bronzlar terliyordu.
Irmakların kralı Eridanus,[45]
ağıllarıyla birlikte sığırları önüne katıyordu ovalar boyunca.
O aynı saatte ne uğursuz bağırsaklar,
ne de tehditkâr karaciğer işaretler vermeyi kesti,[46]
ne hendeklerden akan kan durdu, ne de görkemli kentler
gece boyu kurt ulumalarıyla yankılanmaktan vazgeçti.
Hiçbir zaman bu kadar yıldırım inmemişti bulutsuz gökyüzünden;
hiç bu kadar çok ışımamıştı ürkütücü kuyruklu yıldızlar.
.....

Göktekilere layık olmadı, Emathia'yı[47]
ve Haemonia'mn[48] geniş çayırlarını iki kez kanımızla beslememiz.
Kuşkusuz gün gelecek, şu arazilerde,
bir çiftçi kıvrık sabanıyla toprağını kazdığında,
toz toprakla yenmiş kargılar bulacak,
ya da ağır kazmasıyla boş miğferlere vuracak,
ve kazılan gömütlerdeki güçlü kemiklere hayran kalacak....."

Latinceden çeviren: Çiğdem Dürüşken

Notlar

1 Kuzey İtalya'da, Mantua yakınlarındaki Andes kasabasında doğan ünlü Romalı şair (İ.Ö. 70-19). Bir çiftçi ailesinden gelen Vergilius, *Aeneis* (*Aeneas'ın Destanı*) adlı yapıtıyla, Roma İmparatorluğu'nun yönetim felsefesini, siyasal, ahlaksal ve askeri erdemlerini belirgin kılarak Roma'yı ve İmparator Augustus'u kutsallaştırıp ölümsüzleştirmiştir. Roma'da güçlü bir edebiyat, felsefe ve söylev sanatı eğitimi alan Vergilius, bu birikimi sonucu, Augustus'un kültür danışmanı Maecenas'ın edebiyat çevresine katılma olanağı bulmuş, Augustus'la tanışmış ve yaşamının sonuna değin, Roma'nın kültür dünyasından ünlü şairlerle birlikte çalışmıştır. İ.Ö. 19 yılında, Yunanistan'a ve Asya'ya yaptığı geziden dönerken hastalanmış ve Brundisium'da (modern. Brindisi) yaşamını yitirmiştir.
Vergilius'un yapıtları arasında, küçük şiirlerinin toplandığı *Appendix Vergiliana* dışında, üç önemli yapıtı şöyle sıralanır: Çoban şiirlerini içeren, İ.Ö. 45-37 yılları arasında yazdığı Eclogae; İtalya'nın çiftçilik yaşamını anlatan ve çiftçilere çeşitli öğütler sunan, İ.Ö. 36-29 yılları arasında yazılmış dört kitaplık Georgicon ve son on yılını adadığı, Romalıların ulusal kahramanı Aeneas'ın, Troia kentinin düşüşünden sonra, yurduna dönerken başından geçen yedi yıllık macerasını anlattığı *Aeneis*.
Yukarıda birinci kitabından bölümler sunduğumuz *Georgicon* (*Çiftçilik Sanatı*), kırların koruyucu tanrılarına bir yakarışla başlayarak, tarlaların hasadı, ağaç yetiştirilmesi, sürülerin bakımı ve arıcılıkla ilgili konuları, sırasına göre, dört kitap halinde sunar. Bu yapıtın temel içeriği çiftçiliğin özelliklerinin ve erdemlerinin irdelenmesidir. Ama, Georgicon'da dikkat çekici bir diğer nokta, Vergilius'un bazı doğa olaylarını, Roma tarihinden seçtiği önemli olaylarla ve örnek kişilerin yaşamlarıyla derin felsefi ve edebi bağlantılar kurarak aktarmasıdır.

2 Bu metnin Latinceden çevirisi için, Codex Mediceus'a (M) ve Codex Palatinus'a (P) dayanan, Virgil, *Eclogues, Gerogics, Aeneid* (1-6), H.R. Fairclough, Harvard Uni, Press, 1960, Loeb baskısı temel alınmıştır.
Bu yapıtın çevirisi, *Georgicon* (*Çiftçilik Sanatı*), Çev. Ç. Dürüşken, YKY, Kâzım Taşkent Klasik Yapıtlar Dizisi'nde yayımlanacaktır.

3 C. Cilnius Maecenas: (yak. İ.Ö. 70-8) Etrüsk soylu sınıfından gelen ve Augustus'un en güvendiği kişilerden birisi olarak onun kültür danışmanlığını üstlenen kişi. İ.Ö. 23 yılında, İmparator'un saygınlığını yitirmesine karşın, mirasçısı olan ünlü Romalı.

4 Latinlerin kır ve tarım işleriyle ilgili en eski tanrısı. Romalıların Yunan söylencesinin etkisine girmesiyle birlikte, şarap tanrısı Dionysos'la özdeşleştirilmiştir.

5 Yunanlıların tarım, başak ve bereket tanrıçası Demeter'le özdeşleştirilen, İupiter ve Pluto'nun kızkardeşi, Proserpina'nın (Persephone) annesi.

6 Metinde "Chaoniam... glandem" olarak geçen, Chaonius, Vergilius'ta, tapımı Dodona'da bulunan İupiter'dir. Chaonia: kuzeybatı Epirus halkının yaşadığı bölgedir.

7 Nehir tanrısı.
8 Kırların ve koruların tanrısı olarak tapınılan, Latium'un tanrısı.
9 Dryas: Koru perileri (Vergilius'ta, Dryades: gen. pl.)
10 Ilık batı rüzgârı.
11 Lydia'da, şarabıyla ünlü bir dağ.
12 Mod. Hindistan
13 Saba: Arabia Felix'de, parfümleriyle ünlü bölge.
14 Pontus'ta bir halk.
15 Asia Minor ile Armenia arasında yer alan, Romanın eyaleti: modern. Karadeniz.
16 Macedonia, Thessalia ve İonia denizi arasındaki yöre.
17 Batı Peloponnesus'ta, Olimpiyat oyunlarının düzenlendiği bölge.
18 Prometheus'un oğlu: Tufandan karısı Pyrrha'yı kurtarıp arkasına attığı taşlardan erkek soyunun türediği, Phythia (Thessalia'da) kralı. Karısının attığı taşlardan da kadınlar doğmuştur.
19 Bootes takımyıldızının en parlak yıldızı.
20 Suları içildiğinde, geçmişe ilişkin her şeyi unutturan yer altı dünyasının bir nehri.
21 Tanrıların mekânı.
22 Asia Minor'da kent.
23 Mysia'da İda dağının doruğu.
24 Trakya'nın en önemli nehirlerinden biri.
25 Tanrıların babası, evrenin hâkim gücü İupiter'in (Yunanlıların Zeus'uyla özdeşleştirilir) yeryüzüne hâkim olmadan önceki dönemden söz ediliyor. Bu dönemde, ekim ve çiftçilikle ilgili, İtalya'nın en eski tanrısı Saturnus'un dağıttığı ürünlerle insanlar mutlu bir yaşam sürüyorlardı.
26 Yedi Yıldız; Atlas ile Pleione'nin yedi kızı (Electra, Halcyone, Celaone, Maia, Sterope, Taygete, Merope)
27 Taurus takımyıldızında yedi yıldız.
28 Büyük ve Küçük ayı.
29 İupiter'in bir kurda dönüştürdüğü, Arcadia kralı. Lycaonis: Lycaon'un kızı, Callisto.
30 Asmalara dayanak olarak kullanılan kazıklar söz konusu edilmektedir.
31 Umbria'da bir kasaba.
32 Sabah yıldızı.
33 İupiter ile İuno'nun oğlu, Venüs'ün eşi, ateşin tanrısı: Burada, *ateşte* ya da *ocakta* anlamında kullanılır.
34 *Altın renkli buğday* anlamında kullanılır.
35 Maiorca, Minorca gibi takım adalar.
36 Kuzey rüzgârı.
37 Güneydoğu rüzgârı.
38 Lydia'da, kuğularıyla ünlü bir nehir.
39 Güney rüzgârı.
40 Şafak tanrıçası.
41 Aurora'nın eşi. Aurora ona ölümsüzlüğü armağan ettiği halde, yaşlanmamasını dilemeyi unutmuştu.
42 Ünlü Romalı diktatör Caesar'ın suikastı sırasında (İ.Ö. 44) birçok doğa olayına tanık olunmuştur.
Bkz. Virgil, *Eclogues, Gerogics, Aeneid* (1-6), H.R. Fairclough, Harvard Uni. Press, 1960, Loeb, s. 113. dipnot.1.
43 Sicilya'da bir yanardağ.
44 Söylence dünyasında tek gözlü devler.
45 Padus ırmağının şiirdeki adı.
46 Romalılar arasında iç organlara bakıp kehanette bulunmak yaygın bir âdetti.
47 Macedonia'nın eski adı.
48 Thessalia'nın eski adı.

Sivil Toplum, Fanatizm ve Dijital Gerçeklik: Slavoj Zizek ile Bir Söyleşi

GEERT LOVINK

Geert Lovink: Aydınların rolü üzerine konuşalım. 1989'dan önce, Doğu Avrupa'da iktidardakiler ve aydınlar arasındaki ilişki oldukça garipti. Hem bürokratların hem de muhaliflerin bir şekilde politikayla ilişkileri vardı. Hatta şimdi bile bu durum geçerlidir. Batı Avrupa'da ise bu olgu ortadan kalkmıştır, artık herhangi bir ilişki ya da diyalogdan söz etmek hayli zordur. Sizce aydının rolü ne olmalı?



Slavoj Zizek: Bu kısmen doğru. Hatalarla dolu ve çürük bir sistem olmasına rağmen, reel sosyalizmin bana böylesine çekici ve hoş gelen yanı, söylenen söze duyulan inançtı. Yirmi yıl kadar önce, 3.400 tirajlı küçük bir kuramsal sanat dergisinin editörüydüm. Bir keresinde, bulanık ve anlaşılması güç bir kısa şiir yayımlamıştık, anlaşılamayacak kadar moderndi, ancak dize aralarında muhalif bir mesaj taşıyordu. Eğer iktidar, şiiri görmezden gelseydi, hiçbir şey olmayacaktı. Ne var ki, Merkez Komite bununla ilgili olarak olağanüstü bir toplantı yaptı. Tamam, bunun bir tür baskı olduğunu kabul etmek gerekir. Ama bunda hoşuma giden şey, komünist iktidarın söylenen sözün potansiyel patlayıcı gücünü ciddiye almasıydı. Aydınlarla tartışmak hep ilgile-

rini çekmiştir. Örneğin, Tarkovski gibi yarı muhalif olan bir sanatçıyı düşünün. Kimi filmlerine baskı uygulamış olsalar da kısmen çalışmasına izin veriliyordu. Etkilenmişlerdi, rahatsız ettiler. Jameson buna ilişkin hoş bir yorumda bulunur: Havel gibi Doğu Avrupalı muhaliflerde sevdiğimiz şeyin ancak sosyalist bir sistem içinde mümkün olabileceğini şimdi yeni yeni fark ediyoruz.

80'lerin ortalarında başlayan etkimiz, o dönem için akıl almaz ölçüde büyüktü; özellikle de felsefecilerin, sosyologların, edebiyat kuramcılarının etkileri. Fakat bu çok sınırlı bir birleşimdi. Şimdi ise, ideolojik sorularla hiç ilgilenmeyen bir rejimin katışıksız cehaleti söz konusu. Bugünlerde yazarların önemli roller üstlendiği ülkeler için üzülüyorum. Bu milliyetçi çılgınlığın yazarlar tarafından icat edildiği Sırbistan'ı düşünün. Pek fazla etkileri olmasa bile Slovenya'da da milliyetçi yazarların durumu aynıdır.

G. L.: Şimdiye dek siz de politikanın içindeydiniz. Ljubljana'da sizin iktidardaki parti ile ilişkileriniz ve onların konuşmalarını hazırlıyor olmanız konusunda bir yığın tartışma dönmekte.

S. Z.: Doğu Avrupalı aydınların bir tür Mesihlik kompleksleri var. Buna karşı değilim. Ne var ki, aydınların bu kurtarıcı hayalleri, sağcılar arasında pek sevilen bir tutum olan kaba Amerika karşıtlığıyla birleştiğinde, Slovenya'da son derece tehlikeli oluyor. Onlar için Amerika, milli dayanışmanın olmaması, kirli liberalizm, çok-kültürlülük, bireycilik ve piyasayı temsil ediyor. Çoğulcu demokrasiden korkuyorlar ve bence bu, içinde proto-faşist bir potansiyel taşıyor. En büyük saplantıları ulusal kimliğin nasıl korunacağı olan milliyetçi yazarlarla, anti-kapitalist bir sağcı hareketin birleşimi çok tehlikelidir.

Ben öyle bir şey yaptım ki karşılığında neredeyse tüm dostlarımı yitirdim, iyi bir solcunun asla yapmayacağı bir şeyi yaptım: Slovenya'da iktidardaki partiyi destekledim. Bundan dolayı tüm solcu dostlarım ve kuşkusuz sağcılar da, benden nefret ediyorlar. Liberal demokratik partinin yaptığı şey bir mucizeydi. Beş yıl önce bizler, feminist ve çevreci gruplar gibi, yeni toplumsal hareketlerin artıklarıydık. O dönemde herkes bizim silinip gidecek arabulucular olduğumuzu düşünüyordu. Birkaç hilekârca ama çok iyi hamle yaptık ve şimdi en güçlü partiyiz. Bence, Slovenya'yı, tek partili modele sahip diğer eski Yugoslav Cumhuriyetlerin yazgısından koruyan bizim partimizdi. Oralarda, ister Hırvatistan'daki gibi sağcı, ister Sırbistan'daki gibi solcu olsun, ulusal çıkar adına tek parti hâkimiyeti kurulmuştur. Bizdeki ise

gerçekten çok çeşitli ve daha çoğulcu bir manzaradır, yabancılara kapalı değildir (şüphesiz kimi eleştirel durumlar söz konusudur). Ne var ki, gerçekten çoğulcu bir toplum yaratma şansı henüz yitirilmiş değildir.

Bu durumun bana karşı muazzam bir nefret uyandırmış olmasını hiç şaşırtıcı bulmuyorum. Slovenya medyası beni tamamen görmezden gelir, benim hakkımda hiç makale çıkmaz. Öte yandan, Avusturya'da tanınmamış bir dergide milliyetçi bir şairin şiiri yayımlansa, bu olay Slovenya'da büyük bir başarı olarak görülür. Bense, kötü, uğursuz, komplocu, politik açıdan manipüle edici biri olarak algılanıyorum; bu benim çok hoşuma giden ve son derece keyif aldığım bir rol.

G. L.: O halde, sizin de dahil olduğunuz bugünkü iktidar mücadelelerine olumsuz bakmıyorsunuz?

S. Z.: Mide bulandırıcı bulmadığımı söylediğimi duymadınız. Bu basit ve profesyonel bir tercihtir. Şimdilerde, Slovenya'da politika yapmak alışıldık, gündelik bir iş haline geldi. Artık öyle haftada bir heybetli bir makale yazıp kahraman olmuyor insan. Politika demek, entrikalar demek, mitingler demek. Bana kalan sadece bir tercih yapmaktı. Ciddi teori mi yapacaktım politika mı? Ben en çok da, yitirdikleri şeylere dair yakınıp duran, her şey yozlaştı, nerede eski sol muhalefetin o parlak günleri diye sızlanan o güzel solculardan nefret ediyorum. Hayır, oyunun kurallarını kabul etmek zorundasınız. Svetlana Slapzak ve onun çevresindeki grup kendisini marjinalleşmiş bir kurban olarak sunar. Oysa ki, üniversitede iki bölüm ve en güçlü yayınevlerinden biri onun grubunun elindedir. Bilim Bakanlığından en çok parayı alanlar da onlardır. Bir de, Soros Vakfı aracılığıyla, milliyetçilik tarafından kuşatılma martavalını satarlar.

Beni ele alın. Önceden üniversiteye girmem engellenmişti; yalnızca dışarıda, Fransa ve Amerika'da ders verebiliyordum. Hiçbir zaman Slovenya'da bir üniversitede ders vermedim; tamamen yalnızım, araştırma asistanım bile yok. Kıtı kıtına hayatta kalabilmeye yetecek kadar para veriyorlar bana. Svetlana Slapzak'a vereceğim karşılık şudur: Niye Slovenya vatandaşı oldu? Konumu, söyledikleriyle çelişki içindedir. 2 milyondan daha az nüfusu olan bir ülkede 100.000 yabancıya daimi yurttaşlık teklif ettik, hem de korkunç bir milliyetçi direnişe rağmen. İşin içinde Slovakça testi yapmak gibi adi bir hile falan da yoktu. Halen geçiş aşamasındayız. Yeni bir politik mantık kendini dayattığında, *Sittlichkeit*, yani töresel hukuk hâlâ oturmamıştır, insanlar hâlâ bir model arayışı içindeler. Sorulması gere-

ken soru: Küçük, ahmak, milliyetçi devletlerden biri daha mı olacağız, yoksa bu ilk çoğulcu başlangıcı mı sürdüreceğiz? Bu amaç tüm tavizlere değer.

G. L.: Soros Vakfı'nın çalışmaları ve "açık toplum" kavramı hakkında sizin görüşleriniz nedir?

S. Z.: Benim yüreğime bakarsanız, eski kafalı bir solcu olduğumu görürsünüz. Kısa vadeli olarak bunu destekliyorum, ama bunu Popper'ın kavramlarıyla düşünmüyorum. Soros eğitim, mülteciler ve kuramsal ve sosyal bilimleri canlı tutma konularında iyi işler yapıyor. Bu ülkeler yoksullaştırılmakla kalmamış, sosyal bilimler alanı da Heidegger'ci milliyetçilerin egemenliğine girmiştir. Fakat Soros Vakfı'ndakilerin ahlaki görüşüne göre, iki bağımsız yapı olarak iyi yurttaşın karşısında kötü devlet durmaktadır. Üzgünüm, ama Slovenya'da ben devletin tarafında ve sivil toplumun karşısındayım. Çünkü burada, sivil toplum sağcılar anlamına gelmektedir. Amerika'da, Oklahoma bombardımanından sonra bir anda her tarafı delilerin sarmış olduğunu keşfettiler. Sivil toplum o hoş toplumsal hareket değil, kürtaja karşı olan, okullarda din eğitimini savunan muhafazakâr ve milliyetçi baskı gruplarından oluşan yobaz Hıristiyanlar topluluğudur. Yani, tabandan gelen gerçek bir baskı.

Benim için açık toplumun çok pratik bir anlamı var: politik alanın töresel kuralları. Örneğin, mevcut hükümete ya da egemen partiye karşı çıktığınızda, hâlâ olumlu karşılanıyor musunuz, yoksa yarı-milliyetçi bir vatan haini olduğunuza dair yazılmamış, dile getirilmemiş, töresel bir namus lekesi mi oluşuyor? Siyasi tavizler vermeden ne ölçüde kariyer yapabilirsiniz? Benim sosyalist devrim gibi bir şeye ilişkin pek bir umudum yok. Önümüzde bizi bekleyen bolca kriz var: Ekoloji, azgelişmiş ülkelere karşı gelişmiş ülkeler ve tüm bu ani değişimler karşısında gerçeklik duygusunun yitirilişi gibi. İstikrarın kaybının yarattığı toplumsal etkiyi de hiç küçümsemiyorum. Liberal kapitalizmin yapısı bu karşıtlığı çözebilir mi? Ne yazık ki, benim yanıtım hayır. İşte size eski kafalı karamsar bir solcu. Bence, gecekondulaşma, tıpkı Los Angeles'ın yarısı gibi, Marksist sınıf savaşımından çok daha zorludur. En azından hem işçilerin hem de kapitalistlerin devlete ve yasallığa katılımları söz konusuydu; halbuki liberal kapitalizm yeni gecekonduları topluma kazandıramaz. Liberal demokrasinin bu sorulara verebileceği hiçbir yanıtı yoktur.

Soros'un bu açık yaklaşımı, çoğu zaman kendine özgü bir tür gizli ırkçılıktan alıkoyamaz kendini. Geçenlerde Amsterdam'da bir konferansta Press

Now, eski Yugoslavya'nın çeşitli yerlerinden aydınların bir diyaloğa girmelerini sağlayabilecek evrensel bir dil bulmanın olası olup olmadığını sordu. Ben bu klişeyi son derece tehlikeli buluyorum; çünkü bu, Balkanlar'ı milliyetçi çılgınlığın hayali bir alanı olarak kurgulamaktan kaynaklanan bir düşüncedir. Bu hayal, tıpkı Kusturica'nın *Underground* filminde olduğu gibi, kimi popüler sanat eserlerinde epeyce kullanılır ve ifade edilir. *Cahiers du Cinéma*'da, Balkanlar'daki savaşın doğal bir olgu olduğunu söylemişti; kimse savaşın ne zaman patlak vereceğini kestiremez, kendiliğinden çıkar, savaş bizim genlerimizdedir, diyordu. Balkanlar'ın böylesi apolitik, ilkel ve ezeli bir tutkular tiyatrosu olarak kabul edilmesi bir klişeden başka bir şey değildir ve ben bunu şüphe verici buluyorum. Burada "Gerçek kötülük, her yerde kötülük gören yaklaşımın kendisidir" diyen Hegel'i anmak istiyorum. Etrafında sadece milliyetçi çılgınlık gören bu görünüşte çok-kültürlü, tarafsız, liberal yaklaşım konusunda bir hayli kuşkuluyum. Bu yaklaşım, kendini tanık rolüne koyar. Yugoslavya sonrası savaş, tam anlamıyla Avrupa'nın kültürel dinamiklerinin sonucudur. "İnsanlar neden birbirleriyle konuşmuyorlar?" türünden basitçi liberal yakınmalara hiç mi hiç ihtiyacımız yok. Kimse iktidar çözümlemesi yapmıyor.

Yaygın bir diğer Batılı klişe ise Balkanlar'ın sözümona karmaşıklığıdır. Bu, özellikle Batı'nın dışarıda bırakılmış gözlemci konumunu sürdürmesini sağlar. Yapılması gereken şey benim "fenomenolojik tersine indirgeme" dediğim şeydir. Anlamaya çalışmamalısınız. Hani televizyonun sesini kıstığınızda geriye sadece saçma sapan el kol hareketleri yapan birinin görüntüsü kalır ya, tıpkı onun gibi. Anlamı kesip çıkarın, katıksız iktidar savaşıyla karşılaşacaksınız. Ütopik bir Avrupa Topluluğu kavramı ışığında yanlış olan her şeyi içinde toplaması anlamında, Balkanlar Avrupa'nın bir arazıdır. Peki düşledikleri şey nedir? Bir tür tarafsız, tamamen teknokrat Brüksel demokrasisi. Kendi aynasal görüntülerini Balkanlar'a yansıtıyorlar. Her ikisinin de sahip oldukları şey, sahici politik karşıtlığın dışarıda bırakılmasıdır.

G. L.: Hollanda'daki Press Now kampanyası eski Yugoslavya'da bağımsız olduğu söylenen medyayı destekler. Bu kampanyanın önermelerinden biri, savaşın devlet kontrolündeki medya sayesinde tepeden inme bir propaganda ile başladığı düşüncesidir. Herhangi bir Batı müdahalesinin zaten çok geç geldiğini görerek, örneğin bağımsız medya sayesinde uzun vadeli bir çözümün gerçekleştirilebileceğini ileri sürer bu görüş. Bu çözümlemeye katılıyor musunuz?



S. Z.: Buna bir noktaya kadar katılıyorum, fakat ben hep Batı'dan gelecek bir askeri müdahaleden yana olmuşumdur. 1992'lerde birazcık bir baskı ile savaş sonlanabilirdi. Ne var ki, uygun zamanı kaçırdılar. Şimdi, değişen dengeler ve daha güçlü bir Rusya ile bu artık olası değildir. O zamanlar, Hırvatlar ve Slovenler bağımsızlık yanlısıydılar, Bosnalılar ise çok daha muğlaktı ve şimdi de bunun bedelini ödüyorlar. Bosnalılar savaşa hazırlanmak istemediler, daha yavaş ve temkinliydiler; zaten şimdi Batı'ya bu kadar kızgın olmalarının nedeni de bu. Tüm güvencelere karşın Bosna'yı Yugoslav ordusundan koruyacak hiçbir şey yoktu. Oysa ki saldırıdan sonra Batı birdenbire, etnik savaşlardan, her iki tarafın da suçluluğundan ve ezeli tutkulardan bahseder oldu.

Yugoslavya için pek fazla üzülmüyorum. Miloseviç iktidara gelip, Kosova ve Vojvodina'yı ilhak ettiği anda, iktidar dengeleri değişmişti.

Federal bir Yugoslavya ile yeni, merkezi bir Yugoslavya arasında bir tercih yapmak gerekiyordu. Seksenlerin sonundaki medyanın rolünü fazla büyütmeyin. Yerel komünist bürokrasilerin hayatta kalabilmesi için medyanın bu rolü oynamasına izin verilmişti. Yugoslavya krizinin püf noktası, Miloseviç'in bu milli sorunu gündeme getirerek eski *nomenclatura* iktidarını sürdürme stratejisidir. Bu kirli işi medya yerine getirecekti. Her geçen gün, Slovenya'da bize tecavüz eden Sırplara ilişkin, Sırbistan'da da onlara tecavüz eden Arnavutlara ilişkin haberleri izlemek gerçekten iğrençti. Her gün yaşanan cinayetlerden ekonomiye kadar, tüm haberler bu zehirli nefret süzgecinden geçiriliyordu. Ne var ki, çatışmanın kaynağı bu nefret değildi. Bu, sadece iktidardaki seçkinlerin güçlerini koruyabilmek için yaptıkları bir hesaptı.

Eğer bağımsızlığı, devlet tarafından desteklenmemek ya da denetlenmemek olarak tanımlıyorsanız, o zaman berbat bir sağcı haftalık dergi, bağımsız bir iletişim aracı olabilir ve Soros tarafından desteklenmelidir. Sırbistan ve Hırvatistan'da medya üzerinde tam bir denetim olduğunu itiraf ediyorum. Sadece çok ufak, marjinal bir medyaya izin veriyorlar. Elbette, tarafsız ve bağımsız bilgi bir hayli yararlı olabilir, ancak çok fazla şey de beklememek gerekir.

G. L.: Ars Electronica konferansındaki konuşmanızda, bir giriş evresinden sonra yeni medyanın ve aynı şekilde "sanal seks"in çekiciliğinin de sona ereceğini vurgulamıştınız. Demek ki, bağlanma arzusu yakında son bulacak?

S. Z.: Şu sözde "sanal topluluklar" hiç de göründüğü kadar büyük bir devrim değildir. Beni etkileyen şey, bu sanal olguların, her zaman benliğimizin ne ölçüye dek sanal olduğunu keşfetmemize ne kadar yardımcı olduğudur. En fiziksel deneyim bile kendi içinde sembolik, sanal bir öğe taşır. Örneğin, seks oyunları oynamak. Doyum olasılığının kendisinin, gerçek doyum yerine geçebilmesi beni büyülüyor. Fransa'da çoğu arkadaşım Mini Tel'de seks oyunları oynardı. Asıl önemli olanın gerçekten birisiyle tanışmak ya da mastürbasyon yapmak olmadığını, fantezilerini yazmanın zevkin kendisi olduğunu söylüyorlardı. Sembolik düzende potansiyelin varlığı bile gerçek doyumu sağlar. Psikanalitik kuramda sembolik iğdiş kavramı genellikle yanlış anlaşılır. İğdiş edilme tehdidi, sonuçları bakımından gerçek bir iğdiş işlevi görür.

Ya da asıl tehdidi potansiyel otoritenin oluşturduğu iktidar ilişkilerinde de aynısı geçerlidir. Margaret Thatcher'ı ele alın. Onun asıl vurguladığı nokta, devlet desteğine değil de kendi bireysel olanaklarınıza bel bağladığınız zaman, başarının yanıbaşınızda olacağıydı. Çoğunluk buna inanmadı, büyük çoğunluğun sefaletinin devam edeceğini gayet iyi biliyorlardı. Ne var ki, başarma ihtimalinin olduğu bir konumda bile olmak yeterliydi.

Yapmadığınız bir şeyi yapmış olabileceğiniz fikri, onu gerçekten yapmaktan daha fazla haz verir. İtalya'da cinsel ilişki sırasında kadınların erkeklere müstehcen fanteziler anlatmasının oldukça yaygın olduğu söylenir. Onu gerçekten yapıyor olmanız yeterli değildir, hayali, sanal desteğe de ihtiyacınız vardır. "Sen iyisin ama dün başka biriyle düzüştüm, o daha iyiydi..." Benim asıl ilgimi çeken, sado-mazoşist denilen, ayinselleşmiş cinsel pratikler. Asla sonuna kadar gitmezsiniz, sadece birtakım ön sevişme oyunlarını tekrar eder durursunuz. İlan etmenize karşın yapmadığınız için sanaldır. Kimileri sözleşme imzalarlar. Gerçekten yapsanız bile, asla kontrolü kaybetmezsiniz, sürekli olarak kendi oyununuzun yönetmeni gibi davranırsınız. Beni asıl büyüleyen, bu *Spaltung* (Yarık), belli bir uzaklıkta kalmayı sağlayan bu boşluktur. Bu uzaklık, hazzı bozmak şöyle dursun, daha da yoğunlaştırır. İşte bu noktanın VR (Sanal Gerçeklik) türü şeyler için büyük olanaklar sunduğunu düşünüyorum.

Bilgisayarda, simgesel kurgu açısından, sanallığın çöktüğünü görüyorum. Bu kavram eski bir geleneğe dayanır. Bentham'ın *Panopticon*'unda sanallığı en katışıksız haliyle buluyoruz. Birilerinin orada, merkezde bulunup bulunmadığını asla bilemiyorsunuz. Eğer birilerinin orada olduğunu bilirseniz, bu daha az korkutucu olur. Bentham'm da dediği gibi, bu "tamamen karanlık bir noktadır". Eğer birisi sizi takip ediyorsa ve bundan emin değilseniz, bu durum birinin sizi takip ettiğini bilmenizden daha tüyler ürperticidir. Baştan aşağı bir belirsizlik.

G. L.: Film analizlerinizle tanınıyorsunuz. Peki, bilgisayar ağlarından örnekler kullanmayı, bir CD-ROM'un olaylar dizisini çözümlemeyi ya da televizyondan kimi materyaller kullanmayı da düşünüyor musunuz?

S. Z.: Filmlerden bu kadar çok yararlandığım için İngiliz Film Enstitüsü, altı, yedi film seçip orada birkaç konferans vermemi istedi. Bir CD-ROM oluşturma fikrini ortaya attılar çünkü ben de benzer bir tarzda yazıyorum: burayı tıkla, oraya git, bu öyküyü ya da sahneyi, şu fragmanı kullan. Benim kitaplarım zaten birisinin de dediği gibi, yarıda bırakılmış CD-ROM'lar. Ne var ki, telif hakkı yüzünden, bunu gerçekleştirmek son derece zor, kirli kapitalizm bu tasarıyı mahvedecek. Onlardan bir alıntı yaptığınızda onlar için propaganda da yapmış olduğunuzu fark etmiyorlar mı? Ama yine de böylesi bir şey yapmak benim en büyük hayalim. *Tarrying with the Negative* kitabımda, aslında Hitchcock'tan kimi parçalar kullanmıştım. Bunu metne dahil edebilmiş olsaydım ne kadar hoş olurdu. Ancak film konusunda aslında oldukça tutucuyumdur. Bu aralar, sinemada müziğin rolü üzerine çalışıyorum. Çalışma, klasik Hollywood kodlarının oluştuğu otuzların ortalarında, müziğin tam anlamıyla Wagner tarzı, baştan aşağı, duyguları vurgulayarak, öznel değerlendirmelerinizi belirleyen kusursuz bir eşlik müziği olduğu fikri üzerine kurulu. Bu, klasik bir muhafazakâr devrim örneği. Wagner'in kendi *Gesamtkunstwerk*'i hakkında dediği gibi: müziğin kendi kendine gelişmesine izin verdiğimiz taktirde, atonal ve eşsiz olacaktır.

Ayrıca Lynch ve Altman'ın film müziklerini ve mekânsal görünümden sessel görünüme geçişi inceliyorum. Altman ve Dolby stereo birlikteliğinde, sanki uyuşmaz ve farklı fragmanlarda olduğu gibi, genel bir çerçeve olarak film müziğine gereksinim duymuyorsunuz bugün. Artık bütünselliği, görsel düzlemde kurmak olanaksızdır. Bunu, Altman'm rastlantısal olarak birbirine çarpan bir dizi yazgı hakkındaki *Short Cuts* filmine bağlamak istiyorum. Ne kadar da Deleuze'cü: geç kapitalist toplumumuzda öznelin ne anlama

geldiğini kavramak için, olumsal karşılaşmaların yerel anlam etkisi yarattığı küresel bir saçmalık. Ya da Lynch'in en büyük başarısızlığı olan *Dune*'u ele alalım. Üstüste iç monologların kullanımına dikkat ettiniz mi? Lynch için gerçeklik çok kırılgan bir şeydir. Fazlaca yaklaştığınızda Leni Riefenstahl'la karşılaşıverirsiniz. Doğrudan doğruya içerik çözümlemesi ile değil, filmin fizikselliğine nasıl yaklaştığımızı belirleyen, tamamıyla biçimsel türden değişiklikler ve öznelliği kavrayıştaki değişimlerle ilgileniyorum. Kuşkusuz, tüm bunlar adeta Derrida-karşıtı bir salınım içinde gerçekleşir. Bizim için sarsıcı nokta sestir, çığlık ya da hatta bir şarkı. Bütünlüğünüzü ve alışkanlıkları kaybettiğiniz noktada benliğin sahip olduğu ses hep kontrol altına alınır. Benim politik düzlemde ilgimi çeken şey, söylem mekanizmasının işleyebilmesi için nasıl müstehcen bir sese bel bağlamak zorunda olduğudur. Bir karnaval havasında iktidarı bozguna uğratıyormuş gibi görünen şey, müstehcen sesin bu patlaması, aslında iktidara hizmet eder. Ancak bunlar benim Hollywood terimleriyle söyleyecek olursak B-prodüksiyonlarım. Son iki yılın A-prodüksiyonu ise, Schelling üzerine yeni bitirdiğim bir kitaptır.

G. L.: Kısa bir zaman önce sinemanın yüzüncü yılını kutladık. Bugün film kuramlarının durumu nedir? Eleştirel, göstergebilimsel ve (toplumsal) cinsiyet yaklaşımlarından sonra ne gelecek? Filme bir bütün olarak bakmak hâlâ yararlı mıdır, yoksa tıpkı kullanıcıların yaptıkları gibi iletişim araçları içinde sörf yapıp, türlü kaynaklardan mı yararlanmalıyız?

S. Z.: Jameson bunu önceden vurgulamıştı. Sinemada ne olup bittiği, diğer iletişim araçlarında olan şeyler tarafından belirlenir. Kuramla ilgili olarak, Amerika'daki tüm kültürel eleştiri alanı, esasen sinema kuramıdır. Beni çeken şey, bakış ile ses arasındaki eksendir ve bu gerilimi sinemadan daha iyi hiçbir yerde bulamazsınız. Bu hâlâ benim için temel eksen. Bana göre sinema bir tür yoğunlaşmadır. Bir yanda ses sorunu var, öte yanda da öyküleme.

Aklıma gelen tek fark, bundan yirmi yıl öncesine kadar sinemaya gitmenin apayrı bir toplumsal deneyim olduğu. Bir Cumartesi ya da Pazar öğleden sonrası sinemaya gidilirdi; şimdi ise bu değişti. Fakat yine de, sıradan ticari filmlerde ortaya çıkan şey, öznellik kavramındaki değişimdir. Simgesel kimliklerimizin en derin ve en köklü düzeyinde nelerin olup bittiğini ve bizim kendimizi nasıl deneyimlediğimizi keşfedebilirsiniz. Nasıl ki Freud rüyaları bilinçaltına ulaşmak için en şahane yol olarak görüyorsa, sinema da en kolay yoldur.

Belki de ben nostaljik bir harekete aitim. Bugünlerde tüm bu yeni iletişim araçları yüzünden sinema bir krizin içinde. Ancak nostaljik bir sanat biçimi olarak popülerleşmekte. Peki modern film kuramı sahiden ne durumda? Temel amacı otuzların ve kırkların nostaljik filmleri. Sanki onların tadını çıkarabilmek için kurama ihtiyaç varmış gibi. Marksistlerin bile bu oyundan nasıl zevk aldıklarına akıl sır ermiyor. Şaka yapmıyorum, istisnasız her filmi izlemişler. Bu sadece, sinemadan örnekler kullanmanın iyi bir şey olduğu fikrinden de ötedir. Ben hâlâ kuramın kendisinin içkin bir mantığı olduğunu iddia ediyorum, öyle ki on dokuzuncu yüzyılda edebiyatın oynadığı rol gibi, ayrıcalıklı bir ilişki var sanki.

G. L.: Japonya'daydınız. O ülkedeki teknolojik kültür konusunda ne düşünüyorsunuz?

S. Z.: İlkin Japonya hakkında doğrudan doğruya kendime ait bir tasarımımın olmadığını belirtmeliyim. Her Batılı aydın gibi benim de kimi başvuru mitoslarım var. Bir yanda Samuray kodlamasına ilişkin eski, sağcı imge: ölümüne savaşan, mükemmel, ahlaki Japon. Diğer yanda ise, Eisenstein ile başlayan, solcu imge bulunur: göstergebilimsel Japon. Batılı varlık metafiziğinden yoksun, boş göstergeler. Bu, birincisinden daha az hayali bir Japon değildir. Eisenstein'ın büyüleyici montajları için Japon ideogramlarını kullandığını biliyoruz.

Bir tarafta da bir istisna olarak Bertolt Brecht durur. Brecht, kurban ve otorite gibi öğeleri devralıp bunları sol bir bağlam içine oturtmuştur. Burada, Batı'da Brecht aşırı Doğu ahlaklılığını tartışmaya açan biri olarak görülür. Fakat geçenlerde Suhrkamp Verlag, Brecht'in *Jasager* ve *Lernstcke* kitaplarının ayrıntılı bir baskısını çıkardı. Batılı eleştirmenlerin hep bir kurbanlık olarak gördükleri Japonya'nın aslında Brecht'in yarattığı bir ürün olduğunu ortaya çıkarmışlar. Japon diye algıladıkları şey aslında Brecht'in ta kendisiymiş.

Bir de kapitalist Japonya ve onun farklı aşamaları vardır. Köken olarak Japon olmayan birinin yönetimi ele geçirmesi ve geliştirmesi hakkındaki mitos: zenginler için Philips, fakirler için Sony. Şüphesiz yirmi yıl sonra işler tersine dönecekti. Sonra Kojève'in Japonyası vardır. İlk başta, Kojève için tarihin sonu Rusya ve Amerika, yani Fransız Devrimi'nin gerçekleşmesiydi. Sonraları bir şeyin eksik olduğunu fark etti. Yanıtı Japonya'da, küçük artı değerde buldu. Eğer her şey Amerika'daki gibi işlese, kendinizi öldürürdünüz. Hoş bir şekilde çay içerek züppelik yapmakta hâlâ hayatın bir anlamı olduğunu keşfetti.

Bir de psikanalitik Japonya vardır. Çok-kültürcü yaklaşım açısından, neredeyse standartlaşmış örnek, Japonlar ve onların 'hayır' deme tarzlarıdır. Japonlarda otuz farklı 'hayır' deme şekli bulunur. Eşinize bir şekilde, çocuğunuza daha başka şekilde hayır dersiniz. Tek bir reddetme şekli yoktur. *La chose japonaise*, bunun hakkında yazılmış küçük bir cilttir. Burada, diğer dillerden alınan şeyler, tüm bu çok-anlamlılıklar incelenir. Japonların bilinçaltına sahip olmadığını Lacan söylememiş miydi?

Batı için, Japonya o belirsiz Öteki'dir: hem büyüleyerek kendine çeker hem de nefretle iter. Psikolojik Japon klişesini hatırdan çıkarmayalım: Gülümser ama siz asla bunun içten bir gülümseyiş mi olduğunu yoksa bizimle alay mı ettiğini bilemezsiniz –işte bu tam da anlaşılamaz Öteki bağlamında oluşturulmuş bir Japonya kavrayışıdır. Şu belirsiz kibarlık. Gerçekten ne istiyorlar? Ayrıca bir de Japonların, Amerikalıların gözünde "ersatz" (yedek) Yahudiler olduğu düşüncesi vardır. İki üç şirketle beraber gizli planlar yapan Japon hükümetleri. Tüm bu terslikler, bu fanteziler topluluğu bizim için Japonya'dır. Ancak beni en çok şaşırtan şey, benim tam anlamıyla Avrupalı saydığım kimi yazarların, mesela George Lukacs'ın Japonya'da yaygın olarak okunmasıydı.

Sonra bir de, bizim Batılı, çöküş halindeki liberal demokrasimizi eleştiren ve bir yandan kimi katı geleneksel otorite yapılarını koruyarak, kapitalizmin dinamiklerini bir araya getirebilecek bir model arayışındakilerce çok sevilen bir Japonya vardır. Ve bu yine, her iki yönde de işleyebilir. Fantezilerin içlerinde hep bir belirsizliği taşımalarını seviyorum. Onları olumsuz bir şekle sokabilirsiniz. Gerçeklikte varolan sadece komplo ve otorite iken karşımızdaki, kapitalizmi oynuyormuş gibi yapan bir Japonya'dır. Olumlu tarafta ise, ahlaki değerlerle kapitalizmin bir arada bulunmasının olası olduğunu görürsünüz.

Oradayken hoşuma giden şey, restoranlarda ve metro istasyonlarında İngilizcenin olmayışıydı. Bu, kendini aşağılayan, iğrenç, başkalarını memnun etme fikrine yer yok. Yollarını bulmak yabancıların kendi sorumluluğu. O otomatik satış makinelerine bayıldım. Stephen King'in romanından uyarlanan *Shining* filmini izlediniz mi? İşte oradaki en kötü biçimiyle Amerika'dır. Üç kişiden oluşan bir aile kocaman bir otelde yalnızdır ama gene de mekân onlara dar gelir ve birbirlerini öldürmeye başlarlar. Japonya'da müthiş bir kalabalık içinde olduğunuzda bile bir baskı hissetmezsiniz. Görmezden gelebilme becerisi. New York metrosunda, yarı dolu olsa bile Öte-

ki'nin mutlak yakınlığının ürpertici hissini yaşarsınız. Tokyo'da katıldığım Foucault konferansında hoşuma giden bir şey vardı. Japonların Foucault'yu kendi kam ve kavramlarına uygulamaları beklenir. Ancak Japonların müdahaleleri Flaubert ile ilgiliydi. Sizin için aptalı oynayacakları bu antropolojik oyunu kabul etmediler. Hayır, bizi kendi oyunumuzla alt etmeye giriştiler: "Flaubert'i sizden daha iyi biliyoruz".

Avrupa'da her ulus böylesine bir fanatizme sahiptir; kendini gerçek ve ezeli bir ulus olarak görme fantezisi. Örneğin, Sırpların mitosu, dünyanın ilk milletinin onlar olduğudur. Hırvatlar kendilerini ezeli Aryanlar olarak kabul ederler. Slovenler gerçekten Slav değildir ama Etruri soyundan geldikleri iddiasında bulunurlar. Birinci değil de ikinci olduğu gerçeğini kabul edecek bir ulus bulmak hoş olurdu.

Geçenlerde Kurosawa hakkında bir kitap okudum. *Rashomon*'un, 50'li yılların başında Doğu ruhunun büyük bir buluşu olarak görüldüğünü yazıyordu. Ancak kitap Japonya'da fazla "Batılı" bulunmuş. Lacancı bir okumaya izin verdiği için, benim en sevdiğim Japon filmi Michoguchi'nin *Sansho*'sudur: kayıp anne problemi, annenin oğluna ulaşan sesi vb. Annenin sesi oğluna ulaşmaya çalıştığında, işte tam bu noktada Japonlar Amerika'dan daha avantajlı konumdadırlar. Amerika'da, Hitchock'un *Psycho* filminde olduğu gibi bu bir delilik halidir, Japonya'da ise normal bir aile filmi.

Balkanlar da şu anda Batı'nın kendi fantezilerini yansıttığı bir bölgedir, aynı Japonya gibi. Ve gene, bu çok çelişkili olabilir. *Rising Suns* filmi belirsiz bir şekilde, Japonların yönetimi ele geçirip Hollywood'u satın alacaklarını ileri sürer. Yalnızca fabrikalarımız ve topraklarımızla yetinmeyip, düşlerimizi bile elde etmek isterler. Bunun arkasında düşüncenin kontrolü vardır. Bu, savaş araçlarından sinema salonlarına dek, tüm zincirin satın alınmasına ilişkin eski Marksist düşünceden başka birşey değildir. Japonya ile ilgili beni alakadar eden şey, belli evrimsel aşamalardan geçilmesi gerektiğini iddia eden sözde-Marksist, kaba, evrimci düşünceye karşı iyi bir argüman sağlamasıdır. Japonya buraya doğrudan ve kısa yoldan varılabileceğini kanıtlar. Eski hiyerarşik üstyapının kimi öğelerini muhafaza edip, bunu kapitalizmin en etkili yorumu olduğu iddiasıyla gayet iyi bir şekilde birleştirebilirsiniz. İnsan merkezci olmayan çok güzel bir deneyim. Kapitalizmin gelişmesi için Protestan ahlakına ihtiyaç olduğunu ileri süren Batılı sosyologlar açısından bu, anlaşılamaz bir muammadır.

Japonya'da benim gördüğüm bir şey var ve bu belki de benim kendi mitosumdur; Japonlar tüm bu kibarlık, züppelik benzeri anlayışların arkasında yüzeysel ve gereksiz gibi görünen şeyin çok daha derin yapısal bir işlevi olduğunun tamamen bilincindeler. Batılı yaklaşım "Kimin buna ihtiyacı var?" diye soracaktır. Ama tamamıyla saçma ve gülünç bir şey, daha derin bir düzeyde, bizim farkında olmadığımız bir dengeleyici işlev üstlenebilir. Herkes İngiliz monarşisiyle alay ediyor ama belki de bunun bir işlevi vardır.

Şimdilerde Amerikalı sosyologlar arasında rağbet gören başka bir görüş daha vardır: suçluluk uygarlıklarına karşı utanç uygarlıkları. İçlerindeki suçluluk duygusu ile Yahudiler ve utanç kültürleri ile Yunanlılar. Bugün yaygın olan klişe, Japonya'nın en büyük utanç uygarlığı olduğudur. Sanki kendini dışavurmak pek matah bir şeymişçesine uygulanan, Amerika'daki stüdyo oyuncusu mantığından nefret ediyorum: baskı altında tutulma; kendini aç; başkalarına bağırıp çağırsan da her şey kendini ifade edebilmek ve özgürleştirebilmek içindir. İçtenlik ve doğruluğun maskenin ardında olduğu ahmakça bir düşüncedir bu. Umarım bu yalnızca bir mitos değildir ama Japonya'da bir şeyler sadece ve sadece görüntü olsa bile, kibarlık tümüyle sahte değildir. "Merhaba, nasılsınız?" demekle size küfredip duran New York'lu taksi şoförleri arasında bir fark vardır. Dış görünümler önemlidir. Dış görünümleri bozduğunuzda düşündüğünüzden çok daha fazlasını kaybedebilirsiniz. Ritüellerle oynamamalısınız. Maskeler sadece ve sadece maske değildir. Belki de Brecht'in Japonya'ya yakınlaşması da bu yüzdendir. Brecht, maskeleri kaldırarak gerçek yüzü göstermeye yönelik bu tipik Batılı davranışın gerçekten özgürleştirici hiçbir tarafının olmadığı düşüncesinden yanaydı.

İngilizceden çeviren: Kemal Atakay

Kitlelerin Aşağılanışı

PETER SLOTERDİJK

"Daha önce hiçbir şeyin bulunmadığı bir yerde ansızın ortaya çıkan kitle, hem gizemli, hem de evrensel bir olgudur."
Elias Canetti, *Kitle ve İktidar*

Bu yüzyılın, aralarında birinci sınıf yazarların da bulunduğu çeşitli yazarları, kitlelerin tarih sahnesine çıkışını çağımızın belirleyici özelliklerinden biri saymışlardır. Bu, sağlıklı saptamaların temelinde ve yakın yüzyılların kapsayabildiği en etkili felsefi düşünceleri destek alarak gerçekleşmiştir. Hegel'in kendi mantıksal izlencesi diye tanıttığı girişim, yani tözü özne olarak geliştirmek, aynı zamanda ortaya, hâlâ bizim çağımız olarak görünen çağın en güçlü politik temel ilkesi niteliğiyle çıkmıştır: Kitleyi özne olarak geliştirmek. Bu temel ilke, modernizmin projesi diye adlandırılan projeye içeriğini ve hedefini kazandırmaktadır. Gerek bizim için artık bir geçmiş olan nasyonal sosyalist dönem, gerekse bugün içerisinde seçeneği bulunmayan burjuvalar kimliğiyle yaşamakta olduğumuz sosyal demokrat dönem, yönlendirici düşüncelerini bu ilkeden türetmektedir. Her iki dönem için de geçerli olan itici güç, bütün iktidarın ve bütün geçerli anlatım biçimlerinin çoğunluktan kaynaklanmasıdır.

Kitle özneye dönüştüğünde, böylece de bir iradeye ve bir tarihe kavuştuğunda, biçimin konuyu istediği gibi biçimleyeceğine inanmış olduğu o idealist tepeden bakma çağı da son bulmaktadır. Kitle kendine özgü bir öznelli-

ğe ya da özerkliğe sahip bulunma bağlamında yetkin sayıldığı anda, efendinin metafizik ayrıcalıkları sayılanlar, yani irade, bilgi ve ruh, daha önce yalnızca bir konu gibi gözükmüş olana girmekte, ve bağımlı tarafa öteki tarafın ayrıcalıklarına yönelik talepler kazandırmaktadır. Yeniçağın büyük teması olan eşitlik, eski mantık yürütme biçimlerinde ve eski iktidar ilişkileri içerisinde aşağıda-olan ve farklı-olan şeklinde adlandırılan her şeyi kapsamakta, bu arada da doğal madde ile insan kalabalığı arasında hemen hiçbir ayrım gözetmemektedir. İstendiğince işlenebilecek bir malzeme olanın özgür biçime dönüşmesi ve hizmet edimleri içerisinde kaynayıp gidenin de kendini, artık kendine özgü bir amaç niteliğiyle kavraması öngörülmektedir. Ancak modern, etkinleştirilmiş ve öznelleştirilmiş insan kalabalığının, gerek savunucuları gerekse aşağılayıcıları tarafından bundan sonra da inatla 'kitle' diye adlandırılması, en büyük sayının özerkliğe yükselişinin henüz yetkinleşmemiş, dahası belki de yetkinleşmesi olanaksız bir süreç olarak algılandığına işaret etmektedir. Tözün özne olarak gelişmesi, Hegel'in yazılarında, yeniçağ kentlerinin sokaklarında ve varoşlarında olduğundan daha kolay gerçekleşmektedir.

Şu kadarını anlamış bulunmaktayız: Modernizmin kitleyi özne olarak geliştirme projesinde, fitili kolayca ateşlenebilecek, psiko-politik bir patlayıcı madde gizlidir. Bu madde hem yukarıdan hem de aşağıdan patlatılabilir.

Bütün gelişme programları gibi bu program da, yöneldiği tarafa, onun henüz olması gerektiği gibi olmadığını anlattığı anda, hakaret etmiş olur. Şurası açıktır ki, gelişmeye, geliştirilmek istenen incitilmeden ulaşılamaz. İlerleme ve eğitim düşüncesinin bu hassas sorunundan kaçınılmak istendiği takdirde, kitleyi gelişme beklentilerinden hemen aklamak ve ona olduğu konumuyla da hedefe tümüyle eriştiği konusunda güvence vermek zorunludur. İnsana ilişkin modern tartışmalar, "geliştirmek" ile "şımartmak" seçenekleri arasında, insanın kendi içerisinde bir son anlamına geldiği noktasına yönelmektedir. Güncel toplumsal sistemler ve bunların nüfusu üzerine, yani çoğunluklar ve büyük çoğunluklar üzerine konuşmak isteyen, büyük çoğunluğu aşağılamak ya da pohpohlamak arasında bir karar vermek zorundadır. Modern çağda kültür kavgaları ve ideolojik çatışmalar diye algılananlar, yapısal bakış açısından çoğunlukla aşağılayanlar ile pohpohlayıcılar arasındaki bir çekişmeden başka bir şey değildir – bu çekişme, kitlelere uygun düşmüş olma ayrıcalığı uğruna girişilen bir çekişmedir.

Bir toplulukla bağıntılı olarak, aşağılamak ile pohpohlamak arasında bir seçim yapmanın zorunlu olduğu noktada, nesnel bir tanınma sorunu diye

adlandırılabilecek bir şey vardır. Kitle kavramının içerisine, kendiliğinden tanınmanın esirgenmesi eğilimini doğuran özellikler de yerleştirilmiştir. Esirgenen tanıma, aşağılama demektir – tıpkı esirgenen ve aşağılanan dokunmanın tiksinme anlamına gelmesi gibi. Eğer modern dünya, bazı Hegel yorumcularının güçlü kanıtlarla tanımlamış oldukları gibi, tanınma uğruna yapılan genelleştirilmiş kavgaların arenası ise eğer, o zaman bu dünyanın kaçınılmaz biçimde aşağılamanın da salgına dönüştüğü bir dünya olması zorunludur – bunun bir nedeni, tanınmanın, değerinin azlığıyla doğru orantılı bir kaynak olmasıdır. İkinci nedeni, tanınma adaylarının kendi kendilerini sürekli çoğaltmaları yüzünden birbirlerini yine sürekli olarak aşırı zorlamalarıdır; son neden ise, kitlenin insanın bir aşağılama öğesini de devindirmeksizin ilişki kuramayacağı bir özne-benzeri'ni temsil etmesidir – bu bağlamda pohpohlamayı da içe dönük bir aşağılama olarak hesaba katıyorum.

Yeniçağın doğuştan varolan bir psikoz gibi içerdiği bu aşağılama dramasının tarihi ve mantığı üzerine bilinenler, fazla değildir. Örgütlü felsefe, bu temadan kaçınmıştır; kamuoyu ise savaş alanına özgürce bakmasını olanaksız kılacak ölçüde tanınma kavgalarıyla ve aşağılama ve tiksinme eğilimleriyle parçalanmış konumdadır. Önce burjuva sınıfı, daha sonra da işçi sınıfı ve azınlıklar olmak üzere, toplumsal öznelerin tarihte görülmemiş bir kendini yüceltme tutkusu sergilemeye başlamaları ve tutkuyu doyurabilmek için de politika arenasına inmeleri, bilindiği gibi, yeniçağın senaryosunun bir parçasıdır. Politik gruplar yalnızca belli bir yararın partileri diye anlaşıldığı takdirde, bunların 18. yüzyıldan beri kendileri için kullandıkları parti kavramı yeterince anlaşılamaz. Çünkü özgün politik gruplar hep aynı zamanda içerisinde kendini yüceltme tutkularının somutlaştığı güç alanlarıdır.

Bu yeni psiko-politikanın daha erken dönemlerinde, dinsel gerekçelere dayandırılan iç savaşla birlikte politik savaş düşüncesi de devlet tekniğine ilişkin bağımsız bir sanat alanı niteliğiyle doğduğunda, Hobbes, kitleyi uyruk olarak geliştirmek gibi geleceğe atıfta bulunan bir görevi üstlendi. Öznellik ile uyruk olmanın gerek etimolojik açıdan gerekse gerçekte birbirine uyduğu yolundaki saptamayı, Hobbes'un kuramsal dehasına borçluyuz. Bu olgu, İngilizce subject ve Fransızca sujet sözcüklerinde bugün de açıkça dile gelmektedir; oysa bizler, Almanca'da gerek resmi açıdan gerekse felsefe bağlamında kuşkulu bir nitelik taşıyan Subjekt sözcüğü ile yetinmek zorundayız. Yukarıdaki düşünce doğrultusunda, özne olarak geliştirilmesi öngörülen kitle, yeniçağın kuram sahnesine, devlet tekniği açısından modernleştirilmiş bir iktida-

rın buyruğundaki uyruklardan oluşma, bağdaşık kılınmış bir topluluk olarak girer. Bu kitlenin birincil özelliği, mantıklı uyrukluğudur – ya da devlet içerisindeki gönüllü edilginliğidir. Hobbes, kitlelerin özne niteliğine duyduğu ilginin gerekçesi olarak, iç savaştan ötürü sarsıntı geçirmiş devlet mekanizmasını yeniden tasarımlamak niyetini gösterir; bu, ister partili, ister özel kişiler olsunlar, bireylerin kendilerini yüceltme tutkularım –Hobbes, bunu herhalde gururun ve kendinden yana çıkmanın çılgınlığı diye adlandırırdı– commonwealth'in esenliğinden daha üstün tutma olanağını asla sağlamayacak biçimde gerçekleştirilecektir. Hobbes'a göre, bu hedefe ulaşabilmek için tanınma bekleyen bütün adayların – yani mutlakiyetçi devletin bütün nüfusunun, özellikle de yüksek soylular ile toprak soylularının – politik açıdan hadım edilmeleri gerekliydi; istisnasız herkese devlette yaşama yeteneğinin uyrukluğun markası ancak böyle verilebilirdi; bu bağlam içerisinde başlangıçta her şeyden önce dine ilişkin sorunlardaki uyrukluk, inanç uğruna yürütülen kutsal öfkeden vazgeçiş yer alır. Burjuva vicdanı, kamusal alanı memnun etmek uğruna iktidara ilişkin kendi adaylığını elinden çıkarmasıyla uyruk konumundadır. Uyruk olan, bundan böyle yalnızca tek bir iktidarın, tüm yasal gücün görev başındaki taşıyıcısının varolması gerektiğini, kendisinin de bütün başkaldırı ve inanç çıkışlarını bu yapay efendiye devretmiş olduğunu bilir. Bunun sonucu olarak, kendi yararına boyun eğen uyruk, egemenliği yalnızca kendisinin dışında, hükümdarın kişiliğinde görebilir; hükümdar, mantığın kanallarına girmiş olan güç potansiyelini, psikanaliz bağlamında konuşacak olursak eğer, bütün uyrukların üst-ben'ini temsil eder.

Hobbes, politik alana ilişkin bu yeni düzenlemesinin, çoğunluğun kişisel düşüncesine aykırı olduğunun bilincindedir – bu nedenle, kendi devlet mekanizmasını her türlü savaşçı büyüklenmeden çok daha derinde yatan temeller üstüne oturtma gereğini duyar. Uyruk arayan, insanı kökünden yakalamak zorundadır. Devleti mantık açısından inceleyen Hobbes, herkesi işlevsel bir uyrukluk ilişkisi içerisinde tek bir iktidar sahibinin buyruğuna sokabilmek için, bütün bireysellikleri antropolojik bağlamda sağlam, doğal ve ortak bir temele indirgeme girişiminde bulunur. Çünkü genel bir bağdaşık uyrukluk konumunun güvence altına alınabilmesi, ancak insanın doğasında, her koşulda tanınma tutkusundan çok daha güçlü bir biçimde etkin olan bir şeyin varlığı koşuluyla olanaklıdır; sözü edilen tutkuya ilişkin olarak vatandaşlar, onyıllarca süren iç savaşlar sırasında açık seçik ve korkunç örnekler sergilemişlerdir.

Bir devlet kuramcısı olarak Thomas Hobbes, insanın doğasında bu türden bir uyrukluluk konumuna karşı eğilim yaratan bir güdünün varlığını ortaya atabilecek kadar iyimserdi, fakat bir antropolog olarak bütün insanlar için aşağılık düzeyinin ortak koşullarını varsayacak kadar da kötümserdi. Hobbes, sonradan Spinoza'nın da yaptığı gibi, bütün bireylerin kendi varlığını sürdürmeye yönelik vazgeçilmez bir çabayla dolu oldukları varsayımından yola çıkar. Son noktada bu çabanın Hobbes için savunmaya yönelik bir anlamı vardır. Kıskançlık ve kişisel yararlara yönelik yoğun istekler gibi yayılmacı tutkular, her ne kadar kendi varlığını sürdürme çabasının en güçlü öğeleriyseler de – bunu, Leviathan'ın o ünlü 13. bölümünden (Part One, Of Man) öğreniriz–, bütün nedenler arasında adı korku olan, muhafazakâr bir neden de vardır; korku, bütün olumlu isteklerden çok daha güçlü bir etki yaratır ve insanın belirgin ya da örtük yok etme korkutmaları karşısında kendi için duyduğu mantıksal kaygı niteliğiyle, uyrukluluğun evrensel temelinin de korkuda aranması gerekir. Korkutulmayan insan, kurtarılmaz – insanları devlet eliyle oluşturulmuş kurumlar içerisinde barışçı biçimde birlikte yaşamaya zorlama sanatının, başka deyişle mutlakiyetçi sanatın gizli temel ilkesi, işte budur. Bu nedenle, yeniçağın iktidar kavramının en önemli potansiyeli, inandırıcı biçimde korkutmaktır, yani uyruklara efendileri olan ölümü göstermektir. Modern yüce tipinin kökenleri işte bu düzenlemede yatar. Modern devletin kaba güç tekeli diye adlandırılan şey, yüce devletin iç ve dış tehlikelerin tiyatrosu olarak kendi hesabına sergilediği korkutma tekelinden ayrı tutulduğu sürece anlaşılamadan kalır. Korkutma, iktidarın kullandığı, uyrukları ve komşuları akıllarını başlarına toplamaları yolunda uyaran en güçlü konuşma eylemidir.

Hobbes'un temel yönelimi – insan davranışının korku gibi kesin bir temele dayandırılması – çığır açıcı sonuçlar doğurmuştur. Bu yönelimle birlikte, insanları aşağıdan yukarıya uzanan bir çizgide düşünen ve insan doğasını, kuramsal düzlemde kestirilebilir kılmak amacıyla, en aşağı itkiler düzleminde kurgulayan bir çağ başlar. Gerek politik gerekse sivil bağlamda makine yapımcılarının ve gerek fizik gerekse ahlak bağlamında anatomi uzmanlarının çağında yaşamamız, nedensiz değildir. Bu bir alçaklık olsa bile, yine de bir yöntemi bulunmaktadır – bütün bir çağ boyunca insana ilişkin konularda açıklamak, anlamak ve aşağılamak, aynı şey anlamına gelecektir. Acaba yine de bu andan başlayarak şu cümle mi geçerli olacaktır: Her şeyi anlamak, her şeyi hoşgörmek demektir. Tamamen değil, çünkü her şeyi anlamak, aslında her şeyi aşağılamak anlamına gelmektedir. Kişisellikten uzak bir aşağılama-

ya yönelik, yöntem bağlamında düzene kavuşturulmuş bir eğilim, insana ilişkin modern politik öğretinin düşünce temellerine sızmaktadır. Tekdüze bir uyruk öznelliğinden beklenen yarar, doğrudan, genel bir düzey düşüklüğüne ilişkin güvenilir bir temelden beklenen yarar kaynaklanmaktadır. Burdan çıkan bir başka sonuç da, eşitliğin hiçbir zaman kendi başına bir değer taşımamış olduğu, fakat dinamik modern devletin kendini iyi saptanmış ortak bir insan doğası temelinde örgütleyebilmesi için bir araç anlamını taşıdığıdır.

Şimdi itiraz olarak Hobbes'un gerçek otoriteden yoksun bir abartmacı, mutlakiyetin emrindeki bir şeytanın avukatı olduğu, hep abartılara kaçtığı, ve ona modern demokrasinin atalarından biri olarak saygı duymamızın gerekmediği ileri sürülecektir. Hobbes'un hayatı boyunca, fobilerle örülü yaradılışının tutsağı kaldığı ve kendi çağının karanlıklarının ötesinde düşünmeyi başaramadığı söylenecektir. Ama bunlar, modern ve özgül nitelikteki politik antropolojilerin Hobbes'la birlikte başlamış olduğu gerçeğini değiştiremez, çünkü Hobbes, eşitçiliğin, yani politik yeniçağın da ölçütlerinden biri olan insanların eşitliğine ilişkin inancın temellerinin atılmasına başka hiç kimsenin başaramadığı ölçüde katkıda bulunmuştur. Hobbes'çuluk ile birlikte, soylular sınıfının kuramsal düzlemdeki tasfiyesi de başlar. Fransız Devrimi'nin terörü, burjuva kökeninden gelenlerden daha yüksek olmak isteyen bütün kafaları kesme iradesini dile getirmezden yüz yıldan fazla bir zaman önce modern politik antropoloji, doğadan alınma psikolojik kanıtlar aracılığıyla bütün insanların yaşamlarını aynı ruhsal konumlar temelinde sürdürdüklerini ve aralarındaki bütün toplumsal ya da sınıfsal ayrımların, içsel güdülerinin kitlesel benzerliği karşısında bir önem taşımadığını kanıtlayarak, soyluluk düşüncesini yıkar.

Hobbes'ta soylular sınıfının kuramsal yıkımını özellikle belirgin kılan, son çözümlemede insanların istisnasız olarak korku tarafından devindirildikleri yolundaki öğretidir, çünkü korkuyu evrensel bir motor olarak ilan eden, soylular sınıfının ölüm korkusunu aşağı görme biçimindeki geleneksel özgerekçesini yıkmış olur ve insana en özgü olanı aşağılayan aristokrat kökenlileri de gerekçesini akıl, korku ve varlığını sürdürmenin oluşturduğu nedenler ittifakında bulan, orta düzeydeki bir insanlığın çerçevesi içerisine sokar. Modern çağ, program ve uygulama olarak bu orta konuma demir atmıştır. Bunun dışında, soylular sınıfının psikolojik bağlamda çürütülmesi, karşılığını 18. yüzyıl Fransız ahlakçılarının ermişi ya da iyi insanı çürütmelerinde bulur, çünkü Hobbes'un köktenci bir neden olan korku ile soylu yaşamın köklerini kesmesi gibi, ahlakçılar da *amour-propre* gibi bir köktenci

nedenle, bir zamanlar kutsal yaşamın kaynağını oluşturan bencillikten uzaklık idealinin düşünce temellerini yıkarlar.

Hobbes, etkisini bugüne kadar koruyan politik antropolojinin atasıysa eğer, o zaman Spinoza'nın da kitlenin felsefe düzlemindeki asıl kâşifi sayılması gerekir. Spinoza, insan topluluğunun – o, geleneğe bağlı kalarak bu topluluğu *vulgus* diye adlandırır – kendini akılcı düşüncelerle değil, fakat hep duyusal tasarımlarla, imgelerle ve coşkularla, yani imgelemle yönlendirdiği olgusu karşısında, kendi kendini nasıl yönetebileceği sorusunu ilk olarak ortaya atmakla, modern demokrasinin ilk antropologu olmaktadır. Spinoza, insan topluluğunu aklın düzeyine, dahası mantıksal ergenliğe vardırmayı öngören ve sonradan onca başarılı olan yaltaklanma kuramıyla zaman yitirmez. O, ebedi bir gazeteci-karşıtı'dır. Büyük izleyici çevresi için yalan da söylemez. Spinoza, kitleyi özne olarak geliştirmeyi asla amaçlayamaz; ona göre, kitleyi oluşturan görünüşteki öznelerin hepsinin tanrısal töze geri indirgenmesi gerekir; bu özneler bulundukları konum içerisinde varlık gerekçelerini hep o tözün kipleri olarak kazanırlar. *Vulgus* da tanrısal tözün bir kipidir – bu nedenle *sapiens* için önemli olan tek şey, insan topluluğunun temel özelliğine, imgelemler doğrultusundaki bir yaşama uymaktır. Bu özelliğe saygı duymak, onun gerçek gücünü kavramlara dökmek gibi önemli bir çabayı gerektirir. Eğer insan topluluğu herhangi bir zamanda kendi üzerinde güç sahibi olacaksa – ki demokrasi istemi, bundan başka bir anlam taşımaz–, o zaman çoğunluğun kendini düşlemler temelinde nasıl yönetebileceği sorusunun açığa kavuşturulması gerekir. Spinoza'nın demokrasisi, insan topluluğuna akla benzer düşlemleri, yani düşlem düzleminde akla uygun olanın yerini tutabilecek şeyleri sağlayabilecek bir toplumsal düzendir.

Bu düşüncelerde, kitle kültürüne ilişkin ilk ve en cömert sezgi söz konusudur, çünkü Spinoza, çoğunluğun düşlemlerce yönlendirilen modus vivendi'sini asla tanımamazlık etmemektedir. Ayrıca onu eğitim yoluyla tasfiye etmek de istemez, çünkü kitle pedagojisinin tek yapabileceği, bazı düşlemlerin yerine başkalarını geçirmektir; bunun yerine Spinoza, insan topluluğunu kendi düzleminde olmak üzere, sınırlı yaşamın akla daha az ters düşen ve kendine daha az zarar veren bir biçimine yönlendirmenin olanaklı olup olmadığını sorgular. Kendi öğretisinin ayrıcalıklı yanının toplumsal yaşamı desteklemesi olduğunu söyler; bunu da öğrencilerini "kimseden nefret etmemeye, kimseyi aşağılamamaya, kimseyle alay etmemeye, kimseye öfkelenmemeye ve kimseyi kıskanmamaya" (*Ethik*, Teil II, Lehrsatz 49, Scholium)

yönlendirerek gerçekleştirmek ister. Gerçekte Spinoza'nın topluluk kuramı, insanın donanımının sınırlı biçimleri bağlamında pohpohlamaya dayanmayan bir davranış biçiminin de olabileceğinin tikel örneğini oluşturur – bu, düşlemlerin düzleminde kalmayı sürdüren yaşamı, ne ise o olarak tanıyan bir tutumdur. Spinozacılığın etkinlik tarihi doğal olarak insanların yalnızca esirgenen tanıma yüzünden incinmekle kalmadıklarını, fakat esirgenmeyen tanımayla da zorlanabileceklerini göstermektedir.

Spinoza, yeniçağ anlamında kitle olarak insan topluluğunun politik sorununun kâşifi olmasının yanı sıra, 'farkına varılmaya değer olmayan'ın farkına varılmasıyla ortaya çıkan estetik ve ahlaki sıkıntıyı gözler önüne sermiş olan bir yazardır. Duygulanımlara ilişkin tanımlamalarında Spinoza, aşağılamayı *(contemptus)* bir objenin, tinin saygısını kazanma girişiminde başarısızlığa uğraması diye belirler.

> "Aşağılama, varlığıyla tini, onda gerçekten bulunandan çok, bulunmayanı tasarımlamaya itecek kadar az etkileyen bir nesneye ilişkin tasarımdır." (*Ethik*, Teil III, Definiton 5)

Bu formülde "nesne" yerine kitle terimi kullanıldığı takdirde, kitle, tinin ilgisini kendi üzerine çekmenin olanaksızlığıyla tanımlanmış olacaktır, çünkü kitle, 'özelliği-olmayan'ı temsil ettiği ölçüde 'dikkate değer olmayan'dır. Kitlenin keşfi, beraberinde 'ilginç olmayan'ın ilginç olan düzeyine yükseltilmesini getirmektedir. Demek ki ilginç olmayan niteliğiyle dikkati çeken, 'aşağılanmaya değer olan'ın mantıksal biçimidir – gerçekte varolan hiçlik, onda görüş alanına girmektedir. Bu nedenden ötürü kitle kültürü, 'ilginç olmayan'ı en dikkati çeken olarak geliştirme girişimine bağlı kalacaktır. Kitle kültürü, son derece sıradan nesneleri ve kişileri – bu arada Spinoza'nın, daha önce başka nesnelerde görmüş olduklarımızdan ayrı yanları bulunmayan nesneler diye adlandırdıklarını da; burada yalnızca bıkkınlık getirene kadar görmüş olduklarımız, biçiminde bir ek eksiktir – görüş alanının en önüne getirdiği için hep dikkati çekme stratejilerine bağımlı olacaktır. Bundan çıkan sonuç, kitle kültürünün sıradanlığın özel etkilerle donatılmasını gereksineceğidir.

Yeniçağın tarihinin, daha önce ilginç gözükmemiş grupların aşağılamaya veya dikkat edilmemeye baş kaldırmalarından oluştuğunu görmemek olanaksızdır. Yeni toplumsal tarihin tözü, özsaygının kurulmasına yönelik bir dizi kampanyada yatmaktadır; bu kampanya çerçevesinde hep yeni top-

luluklar, tanınma istemleriyle öne doğru ilerlemektedir. Kaba güç, yeni grupların ilgiyi zorla kendilerine çekmek için kullandıkları evrensel bir dildir; politika sahnesinde etkisiz kalması olanaksız bir özel efekttir. Her yeni politik özne, bir efendi gibi aynı zamanda korkutabilen ve ciddi bir durumu açıklayabilen bir eylem odağı gibi davranır davranmaz önem ve saygınlık kazanmaktadır. Yine açık olan bir nokta da, böyle gösterilerde her zaman dünün doruklarının ve o zamana kadar tanımayı gerçekleştiren konumun ele geçirilmesinin söz olduğudur.

Yukarısı ile aşağısı arasındaki ilişkiler tersine döndürülmeden bu türden saldırılar düşünülemez. Genç Goethe, "Prometheus" adlı şiirinde tanrılarla insanlar arasındaki geleneksel ilişkiyi bile değiştirmiş ve asi devini 'tanrıyı aşağı gören'e dönüştürmüştür. "Şu güneşin altında sizlerden daha yoksulunu tanımıyorum, ey Tanrılar!" İnsana dost devin kendi yüreğine yönelttiği: "Her şeyi yetkin kılan, sen değil miydin?" sorusuyla, eskimiş olan üst-dünyaya artık güçten yoksun kılındığı gösterilir. Bir zamanlar en yüce ve en soylu olan, bundan böyle başkalarına da verebileceği bir onura bile sahip değildir. Artık bir çırpıda ilginç olmaktan çıkanlar, tanrılardır; ve devin korumasındaki insanlar, yeni ve meşru bir ilgiyle kendi bağırlarındaki bilmeceler dağarcığına eğilirler.

Hegel, efendi ve uşak diyalektiğine ilişkin çözümlemesinde benzer bir düşünce yürütme biçimiyle, dünün ezilen ve aşağı görülen bölümünün zorunlu olarak nasıl bugünün egemen ve kendine de saygı duyan bölümüne dönüşeceğini gösterecektir. Başlangıçta uşak konumuna girmesi öngörülen taraf, tanınma uğruna girişilen ölüm kalım savaşında titremiştir, gözlerinin önündeki ölümde sınırlarına varmıştır, ve onu ölüme götürebilecek olanda da efendisini görmüştür. Yitiren, titremiş olmasından ötürü kendini bağımlı kılmıştır ve yaşamı için yalvarırken dua etmeyi, dua etmeyle birlikte kölenin efendiyi övmesine yarayan dili, gönüllü ve iradeden yoksun boyun eğişi, ve en koyu teslimiyetin göstergelerini öğrenmiştir. Ancak uşak, yaşamın doğrudan keyfini çıkarmaktan feragat ederek dünyanın bir zaman parçası boyunca gerçek anlamda emek harcarken, pratik beceriyi, *savoir faire*'den kaynaklanan yetkiyi kazanır; efendi ise gittikçe artan ölçüde, iktidardan yoksun sonuçların keyfini çıkarma konumu içersine kapanır, bu arada da olaylar bağlamındaki yönetimsel becerisini yitirir. Sonunda efendiden geriye yalnızca duyumcu bir kabuk kalır; artık yeni efendi kimliğiyle dünyanın ve kendi kendisinin keyfini çıkaran, politeknik bağlamda eylemde bulunan uşaktır.

Hegel, Spinoza'nın öğretisini tersine çevirerek tözü özne olarak geliştirmek istediğinde, bu girişim uşağın engellenemez bağımsızlaşmasında pragmatik artısını bulur. Daha önceki töz, yani uşaksı kitle, her şeyi işleyerek ve hepsinin üstesinden gelerek iktidara ulaştığında, artık aşağılanmaya layık olmaktan da çıkmıştır; tarihsel kavgaların başlangıcında saygınlıktan uzak bir konuma girmiş olsa bile – çünkü yaşamı için yalvaran, artık onurlandırılabilecek konumda da değildir –, tarihin sonunda kendi kendini doyuma ulaştırabilen evrensel sınıfa dönüşmüştür.

Uşağın kendi kendini doyuma ulaştırmasının hemen gerçekleşememesi, emeğin tarihini ve tarihin emeğini koşul kılması – bu uyarı, Hegel'in araştırmasından da kaynaklanmaktadır. Kendini doyuma ulaştırabilen kitle, tam anlamıyla kendinin keyfini çıkarabilmekten, kaçınılmaz bir erteleme nedeniyle henüz uzaktır. Koşullar henüz olgun değildir; ve düşünce temellerinin hazırlanması gereklidir. Keyif çıkarmazdan önce paylaşım değiştirilmelidir. Paylaşım değiştirilmeden önce de iktidara gelinmelidir. Bu nedenledir ki, sabırsızlık, ertelemeyi zorunlu kılan nedenler aracılığıyla daha sonraki tarihin itici gücü olabilir. Halinden memnun olmama, kısa sürede öğretilir ve militanlaşır; bilgi temeline dayanan bir başkaldırının sözcüleri olarak entelektüeller diye adlandırılanların yardımıyla, kendine zamanı geldiğinde kuramsal bir anayasa hazırlar. Bu duruma kimse, doyumsuz toplum içerisindeki her türlü kökten ilerici uygulamanın temelini formülleştiren genç Karl Marx kadar katkıda bulunmamıştır:

> "Köktenci (radikal) olmak, meseleyi kökünden yakalamak demektir. Fakat insan için kök, insanın kendisidir. Alman kuramının köktenciliği için en açık kanıt...onun...dinin yürürlükten kaldırılmasından kaynaklanmasıdır. Dinin eleştirisi, insanın insan için en yüce varlık olduğu öğretisiyle, yani içerisinde insanın aşağılanmış, köleleştirilmiş, terk edilmiş, aşağılanmaya layık bir canlı olduğu bütün koşulları kökünden değiştirmeye yönelik bir kategorik buyrukla son bulur..."

Bu cümlede genç Hegelci, ya da bugünkü deyişle, sosyal demokrat etik en yetkin anlatımını bulmaktadır. Bu etik, gerekçesine, aşağılanan insanı insan için en yüce varlığa dönüştürme istemiyle kavuşur – bu da, doğrudan bütün nesnel aşağılanmaların ortadan kaldırılmasını talep etmek anlamına gelir. Mutsuz kitle, kendini doyuma ulaştırma arayışı sürecinde gerçek anlamdaki doyuma, insanın öznel aşağılanışının insan eliyle ortadan kaldırıl-

masıyla, yani tepeden bakan sınıf olarak soyluların tasfiyesiyle değil, fakat ancak kendi konumunun aşağılanmışlığının bütün koşulları ortadan kaldırıldığında varabilir. Öte yandan çoğunluklar, iki yolla aşağılanabilirler ya da insanlıklarından edilebilirler – politik bağlamda giderek yozlaşan iktidar sistemiyle, toplumsal bağlamda ise insanı boşluğa itici çalışma sistemiyle (insanın üçüncü aşağılanma biçimi, yani bayağılığa sürükleyici bir iletişim sistemi içerisinde yalnız başına bırakılması, henüz 19. yüzyıl devrimcilerinin görüş alanlarının dışındadır; yalnızca, başta Baudelaire ve Mallarmé olmak üzere, bazı önemli sanatçılar, insanın bayağı iletişimlerle artan ölçüde aşağılanması karşısında neredeyse peygamberlere özgü bir tepki göstermişlerdir). İlki, yani ezilen insanın politik aşağılanmışlığı konusunda Marx, her zaman çok açık olmuştur. 1843 yılında Ruge'ye yazılan bir mektupta şöyle yazar:

> "Despotizmin tek düşüncesi, insanın aşağılanmasıdır, insanlığından yoksun kılınmış insanın yaratılmasıdır... Despot, insanları hep aşağılanmış olarak görür. Onun gözlerinin önünde insanlar onun için aşağılık yaşamın bataklığında debelenip dururlar ve kurbağalar gibi, o bataklıktan her defasında çıkarlar... Monarşinin ilkesi, aşağılanmış, aşağılanmaya değer, insanlığından yoksun kılınmış insandır..."

Aşağılanmanın çoğunlukların yabancılaştırıcı çalışma sistemine hapsolmasından kaynaklanan ikinci türüne gelince, Marx bu konuda yaşamı boyunca derin bir ikileme saplanıp kalmıştır; bunun nedeni, öğretisinin emekçi sınıfının sefaletinin hafifletilmesinden yana mı, yoksa artırılmasından yana mı çıkması gerektiği konusunda yapısal bağlamda karar vermeye yeterli olmamasıdır. Ancak genç Marx için devrimin kategorik buyruğu bağlamında henüz mutlak anlamdaki antropolojik devrim, tözün en yüksek özne biçimine dönüştürülmesi önemlidir. Özgün Marksizmin parolası, ancak sınırsız biçimde kendi ürününü yiyenin geleceğin gerçek efendisi olarak tadını çıkarabileceğidir. Bütünün bütün tarafından tüketilmesi, klasik felsefenin son düşüncesidir – bu kavram, yüzyılın devrim kavramına kendi üst tonlarını ve tümüyle engellenmeyen bir keyfini çıkarmaya ait olacak bir son dönem tasarımının bağlantılarını vermiştir. Buna karşılık 19. yüzyılın akışı boyunca işçi hareketinin pragmatik güçleri, kitle kültürünün uzun vadeli projesi içerisinde emekçi sınıfının durumundaki sürekli ve küçük iyileştirmelere de çok değer vermekten yana olmuşlardır. Oysa erken doyum ve sınırlı tüketime

yönelik küçük adımlar, kitleyi ve onun koruyucularını yeni tehlikelerle karşı karşıya bırakır. Böyle bir ilerleme aşağılanmışlık bağlamında yalnızca yapısal bir değişiklikten ibaretse, o zaman ne olacaktır?

Gelişmenin bu evresinde soruna Nietzsche el atmıştır. *Zerdüşt*'ün yazarı da – bu noktada Hegel'e her ikisinin çoğu yorumcularının belirttiklerinden de çok daha fazla benzer bir biçimde – aşağılanmışlığın, sadece aşağılamaya öznel bir biçimde son vermekle ortadan kaldırılamayacak nesnel bir konum olduğunda direnmiştir. Sosyal demokrat iyilik, tek başına sorunu çözmeye yeterli değildir. Son insanın görünüşte aşağılanmadan özgür, kendini beğenişi, Nietzsche'ye göre doğrudan nesnel aşağılanmışlığın simgesidir.

> "Ne kadar yazık, insanın artık hiçbir yıldız doğurmayacağı zaman gelmekte... artık kendini aşağılayamayan en aşağılık insanın zamanı gelmekte.
>
> Bakın! Ben, size son insanı gösteriyorum.
>
> Sevgi nedir? Yaratı nedir? Özlem nedir? Yıldız nedir? – böyle soruyor son insan, ve gözlerini kırpıştırıyor."

Burada aşağılanmaya layık sıfatını hak edenin kendi kendini doyuma erdirme olmadığı belirtilmelidir; aşağılanmışlık, kendini doyuma erdirmedeki sınırlılıktır. Son insan Zerdüşt'e göre aşağılanmaya layıktır, çünkü o isteseydi, küçük dünyevi zevkler karşısında kendini dizginleyebilirdi; Zerdüşt için son insanlar aşağılanmaya layıktırlar, çünkü haz alışları yukarıya doğru açık değildir. Bu insanlar aşağılık görünürler, çünkü aristokrat kökenli tutkuları, kendilerini aşma tutkularını ve yaratıcı harcamayı bir delilik diye ilan edip, soylu ve kendisine meydan okunmuş yaşamın ölçütlerini bir bütün olarak aşağılamaya başlamışlardır. Bu insanlar aşağılık görünürler, çünkü kendini doyuma erdiren kitlenin değerlendirmelerini ve isteklerini aşan şeyleri, kitleye özgü biçimde aşağılamaktadırlar.

Böylece Nietzsche'nin provokasyonunu, kitlenin kendi ufkunu aşan her şeyi aşağılamasını, yanıtlayıcı, düzeltici ve güçlendirici bir aşağılama için malzeme yapması oluşturmaktadır. Zerdüşt'ün araya girmesiyle aşağılama, karmaşıklaşır; ikinci aşağılama çerçevesinde bir önceki aşağılama baştan değerlendirilir ve kendi kendisine doğru yönlendirilir. Nietzsche'nin, zayıflığın güçlülüğe yönelik, ahlaki temel kazandırılmış aşağılamaya kaçışı öngö-

ren önyargı kuramları, bu dönüşümün mantıklı izleridir. Bu, bugüne kadar kitle kültürü içerisindeki toplumsal-psikolojik koşulların yorumlanması için kullanılmış en güçlü araçtır; ve elbette kimin kullanabileceğini ve kullanması gerektiğini söylemenin pek kolay olmadığı bir araçtır. Hatta daha da ileri gidilerek, modern çağın kamusal alanını dinamik konuma getirenin, Nietzsche'nin sergilediği türden yeniden değerlendirme kavgaları olduğu da iddia edilebilir. (Anlambilimsel iç savaş gibi tehlikeli bir deyişin herhangi bir açıdan konuyla ilintisi bulunsaydı eğer, o nokta herhalde burası olurdu.)

Aşağılamanın ikinci türü de zorunlu olarak ortaya ikili bir görünümle çıkmaktadır: Yukarıdan, hedeflerinin kitlece aşağı görüldüğünü bilen son seçkinlerin kitleyi aşağılamaları olarak, bir de kendi yaşama biçimlerine mutlak anlamda geçerlik kazandıran ve onları aşağılayan gözlemcilerinden kurtulmak isteyen, artık esneklik kazanmış kitlelerin seçkinleri aşağılaması olarak. Birinci konum bağlamında, herhangi bir gelecekte bu konumu Nietzsche'den daha iyi savunabilecek bir avukat bulmak herhalde olanaklı olmayacaktır; Nietzsche, sosyal demokrasinin evrensel ve hümanist kendini doyuma erdirme idealinin karşısına, yaratıcı azınlığın kendilerini hümanist olmaktan da ötede konumlandıran yüceltilmiş idealini çıkartmıştır. İkinci tutumu temsil edebilmek için İkinci Dünya Savaşından bu yana sol-Hegelci ya da pragmatik ana akımın sayısız aydınları çaba harcamaktadırlar; bu akım son zamanlarda genç Aristocuların ve din ahlakçılarının desteğiyle güçlenmektedir. Bu bağlamda son zamanlarda filozof Richard Rorty, özel bir başarı sergilemektedir; Rorty, dolambaçlı yollara sapmaksızın – son insanların Amerikalı olmaları koşuluyla –, son insanın kampına katılmakta, Kierkegaard'dan ve Nietzsche'den Adorno ve Foucault'ya kadar bu son insanlara eleştiri yöneltmiş olanları da açıkça yorucu, hoş olmayan, kahramanlık meraklısı snoblar diye nitelendirmektedir. Virginia'nın ikliminin etkisiyle sosyal demokrat olan Rorty, aşağıyı 'aşağı' gören biri olarak Amerikan düşünün yeni bir versiyonunu, sıradanlığa korkusuzca yürümeyi ve gerektiğinde Avrupa'dan ikinci bir kopuşu savunmaktadır.

Aşağı görülmeye layık olanın felsefesine son önemli katkıyı Martin Heidegger, *Varlık ve Zaman*'ın ünlü 27. paragrafıyla ("Onlar" paragrafı) yapmıştır. Burada Hegel'in tin ideolojisine sert bir karşı çıkışla insana ilişkin modern bir yorum getirilir : "İnsanın 'tözü', tin değil... fakat varoluştur (S.u.Z. s.117). Ancak varoluş, kaçınılmaz bir biçimde bayağılığa düşme ile varlığın gerçek korumasına yükseliş arasındaki kopuşun gerçekleştiği alan-

dır. Heidegger, Onlar'a ilişkin dahice portresiyle kitle-varlığı'nın solgun kimliğini kurama açmıştır. Heidegger'e göre Onlar-kitlesi için her zaman geçerli olan, "Ötekiler'in devralınmış olan iktidarı geçerlidir. İnsanın kendisi de Ötekiler'e aittir ve onların iktidarını güçlendirir." Ancak Kendi'ne böyle "Onlar" ya da kitle aracılığıyla kavuşmuş olan kişi – ki, Heidegger'e göre "başlangıçta ve çoğunlukla" herkes böyledir – bu tekdüzeleştirmeyi henüz hiç duyumsamamıştır.

> "Bu göze çarpmazlık ve saptanamazlık içerisinde Onlar (Man) , asıl diktatörlüklerini kurar. Onlar nasıl keyfini çıkartıyorsa, biz de öyle keyfini çıkartırız ve eğleniriz; okuruz, görürüz ve edebiyat ve sanat üzerine onlar nasıl görüyor ve yargıya varıyorsa, öyle görüp yargıya varırız; ama aynı zamanda da kendimizi büyük kitleden onlar nasıl geri çekiyorsa, öyle geri çekeriz; onları öfkeye sürükleyen şey yüzünden biz de öfkeye kapılırız...Kamuoyu, her şeyi karartır ve böylece üstü örtüleni, bilinen ve herkese açık diye tanıtır... Herkes, Öteki'dir ve hiç kimse kendi değildir. Onlar... aslında hiçkimse'dir..." (S.u.Z. s.126-128).

Heidegger'in varlığa ilişkin ve kitle yerine kullanılan *onlar* kipiyle yaptığı, kurnazca ve çağrışımlı tanımlama, istisnasız herkesi saptamanın aşağılayıcı konumu içerisine alır: Ötekiler, herkesin içine sızmıştır; böylece varlık, hep başkalarıyla yozlaşmış bir birlikte-varlık anlamını taşıdığı ölçüde, aşağılanmaya değer oluş da varlığa yapışık bir öğe olarak kalır. Onlar çerçevesinde Öteki, asıl ve kararlı Kendi'den hep önce gelir. Bu nedenle, salt insanlar için aşağılanmış, onlar-vari, Hiçkimsenin-diktatörlüğü altında darmadağınık yaşamamak olanaksızdır, çünkü herkes kendine önce *Onlar* olarak gelir. Buna karşın Heidegger'in felsefe projesinin anlamı, aşağılanmış-olmama'ya, köktenci kılınmış, özgün ve aşağılanmışlıktan uzak bir varlığa yönelişi hazırlamaktır. Ancak bu uyandırmanın nasıl gerçekleşeceği, sonuna kadar aydınlığa kavuşmadan kalır; bunun birinci nedeni, kendini Onlar'dan ayırma ve Asıl-Varlık'ın bir kahramanı olma isteminin, Onlar'a özgü bayalığın bir sonraki numarası olup olmadığına hiçbir zaman kesinlikle karar verilememesidir; ikinci neden ise, bayağı temel konumdan ("Önce-ve-Çoğunlukla" konumundan) soylu bir ciddiyete geçmenin güvenilir bir yolunun olmamasıdır.

Bir bütün olarak modern mépris'nin (aşağılamanın) gelişme sürecine bakıldığında, tanınma uğruna verilen genelleştirilmiş savaşların, harekete geçirilmiş kitle toplumlarını vahşi grup dinamiğinin kalıcı süreçlerine sü-

rüklediğini görmemek olanaksızdır. Bu süreçler, açıkça tartışılmadıkları ölçüde gerçek niteliğini kazanmaktadırlar. Kolayca görülebileceği gibi, bunların değişimleri ve yorumları bakımından durum parlak değildir, çünkü bugüne kadar geçerliğini korumuş koşullar altında bu alandaki bütün aracılık girişimleri, aracılık olarak değil, fakat yan tutma olarak algılanmaktadır. Bu, toplumsal felsefenin bilinen bütün türlerinin asıl sorun, yani grup ve kitle dinamizmi sorunu karşısında iflas ettiğini söylemenin yalnızca farklı bir biçimidir. Filozofların yaptıkları, toplumu farklı biçimlerde pohpohlamak olmuştur; oysa yapılması gereken, toplumu kışkırtmaktır. Ancak varolan gerilimlerin ve bunların dışlaşma biçimlerinin sağaltım amaçlı bir kullanımının nasıl olabileceği, bugüne kadar neredeyse hiç tartışılmamıştır; kesin olan tek nokta, mizah duygusunun adalet duygusuyla katharsis'e yönelik bir birleşmesi gerçekleşmeden bu sorunlu ve sinirli kitleler için bir çıkış yolu bulunamayacağıdır. Her zaman aşağılayan ve aşağılanan aşağılama olarak ortaya çıkan aşağılamanın kendisinin karmaşık yapısı, yozlaşmış alana yaklaşma girişimlerini çok güçleştirmektedir. Belki de ancak resmi yardımcılardan, hesaplaşan ve dengeleyen sanatçılardan oluşma yeni bir kuşak bu alandaki bataklığa dönüştürme eğilimlerini tersine döndürebilecektir. Şu sıralarda ABD'de, high and low culture çatışkısı üzerine yapılmakta olan bir incelemede yapılan saptama, sınırsız olarak geçerlidir: "When high meets low two open wounds are facing each other... each side, moving between confidence and despair, suspect the other to represent its lack."

Modern toplumun psiko-politik alanında ortaya çıkan ve burada değinilen türden sorunlar, düşünce tarihine yönelik yeni araştırmaların çoğu tarafından yanlış değerlendirilmektedir. Bu araştırmalar, geç 19. ve erken 20.yüzyılların aydınlarının seçkinci açıklamalarını bir araya getirme amacında odaklaşmaktadır – bu bağlamda örneğin John Carey, *Kitlelere Duyulan Nefret – 1880-1939 Arasında Aydınlar* başlıklı kitabında, değersiz bir edebiyat sosyolojisinin tipik örneğini vermektedir; bu sosyolojide çok açık bir önyargılı tutum, politik açıdan dürüst bir toplumsal bilim kimliğiyle ve zaferinden emin olarak kendini göstermektedir. Böyle kitaplardan yalnızca, daha önce zaten bilinenler öğrenilmektedir; Baudelaire'in, "ayak takımı"nın eline "kendi bayağı resmine bakabilmesi" için bir araç verdiği gerekçesiyle fotoğraftan nefret ettiği, İngiliz snoplarının da tek tip evleri, teneke oyuncakları ve konserve gıdaları neden göstermeksizin aşağı gördükleri gibi. Bu akımın yazarları, Machiavelli ile Hegel arasında "ayaktakımı" ve bunun "halk"a dönüşümü üzerine

yer alan aristokrat ve büyük burjuva kökenli, yoğun bir geleneğe dönüşmüş tartışmaları bilmeme alışkanlığındadırlar. "Ayaktakımı aklın işlerine karıştığında, her şey yitirilmiş demektir" cümlesiyle sesini duyduğumuz, yine de büyük aydınlanmacı Voltaire'dir. Bu bağlamda duyduğumuz bir başka ses de, yine bir aydınlanmacı olan Freud'a aittir; 1921 yılında kaleme aldığı "Massenpsychologie und Ich-Analyse" ("Kitle Psikolojisi ve Ben'in Çözümlenmesi") başlıklı yazısında Freud, şöyle demektedir: "Ruhumuz...huzur dolu, kendi kendisini düzenleyen bir bütün değildir. O, daha çok içerisinde eğlence ve yıkma tiryakisi bir ayaktakımının, düşünen, üstün bir sınıf tarafından zorla bastırılmasının gerektiği, modern bir devletle karşılaştırılabilir."

Ancak bu türden yeni çalışmalar, yazı üslubu ve düşünme biçimi bağlamında ne denli yoksulluk sergilerlerse sergilesinler, bazı yozlaşma evrelerinden geçerek, kökenleri Alman idealizmine kadar uzanan, soylu, ama sorunsuz olduğu söylenemeyecek bir örneğe atıfta bulunmaktadırlar. Modern yabancılaşma kuramının yaratıcısı olarak, neden bu kadar çok insanın, saptanabilir bir dış sıkıntının bulunmamasına karşın olanaklarının altında kaldığı ve çoğunun içinde nasıl olup da bir kıvılcımın dahi çakmadığı sorusunun, sonuçları açısından önemli bir yorumunu ortaya koyan, Johann Gottlieb Fichte olmuştur. Fichte, kararsız ve sıradan nitelikteki her yaşam temelinde çok önemli bir düşünme yanlışının yapıldığını kanıtlamıştır; yabancılaşmış yaşam kadar inatçı ve ibret almaz bir yanlış olan bu yanlış, öznelerin başlangıçtaki, kendi emeklerinin ürünü olan çabalarını ve üretkenliklerini unutup kendilerini nesneler arasında bir nesne, bunun sonucunda da dış güçlerin kurbanı olarak kavrama şeklindeki çürütülmesi olanaksız eğilimlerinden kaynaklanmadır. Fichte'nin, çoğu insanı kendini "bir Ben saymaktansa, ay yüzeyinden alınma bir lav parçası saymaya" yöneltmenin daha kolay olduğu yolundaki sözü pek bilinmez – bu cümle, bayağılıktan yana olan düşüncenin işleyişini somutlaştırmaktadır. Sözü edilen cümle, kendini nesneleştirme ile kendini aşağılama arasında varolan, natüralizm tarafından onaylanan ve kendini beğenmişlikle de dengelenen uğursuz ittifakı anlatmaktadır.

Bilindiği üzere, yabancılaşma düşüncesi Hegel'in anlayışıyla önem kazanmış ve Marksizm aracılığıyla da tarihsel bir etkene dönüşmüştür. İlküretim, kendini yitirme ve yeniden edinme şemasının felsefe düzlemindeki öğelerinin soluklaştığı veya artık ciddiye alınmadığı noktalarda bile idealist-aktivist formül, çeşitli yazarlara, insanların varoldukları konumlarıyla kural olarak doruklarda olmadıklarına ilişkin bir bilinci dile getirmelerinde yar-

dımcı olmuştur. İnsanın insan tarafından ucuzlatılması, idealizm tarafından kronik bir skandal olarak nitelendirilir.

Yabancılaşma düşüncesi, insanlarda her çabanın ve her erdemin, yoğun ve yozlaşmış, soylu bir kendiliğindenlik ve yanılsamacı replik görünümünde olmak üzere, iki kez varolduğu görüşünü akla yakın kılmaktadır. George Bernard Shaw, – rahatlıkla "Üstün İnsanın Evlilik Aracıyla Ehlileştirilmesi" başlığını da taşıyabilecek olan – İnsan ve Üstün İnsan adlı komedisinde, cehennemdeki sonsuz yaşamın yapaylığını mahkûm eden Don Juan figürünü işlemiştir. Shaw'da bütün ölenler öbür dünyadaki yerlerini kendileri seçerler, ve doğal olarak da bu yeri, yabancılaşmış kitleler nasıl seçiyorlarsa öyle seçerler. Bu nedenle cehennem, kitle kültürü ve yüksek sosyete'den oluşma bir ara çözüm niteliğiyle hep çok kalabalıkken, öbür dünyaya gelenlerin çoğunun yalın ikliminden ve minimalist düzeydeki aydınlatmasından korkmaları nedeniyle, cennet hep boş kalır. Şeytan, gelecekteki bir özel televizyonun program müdürü gibi, kendi alanını bütün çevreler için çekici kılan sığ hümanist gösterileri överken, tümüyle üstün insan ve birey olan –dolayısıyla da cennetin yüksek kültürüne aday olan– Don Juan, Kendi olarak Varlık ile salt gelenek niteliğiyle varoluş arasındaki ayrımı vurgular.

> "Sizin dostlarınız – (bu, şeytana söylenmektedir) bildiğim en can sıkıcı köpeklerden başka bir şey değiller. Onlar güzel değiller, yalnızca süslüler. Temiz değiller, fakat yalnızca traş olmuşlar ve kolalılar. Saygın değiller, yalnızca modaya uygun giyinmişler. Dindar değiller, sadece kilisedeki sandalyeleri kiralamışlar. Ahlaklı değil, sadece gelenekçiler. Erdemli değil, sadece korkaklar. Kötü bile değil, sadece zayıflar. Sanatçı değil, sadece şehvetliler...kendilerine saygıları yok ve sadece burunları büyük..."

Şeytan, doğal olarak – sanki Rorty'yi okumuşçasına – bu ayrımlardan etkilenmez. Kitle kültürünün efendisi olarak yanıtı da hazırdır: Bütün bunlar, eskimiş gevezeliklerden, çoktan söylenmiş şeylerin yinelenmesinden, dünyanın aldırmadığı soylu nakaratlardan başka bir şey değildir. Ve yaşayanların dünyası seçkinci ayrıma karşı çıkmışsa eğer, cehennem de bu açıdan daha farklı davranamaz.

Almancadan çeviren: Ahmet Cemal

Tarihi Yazmak, Geçmişi Betimlemek/Temsil Etmek

PAUL RICŒUR

François Furet'nin anısına...

Tarih metnini okuyan kişinin beklentisi, yazarın, ona bir kurmaca değil "doğru bir anlatı" sunmasıdır. Böylece, tarih yazısının bu seslendirilmemiş anlaşmaya uyup uymayacağı, uyacaksa nasıl ve hangi noktaya kadar uyacağı sorusu ortaya konmuş olur. Tarihte geçmişin betimlenmesi problemi bu şekilde ortaya çıkmaktadır.

Benim ilk savım, problemin tarihle değil, ama tarihin, biraz sonra söyleyeceğim bir şekilde, bir anlamda bağlı olduğu bellekle başladığıdır. Eğer burada, belleksel betimleme/temsiliyet sorununun tarih alanındaki betimleme/temsiliyet sorunundan daha eski olduğunu savunuyorsam, bunun nedeni, kutlamalar çağındaki yaşamın koşulları gereği, tarihin avukatlarına karşı belleğin avukatlarının yanında yer almam değil –böyle bir yaklaşım bana tümüyle yabancıdır– ama tarihçinin sınavı olan betimleme/temsiliyet probleminin, esasen bellek düzleminde konumlanmış olması ve hatta burada, tarihin düzlemine taşınması mümkün olamayacak, sınırlı ve geçici bir çözüm bulmasıdır.

Tarih, bu bağlamda, bir bakıma kendisi altında, belleğin ve unutmanın düzleminde ortaya konan bir problemin mirasçısıdır; ve tarihin özgül güçlükleri de, anımsama deneyimine özgü güçlüklere eklenmekten başka bir şey yapmaz.



Kim anımsıyor? Geçmiş şeyleri kendi kendine betimleyerek bir bellek gayreti içinde bulunan kimdir? Çabucak şöyle bir cevap verilmeye kalkışılabilir: Benim, yalnızca ben.

Sorun, bilindiği üzere Maurice Halbwachs'ın *La Mémoire collective* [Kolektif Bellek] adlı ünlü kitabıyla birlikte, kolektif bellek kavramının sosyolojide ortaya çıkmasından bu yana ivedi bir hale gelmiştir; hatta Halbwachs, bu savı, bireysel belleğin kolektif belleğin bir piçi, bir bölümü olmasından kuşkulanacak noktaya kadar götürür. Ama yine de, kolektif bellek kavramı, kavramsal düzlemde bir tutarsızlık suçlamasından kurtulabilmiş değildir. (...) Uzunca bir zorlanmadan sonra, geçmişe ait bir şeyin zihindeki mevcudiyeti ve böylesi bir mevcudiyetin araştırılması olarak tanımlanan belleğin, prensip olarak, dilbilgisinin bütün öznelerine, ben'e, o'na, biz'e, onlar'a vs. atfedilebileceği kanaatine vardım.

Belleğin böylesi çoğul bir atıfla olumlanması, bana göre, herhangi bir düşünce, tutku ya da duygulanım için de söz konusu olan çoklu atıftan faklı değildir. Çoklu atıf savı bellek bağlamında bir problem yaratıyorsa, bunun nedeni, kişisel kimlik/özdeşlik sorununun –yani, kendi'ye ilişkin sorunun– öteki psişik olgulardan farklı olarak, burada, sanki "kendi ben'ine ait kılmak" yalnızca belleğe ilişkin bir ayrıcalık oluşturuyormuş gibi, kıyaslanamaz bir tarzda ortaya çıkar görünmesidir. Bununla birlikte, bu türden argümanlar karşısında yılmamak gerektiğini düşünüyorum. Nitekim, bellek ve kendi'nin özdeşleştirilmesi de, ancak *içbakışın okulu* adı verilebilecek olan şeye atfedilen ağır bir fetih sonunda başarılabilmiştir.

Ben, ancak argümanları ve karşı argümanları özenle tarttıktan sonra, anımsamanın, bir dilbilgisi özneleri çeşitliliğine çok yönlü olarak atfedilebilirliği savına katıldım. (...)

Bu tavır alış, bayramlarda, yıldönümlerinde ve öteki kutlamalarda olduğu gibi, çoğu kez birbiriyle iç içe girmiş durumdaki bireysel bellek ile kolektif belleği karşı karşıya getirebilen tarihçi açısından önemlidir. Tarih ayrıca,

Carlo Ginzburg'un göstergesel modelin koruyuculuğuna bıraktığı dolaylı imlerden hareketle toplumsal edimcilere yönelik bir atıf problemiyle karşılaştığı ölçüde, atıf kuramının ayrıntılarına da ilgi gösterebilir. (...)

Anının, daha önce gerçekleşmiş namevcut bir şeyin mevcut imgesi olarak sahip olduğu statiği ile, anımsamada kendini gösteren dinamiği arasında, bellek probleminin ikiye bölünmesine dönelim yeniden. Anımsama, başarıya ulaşabilen ya da ulaşamayan karmaşık bir işlemdir. Başarı, Bergson'un *Matière et mémoire*'da *[Madde ve Bellek]* deneyimini yaptığı şekilde, anının tanınmasıdır. Geçmişin imgelerinin yeniden canlanması konusundaki büyük tefekkür, Bergson'un belki de fazlasıyla erken ya da fazlasıyla çabuk bir şekilde terk edilmiş olan o yönlendirici kitabında, bu düzenleyici kutbun çevresinde döner.

Oysa tanıma, anımsamanın güzergâhını işaretleyen bütün güçlüklerle kıyaslanacak olduğunda, tıpkı küçük bir mucize gibi, mutlu belleğin bir mucizesi gibi görünür. Belleğe özgü bir pragmatiğin maddesini oluşturan bu güçlükler üç başlık altında toplanabilirler: Engellenmiş bellek, manipüle edilmiş bellek, mecbur edilmiş bellek.

Engellenmiş bellek: Freud'un baskı altına alma, direnişler ve yineleme üzerinde yazdığı metinleri anıştıracağım yalnızca; Freud, tüm bunların karşısına anımsatma çabasını çıkartır; eksik bir şey bırakmamak için, yasın getirdiği çabayı, yitirilen konusundaki o koşut çabayı da ekleyelim.

Manipüle edilmiş bellek: Burada, bellek problemi ile kimlik/özdeşlik problemi arasındaki kesişmeleri anıştırmak, yoğunlukları ve boşluklarıyla, vurguları ve sessizlikleriyle metin aracılığıyla belleği kullanmanın çok çeşitli biçimlerini betimlemek/temsil etmek gerekecektir.

Nihayet, mecbur edilmiş bellek: Burada tartım yavaşlamaktadır. Bellek görevinin kurduğu tuzağa düşmemenin ne kadar önemli olduğunu söylemek istiyorum. Neden? Çünkü görev sözcüğü, kaynakta bir soy zincirinin çerçevesi içindeki bir çağrıdan başka bir şeyin bulunmadığı bir durumda, kuşakların uzun ardışıklığı boyunca bir emperatifi, bir buyruğu buyur ettiği iddiasındadır: "Oğluna anlatırsın..." Sonra, geçmişin anlatılması işleminin bizzat kendisi, zorlamaksızın, hatta bir manipülasyon çabası olmaksızın, bir yeniden anımsama, dolayısıyla da bir geriye dönüş girişimi gelecek zamanda dile getirilemeyeceği için; nihayet ve asıl, falanca tarihî cemaatin falanca belleğini, kendi tekil felaketi üzerine kapatmak, onu kurbanlaşma duygusu içinde dondurmak, onu adaletin ve hakkaniyetin anlamından kopartıp al-

mak tehlikesi karşısında, belleğin görevi bugün, asıl, tarihin eleştirel çabasına kısa devre yaptırtmak amacı içinde devreye sokulduğu için. Bu nedenledir ki, belleğin görevi yerine belleğin çabası demeyi öneriyorum.

Belleğin pragmatiği, anımsamadaki bu güçlükleri tarihin epistemolojisine havale etmektedir. Engellenmiş bellek, manipüle edilmiş bellek, mecbur edilmiş bellek: Bunların her biri, tarihçinin kulağında çınlayıp duran uyarılar şeklindeki temalardır. Tarih, kendi zorlamalarını ve aynı zamanda da ileride belirteceğim savunma ve fetihlerini, zor bir belleğin söz konusu güçlükleri üzerinde yükseltir ve tarihçi de bunları betimleme/temsiliyet sorunsalına yansıtır. Konuşmamın bu aşamasında, belleğin, tarihçinin paylaşmayacağı bir ayrıcalığa sahip olduğu konusunda bir uyarı yapmak zorundayım; bu ayrıcalık, tanımanın o küçük mutluluğudur: Bu o! Gerçekten de o! Zorlu ve güç bir belleğin düş kırıklıklarından sonra ne güzel bir armağan! Tarih bu küçük mutluluğa sahip olmadığı içindir ki, betimleme/temsiliyet'in özgül bir sorunsalını barındırır ve onun karmaşık kurmacaları da, okurla bağıtlanmış doğruluk antlaşmasına uymak amacıyla, yeniden yapılan kurmacalar olmayı hedefler. (...)

I. Geçmişin betimlenmesinin kaderi, başlangıçta, özel ya da kamusal anımsama alanına göre kaydetmenin oluşturduğu ilk mesafe alma tavrı aracılığıyla sorunsallık yolu üzerine çıkarılmıştır. Bu mesafe alış yine de, ancak, arşiv bir kez kurumlaştırıldıktan sonra geçerlidir. (...) Birisi bir şeyi anımsar, onu söyler, onu anlatır, ona tanıklık eder. Tanık bir ilk şeyi söyler: Ben oradaydım. Benveniste [Fransız dilbilimci Emile Benveniste, Halep 1902-Paris 1976], bize, *testis* [tanık] sözcüğünün *tertius*'tan [üçüncü] geldiğini söylemektedir: Tanık o zaman taraflar arasında, ya da tanığın ille de katılmış olması gerekmeksizin, tanıklık etmiş olduğunu söylediği eylem ve konumlanış arasında, üçüncü kişi olarak yer almaktadır.

Bu açıklama aynı zamanda hem önemli olduğu kabul edilen bir olgusal gerçekliğe ilişkin bir savlama, hem de savlayan kişinin açıklamasının onaylanmasıdır. Bu kişi, önünde tanıklık ettiği ve tanıklığını kabul ettiği bir başkasının güvenilirliğine çağrıda bulunmaktadır. Ben oradaydım; ister inanın ister inanmayın, diye eklemektedir; ve şayet bana inanmıyorsanız bir başkasına sorun. Bu doğrulama, kapıyı güven ve şüphe seçeneklerine açmaktadır. Tanıklığın güvenilir yapısı böyle oluşur. Tanık, tanıklığını yinelemeye hazır olarak, onu geçmişe yönelik bir vaat gibi kabul eder. Tanıklık kurum haline gelir. Tanıklıkların sürtüşmesine yol açılmış ve daha da ötesinde, tarihçilerin tartışması başlatılmıştır.

İnkârın dışında, tanıklığın eleştirisi, *dissensus*'un [uyuşmazlığın] derinlerdeki yerini ve tarihin anlam güzergâhını tamamladığı kamusal tartışma düzlemindeki eğitici değerini işaret etmektedir. Bütün bunlar, kayda geçirilmek koşuluyla, arşive kaldırılacak bir hale gelmiştir. Yazılmış olan şey, tanıkların ve tanıklıkların ötesinde yoluna devam edecektir. Belirlenmiş bir muhattabı bulunmadığından, Platon'un *Phaidros*'ta sözünü ettiği o "öksüz" metnin konumunda bulunmaktadır. Ama tanıklığın güvenilirlik derecesi ne olursa olsun, birilerinin tanık olduklarını bildirdikleri bir şeyin cereyan etmiş olduğunu söylemek için, elimizde ondan iyisi yoktur. Ama o şey söylendiği gibi mi cereyan etmiştir? Bu, bir güven sorunudur, doğruluğun sınanmasıdır ve bu da ancak belgesel kanıtın araştırılmasıyla ortaya çıkabilir.

Belgesel sözcüğü, parola sözcüktür. Marc Bloch'dan bu yana biliyoruz ki, tanıklar, kendilerine rağmen, daima en fazla önemi taşıyan insanlar olmuşlardır. Ama bu tanıklıkların kendileri de, doğal olarak, belgesel izler şeklinde tanımlanan izler arasında yer alırlar ve bunların çoğu da artık birer tanıklık değil, ve fakat kalıntılar, maddi göstergeler ya da fiyat ya da gelir eğrileri gibi soyut işaretler ve yinelenebilen ve nicellenebilen daha başka *item*'lerdir [birimlerdir]. Carlo Ginzburg'un "göstergesel paradigma" adını verdiği ve tıptan polisiye romana kadar, dolaylı ve konjonktüre bağlı bütün bilgi disiplinlerinde ortak olan şey, böylece yerli yerine oturur. Tanıklık ve belge arasındaki ince diyalektik, bu koruyuculuk altında açılır, belge ayrıca anıtın yambaşındadır. Belge böylece, "pozitivist" diye adlandırdığı ama "yöntemsel" demenin daha hakkaniyete uygun olacağı okulun defterini düren Marc Bloch'un, "gözlem" başlığı altına yerleştirmeye cesaret ettiği tarih bilgisinin hesap birimi haline gelmektedir. Gerçekten de, kimseye bir belge verilmiş değildir; aranmıştır, oluşturulmuştur, kurumlaştırılmıştır: Terim böylece, tarihçi tarafından bir açıklama ve anlama varsayımının ışığı altında, geçmişe dair bir bilgi bulmak amacıyla sorgulanabilen her şeyi göstermektedir. Sonuçta kişilerin anısı olan ama, Halbwachs'la birlikte, kolektif bellekten bile ayrıştırmak üzere, tarihi bellek şeklinde de adlandırılabilecek olan bir belleğin inşasına katkıda bulunabilen olaylar bu şekilde gösterilmiştir. Marc Bloch, belgeleri konuşturmaktan söz etmektedir, bu, onları birbirine karıştırmak için değil, ama onları anlamak içindir. (...)

Falanca ya da filanca şeyin, söylendiği gibi cereyan etmiş olması... az ya

da çok muhtemel bir olgudur. Belgesel kanıtın bu ihtimalci niteliği, entrika (dolantı) davasının gidilecek sınırı, *(terminus ad quem)* son kertede tanıklığın güvenilir yapısından, tüm sürecin başlangıç sınırından *(terminus a quo)* yola çıkmaktadır. Bu yapı, tarihin toplumsal statüsünden ve tarihçinin, kendisinden hareket ederek konuştuğu "yer"den kaynaklanan söylenmemişlerin lehine olarak, gizlenmiş bir şekilde kalabilir. Her türlü durumda, bu kanıtlayıcı yapı aşılamaz olarak kalmaktadır. Bu bakımdan, Lorenzo Valla'nın, Constantinus'un, yanlış bir şekilde ona izafe edilen ve yalanlarla dolu olan belgeleri konusundaki ünlü kitabı, tarihyazıcılığının bir eşiği aşmasında son derece belirleyici olmuştur. (...) Tarihçi, kanıtının, doğa bilimlerinin kanıtlarıyla aynı türden olmadığını bilir: Tanıklığın eleştirisi göstergesel paradigmadan kaynaklanan belgesel alanın bütünü için bir model olarak kalmaya davem etmektedir: Dolaylıdır, konjonktüre bağlıdır ve bu haliyle de kalmaktadır.

II. Şimdi de, tarihin belgesel aşamasından uzaklaşıp açıklama ve anlama işlemlerinin kuntluğuna gömüldüğümüzde, betimleme/temsiliyet sorununa sırtımızı dönmüş gibi görünmekteyiz. Nitekim, bu işlemlerin hedefi, "neden" sorusuna verilen "çünkü" şeklindeki farklı cevapları sorgulamak değil midir? Söyleme içkin anlamın ve onun uzunlamasına tutarlılığının yarattığı sorunlar bundan böyle bütün alanı işgal etmeyecekler mi? Önce bunu düşünmek ve yalnızca tarihteki açıklayıcı kiplerin çeşitliliği üzerinde yoğunlaşmak mümkündür. Bu bağlamda tarihin kendine özgü bir yönteminin olmadığı söylenebilmiştir. Tarih, özellikle ekonomik tarihte ve siyasi, askeri ya da diplomatik tarihte devreye sokulan nedenlerle yapılan açıklamada, ya da mikro-tarihin oyuncuları tarafından tezgâhlanan pazarlıklar düzeyinde görüldüğü gibi, doğa bilimleri içinde cari olanlara en yakın nedensellik ve yasallık usullerini kestirimsel bir tarzda birleştirir. Tarih alanında, açıklama ve anlama arasında ortadan kaldırılamaz türden bir dikotomi yoktur. (...)

III. Tarihi söyleme kendine özgü ve farklı bir şekilde çeşitli tutarlılığını kazandıran zincirlenmelerin çorak bölgesini terk edip, tarihyazıcılığmın edebi evresini yöneten anlatımsal ve retorik biçimlerin uzamına dalıyoruz. Tarih alanında, geçmişin betimlenmesiyle ilgili en inatçı güçlükler işte bu düzeyde yoğunlaşmaktadır. Oysa bu yazıcı bileşke öteki tarihyazıcı işlemlere sadece eklenmekle kalmamakta, bu işlemler hep birlikte kaydetmenin genel kategorisinin dışına çıktıkları ölçüde, onların her bir aşamasına da

eşlik etmektedir. Dolayısıyla şimdi ele alacağımız şey, daha özgül bir tarzda ve okur arayışındaki tarihi metne okunurluk ve görünürlük verdiği ölçüde yazı olacaktır. Yukarıda söz edilen okurla bağıtlanmış anlaşma burada belirtik hale gelmekte, başlangıçtaki soru yeniden ve güçlü bir şekilde gündemi doldurmaktadır: Anlaşmaya uyulmuş mudur? Ve acaba uyulabilir miydi?

Başlıca güçlük, anlatısal ve retorik biçimlenmelerin, zorlama okumalara yol açmasından kaynaklanmaktadır; bunlar, okuru kendisine rağmen yapılandırmak suretiyle, aracılığın bu ikili rolünü, tarihî gerçeklerin ve aracılıkların sözümona şeffaflığı karşısına kendi saydamsızlıklarını çıkartan ekranlar doğrultusunda oynayabilirler.

Edebiyatçılığın işaretleri de böylelikle ilk plana geçmiş olacaktır.

Benim burada bulduklarım, ilk olarak *Temps et Récit* [Zaman ve Anlatı] aracılığıyla dikkatimi verdiğim anlatısal biçimlenmelerdir. O zamandan beri, anlatısal tutarlılık ile açıklayıcı bağlantılılığı birbirine karıştırma kaygısı, beni, tarih alanındaki anlatısalın gözden geçirilmesini, edebiyatla ilgili işaretlerin dikkate alınacağı ana kadar ertelemeye yöneltmiştir. Bu görece safdışı bırakma eğilimi, kurmaca ile tarihî olan arasındaki sınırı göz ardı etme girişimlerine vereceğim cevapta bir rol oynayacaktır.

Elbette, anlatısal olanın olaysal olanın içine yerleştirilmiş değil ve fakat bütün açıklama düzeylerine ve bütün aşama oyunlarına ortak bir şekilde yayılmış olduğunu düşünmeye devam ediyorum. Ancak, anlatısal yasalar açıklayıcı kiplere ikame olmazlar, onlara, söylenmiş olanın okunurluk ve görünürlük notunu eklerler. (...)

Ama tarihi söylemin retorik çözümlemesiyledir ki, zorunlulukların ortaya çıkarmış olduğu problem, olanca yaygınlığını kazanmış ve meslekten tarihçilerin pek çoğu tarafından gerçek anlamda temalaştırılmaksızın yükümlenilmiş olan eleştirel gerçekçiliğe karşı cepheden bir saldırıya geçmiştir. Bu durumda, olayların giriftliğine ilişkin bir tipolojiden kaynaklanan tastamam anlatısal biçimlenmeler, mecazların ve söylem ve düşüncenin daha başka figürlerinin yanında, karmaşık bir yasalar mimarisinin içinde çerçevelenmiş olmaktadır; bu figürlerin hepsi birden, "sözel kurmacaların" tüm sınıfını kapsayan bir imgeselin mahrem yapıları olarak kabul edilmiştir. Hayden White'ın bilgece yapıtı bu bağlamda örnek oluşturmaktadır. Yine de tarihi inanılır-kılma üzerine yöneltilmiş olan yıkıcı potansiyeli, hedefine, ancak, tarihçi akılcılığın Aydınlanma döneminden miras kalan inanç-

ları sarsan çalkantının içinde kaldığı ve de modern olanın ölçüsü olarak kabul edilmesine karar verilen ve "postmodern" adıyla bilinen daha geniş bir devinimle bağlaşım halinde erişebilecektir. 'Tarih alanında 'doğru' çevresindeki tartışma vesilesiyle, böylece, bütün bir dönemin özkavranışı söz konusu olmaktadır.

Bilinen kıstasları bulunmayan –kıstas fikrinin kendisi de belirsiz kılındığından– ideolojik çatışmalar içinde yitip gitmekle tehdit eden tartışma, çok iyi hedeflenmiş bir tartışmanın lehine olarak, tarihî bilgiyle sınırlandırılmış bir yorumlama çatışmasının duvarları içine çekilmiş bulunmaktadır; hedef "nihai çözüm"le ilgili kitapların, en başta da Alman tarihçilerinin bu tema üzerindeki kavgalarıyla ilgili *Historikstreit* başlıklı kolektif kitabın kabul görmesiydi. Dikkatler, postmodern üzerindeki sınırsız kavgadan, korkutucu, ama ölçülü bir soruna taşınmış oluyordu: Holokost'tan, Shoah'dan, XX. yüzyıl ortasının bu başat olayından nasıl söz etmeli? Soru, birbirine zıt ufuklardan gelen ve aniden karşı karşıya konan iki büyük sorgulamayla çerçevelenmiş olarak ortaya çıkıyordu; şüphenin ustaları tarafından atıfsal yanılsama parolasıyla getirilen sorgulama ve inkârcılar tarafından ve resmî yalanın parolasıyla telaffuz edilen sorgulama.

Bir kitap bu çatışmaya tanıklık etmektedir; Saul Friedlander'in, başlığı benim için büyük önem taşıyan kitabı: *Probing the Limits of Representation*. Bu konferansın içerdiği bütün bir sorunsal bağlamında, simgesel anlamlılığı nedeniyle burada ele alacağım tek kitaptır bu. Friedlander şunları gözlemliyor: "Avrupa Yahudilerinin, kitlesel suçların en aşırısı olarak değerlendirilebilecek olan, yokedilmeleri durumu, tarihi görecelik kuramcılarını, beri yanda soyut bir düzeyde benimsenmiş konumların sonuçlarıyla sürtüşmeyi göze almaya yöneltmek zorundadır." Hayden White, görüşüne başvurulduğunda, kanıtlamasını yineleyerek ve kendi retoriğinin, gerçeği kurmacadan ayrıştırmak üzere söyleme herhangi bir içkin kıstas sağlamadığını itiraf ederek, meydan okumaya cesaretle karşı çıkmaktadır. Ayrıştırmanın, "alma yeteneğimizin, anlatısal kültürümüz tarafından öğretilmiş olandan daha başka bir bölgesini" kullanmak zorunda olduğunu teslim etmektedir. Ve bir kez daha, betimleme/temsiliyet kiplerinin alanının, totalitarizmin tüketmekle tehdit etmiş olduğu kültürel mirasın ötesinde genişletilmesini önermektedir. (...)

Eğer George Steiner gibi, "Auschwitz dünyası söylem dışı kalmaktadır, tıpkı akıl dışı kaldığı gibi" diyecek olursak, betimlenemez olanın anlamı ne-

reden gelip de söyleme dahil olacaktır? Carlo Ginzburg'un *Just One Witness* başlıklı patetik denemesinde işaret ettiği şey, tanıklığın, arşive kaydedilmezden bile önceki gücüdür. Oysa, bu kez de tanıklık, olayın kendisinin şiddetine ve Friedlander'in –yeğinseme yoluyla– "kabul edilmez" olarak nitelediği ahlaki boyutuna göndermektedir. Ama o zaman da, "tarih yapma" davası içinde fişlenmiş olan yaranın canlı deneyimi, betimleme/temsiliyet'in dışsal sınırı olarak dikilmekte ve betimleme/temsiliyet kiplerinin –anlatısal, retorik ve daha başka (örneğin, sinemasal)– içsel patlamasına yol açmaktadır. (...)

Bununla birlikte, olayın devasalığı ve ona eşlik eden yakınmalardan kaynaklanan yeni bir yıldırmanın, tarihyazıcılığı işlemi üzerindeki tefekkürü felçleştirmesi gerekmemektedir. Mahkûm etmek ve cezalandırmak yargıca, unutmaya karşı ve aynı zamanda da belleğin hakkaniyeti için tavır almak da yurttaşa düşmektedir; tarihçinin işi, suçlamaksızın ve aklamaksızın anlamaktır. (...)

Başlangıçtaki soruma geliyorum yeniden: Tarih yazısının üstüne oturduğu varsayılan okuma antlaşmasına uyulabilir mi ve hangi noktaya kadar uyulabilir? Bu soruyu, "belli bir noktaya kadar, evet" diye cevaplıyorum. (...)

Evet diye cevap vermek, tarihî anketin düzenleyici niyetliliğinin, olayı hedeflemek ve mümkünse ona ulaşmak niyetinin lehinde tanıklık etmektir, nitekim böyle de olmuştur. *Temps et récit*'de, bu niyet-iddianın kesinliğini anlatmak üzere "betimsellik" ["représentance"] terimini önermiştim. Sözcüğün içerdiği fikir aynı zamanda hem bir yerini alma fikri, hem de bir kestirim fikridir. Yerini alma, önce Helenistik sonra da Bizans döneminde, yokluğunda egemenin varlığını temsil etmeye uygun olan kişinin işlevine uygulanan Latince *represantatio* teriminin anlattığı gibidir; aynı vekillik işlevi, başkan yardımcılığı fikri, Almanca 'vertretung' sözcüğünde, İngilizcedeki 'represantative' sözcüğünde ve sonuç olarak, aynı şekilde, Fransızcadaki "halkın temsilcileri" ["représentants du peuple"] ve "ulusal temsiliyet" ["représentation nationale"] deyiminde de bulunmaktadır. Şu halde, vekillik işlevinin –bir hedefi– kestirim işleviyle tamamlanmasıdır: bu, niyetin iddia yanıdır, bir yarma hareketi, bir ilerleme iddiası.

Şu halde sözleşmeye uyulmuş oluyor. Ama hangi noktaya kadar? Tarih metninin gerçeksilik, gerçeğe benzerlik derecesine ilişkin bu soruya ancak bir kıyaslama yargısıyla cevap verilebilir. Ne ile ne arasında? Bu soruya verilecek iki mümkün cevap vardır.

Birincisi yine tarihin alanının içinde şekillenir ve iki ya da birçok metin arasındaki kıyaslama aynı *topos*'a [yer] yöneliktir. Bu bağlamda ben, nirengi noktası olarak, bence hayret verici ölçüde açmlayıcı olan, tarih alanında yeniden yazma olgusunu almayı öneriyorum. Yeniden yazmak, tıpkı yeniden tercüme etmek gibidir. (...)

Kıyaslama yargısı tarafından sorulan soruya verilecek ikinci cevap bizi tarihin dışına, tarih ile bellek arasındaki eklemlenme noktasına taşır. Sözlerime, nihai tezimi, geçmişin betimlenmesi probleminin tarihle değil ama bellekle başladığını öne süren başlangıçtaki tezimle birleştirmeme imkân veren bu çatışmayla son vermenin çok hoş olacağını düşünüyorum. Bellekle başlatılmış olan şey yalnızca bir muamma, daha önceden, yani anlatılmazdan önce varolmuş namevcut bir şeyin mevcut betimlenmesinin yarattığı muamma değildi – ayrıca, muammanın, tarihin yönünden herhangi bir koşutluk gerektirmeyen, yani tanımanın küçük mutluluğunu, küçük mucizesini ve sezgi ve doğrudan inanç anını gerektirmeyen sınırlı ve geçici bir çözümünün taslağıydı. Tarih alanında, inşa etmek en iyi koşulda yeniden inşa etmektir. (...)

Geçmişin betimlenmesinde bellek ve tarih arasındaki rekabet sorunu açık olarak kalmaktadır. Geçmişin, artık olmamakla beraber olmuş olan olarak betimlenmesinin avantajı belleğin payına düşmektedir; tarihin payına da, bakışı uzam ve zaman içinde yaygınlaştırmak erki, tanıklığın, açıklamanın ve anlamanın düzeni içinde eleştirinin gücü, metne retorik hâkimiyet ve hepsinden de fazla olarak, yaralanmış ve kimi zaman başkalarının felaketlerine kör kalan belleklerin rekabetçi haktalepleri karşısında hakkaniyetin uygulanması düşer. Belleğe sadakat arzusu ile tarih alanındaki doğruluk antlaşması arasında, öncelik sırası kararlaştırılamaz. Buna karar verecek tek kişi okur ve okurun içindeki yurttaştır.

Fransızcadan çeviren: Turhan Ilgaz

Özelleştirilmiş Bellek

RAINER ROCHLITZ

Paul Ricœur'ün 13 Haziran günü Sorbonne'un büyük amfisinde sunduğu ve 15 Haziran tarihli *Le Monde*'da yayımlanan, yüzlerce dinleyici tarafından izlenip alkışlanan, yüzbinlerce okur tarafından okunan "Tarih'i yazmak, geçmişi betimlemek/temsil etmek" başlıklı konferansı geniş bir kitleyi üzerinde odaklandırmak için hemen her şeye sahiptir. Yazar, bu konferansta, onyıllardan beri ve özellikle de *Temps et récit*'de (*Zaman ve Anlatı*) araştırdığı izlekleri geliştiriyor. Anılan kitabına kıyasla, özellikle de, "anlatı"nın statüsü ve tarihçinin "dolantı"sıyla (entrika) ilgili olarak esasen önemli değişiklikler getirmektedir; eskiden romancınınkilerle kıyasladığı bu olgulara bugün artık daha az önem atfettiği görülmektedir. Bu konuda daha fazla bilgi sahibi olmak için Paul Ricœur'ün bellek ve tarihe hasrettiği yeni kitabını beklemek gerekecektir.

Şimdilik okumak için bize verilmiş olan şey, tarihçinin yöntemi üzerine bilgece yazılmış bir konferans metnidir. Burada çetin ayrışımlar bilgece alıntılarla birbirine karışmaktadır. Ama iki kez üst üste, tonlamanın stratejik yerlerde değişime uğradığı görülmektedir. Özenle inşa edilmiş olan bu metnin hedefi, Shoah'ya ilişkin belleğe hasredilmiş olan bu iki pasajda yoğunlaşmaktadır.

Metnin başlıca eklemlenmesi, belleğin, bir tanıma deneyimiyle –"bu böyleydi, bu odur"– somutlaşan dolaysızlığı ile, yanılabilir açıklamalar ve yeniden inşayla yetinmek zorunda olan tarihin –tarihçi doğrudan tanık olmadığından– aracılık vasfı arasındaki ayrışımda ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamların her birinde, Paul Ricœur aynı tehlikeye işaret etmektedir. Önce, belleği çözümlemek suretiyle, "engellenmiş bellek" (baskı altına alma ve direniş aracılığıyla)

ve "manipüle edilmiş bellek"in (taraflı anlatılar aracılığıyla) iyi bilinen konumlarını, bütün dikkatini yoğunlaştırdığı bir "mecbur edilmiş bellek"le koşut hale getiriyor: "Falanca tarihî cemaatin falanca belleğini, kendi tekil felaketi üzerine kapatmak, onu kurbanlaşma duygusu içinde dondurmak, onu adaletin ve hakkaniyetin anlamından kopartıp almak tehlikesi karşısında, belleğin görevi bugün, asıl, tarihin eleştirel çabasına kısa devre yaptırmak amacı içinde devreye sokulmaktır. Bu nedenledir ki, belleğin görevi yerine belleğin çabası demeyi öneriyorum." "Falanca bellek", "falanca tarihî cemaat", "tekil felaket": Sözkonusu kimlik/özdeşlik konusunda hiçbir şüpheye yer yoktur.

Daha ileride, aynı uyarıyla bu kez tarihin yazılması konusunda karşılaşıyoruz. Bireysel bellekten farklı olarak, tarih, kendiliğinden tanıma imkânlarına sahip değildir. *Temps et récit*, işte burada "dolantı" kavramına büyük bir önem atfediyordu. İnkârcılık ile "kuşkunun ustaları", "atıfsal yanılsama" kuramcıları arasındaki postmodern ittifaka karşı, Paul Ricœur şimdi, "tarih yapmak'ın bizatihi davası içinde fişlenmiş yaranın canlı deneyimini" hatırlatmaktadır. Ama yeniden, "yakınma"nın tekeli hemen tehdide başlıyor: "Bununla birlikte, olayın devasalığı ve ona eşlik eden yakınmalardan kaynaklanan yeni bir yıldırmanın, tarihyazıcılığı işlemi üzerindeki tefekkürü felçleştirmesi gerekmemektedir. Mahkûm etmek ve cezalandırmak yargıca, unutmaya karşı ve aynı zamanda da belleğin hakkaniyeti için tavır almak da yurttaşa düşmektedir; tarihçinin işi, suçlamaksızın ve aklamaksızın anlamaktır." Hafif bir dalgalanmayla, metnin sonunda, "hakkaniyet" aynı şekilde tarihçiden de talep ediliyor; hakkaniyet o durumda, "yaralanmış ve kimi zaman başkalarının felaketlerine kör kalan belleklerin rekabetçi haktalepleri karşısında" devreye girmek zorundadır.

Dolayısıyla, iki kez üst üste, "yıldırmak", "kurbanlaşma duygusu içinde donmak", "tarihin eleştirel çabasına" kısa devre yaptırtmak, "tarihyazıcılığı işlemi üzerindeki tefekkürü felçleştirmek", "başkalarının felaketleri karşısında kimi zaman kör", kayıtsız kalmakla suçlanan bir tarihî cemaate yönelik yoğun bir uyarı. Belki de Maurice Papon davası dolayısıyla mahkemeye çağrılan kimi tarihçilerin benimsedikleri geri çekilme tavrının esinlendirdiği bu uyarının, bu konferansın veriliş nedeni olduğu besbellidir. İzlek yeni değildir; yakın tarihli kimi tartışmaları hatırlatmaktadır –Jean-Michel Chaumont'un Belçika ve Fransa'da, kurbanlaşma teması üzerinde, ya da Martin Walser'in Almanya'da bellek görevinin yadsınması teması üzerinde başlattıkları tartışmalar– ve Paul Ricœur'ün sesi bugün bu tartışmalara güçlü bir katkı sağlamaktadır.

François Furet'ye ithaf edilmiş olan metin, bilginin değersel tarafsızlığı adına, tarihçinin, yargıcın ve yurttaşın ödevleri arasındaki ayrışım üzerinde durmaktadır. Bu ayrışımlar, "belleğin çabası" ile "belleğin görevi" arasındaki karşıtlığa yankı oluşturmakta ve onu aydınlatabilmektedirler. Unutmaya karşı "tavır almak" tarihçiye değil, yurttaşa düşer. Buna karşılık "belleğin hakkaniyeti", tarihçi ve yurttaş tarafından paylaşılmışa benzemektedir. Vurgu tarihçi ile yargıç arasındaki farklılığa yöneliktir. Tarih ne suçlayacak ne de aklayacaktır; Aristoteles'gil anlamıyla "hakkaniyetli" olmak zorundadır, suçlayıcı, tarafgir değil. Bu, bilimselciliğin meşru bir kaygısıdır.

Bununla birlikte, bu yaklaşım çok sayıda soru işaretlerine yol açıyor. Öncelikle de bizatihi "belleğin görevi" kavramı üzerindeki soru işaretlerine. Kimi kullanımları içinde ne kadar tartışmalı olursa olsun, kavram, bu haliyle bir yargıç rolüne, hatta tikel bir cemaatin sözcüsü rolüne soyunan bir tarihçi anlayışıyla asla özdeşleştirilebilir türden değildir. Paul Ricœur, kavramın hoşgörüsüz ve haktalepçi bir tikelciliğin yan anlamını taşıdığını telkin etmektedir. Ama bu görevin "bugün, asıl, tarihin eleştirel çabasına kısa devre yaptırmak amacı içinde devreye sokulduğu"nun altını çizmek suretiyle, işlevinin ille de öyle olmadığını bizzat kabul etmektedir.

Belleğin "görevi" kurbanlara karşı ahlaki bir mecburiyete gönderir. Tikel bir grubun erk aracı olarak zorlayıcı tarzda kullanılır olması için, bu statüden uzaklaştırılması gerekir. "Borçlu" olunan şey, hem Hıristiyanlıkta, hem de Avrupa'nın etnik milliyetçiliğinde derinlemesine kökleri olan benzersiz bir dışlamanın belleğidir ve hiç kimse, bugün, bundan kurtulabilmiş değildir. Bir "iş"e indirgendiğinde, bu görevin artık bir ahlaki statüsü kalmaz, bir mesleki etiğin zorlamasından ibaret olur. Aynı anda da ihtiyari hale gelir ve kişisel bir tercihten kaynaklanır.

Birkaç örnek, tarihçinin rolünün üzerindeki yurttaşlık rolünden zorlukla ayrışabildiğini gösterebilir. Tarihçi inkârcılıkla, unutmayla, göreceleştirmeyle karşılaştığında –ve bu, gerçekten de Shoah'nın, Paul Ricœur'ün sözünü ettiği tek tarihsel olayın durumdur– tarihçi rolünü hiçbir şekilde yurttaş rolünden, "iş"ini de "görev"inden ayıramaz. Olup bitenleri "anlamaya" çalıştığında bile, "bellek çabası" varsayımsal ve zorlayıcı bir "bellek görevi"nin karşısında yer almaz. Tarihçinin böyle bir tercih hakkı yoktur; işlevi ona dışarıdan dayatılmış değildir. Korkunç nesnesiyle yalnız değildir, her türlü dar kafalı muhattaptan, cahil ya da cahil kalmak arzusundaki her türlü kitleden asla korunmuş durumda değildir. Anlayışı, Paul Ricœur'ün tıpkı yargı-

cın erkinden olduğu gibi yurttaşın yükümlülüğünden de ayrıştırmaya çalıştığı üzere, bir yas çalışmasıyla, ihtiyari ve özel bir işlemle özdeşleştirilemez. Ricœur, "Belleğin görevi"ni bir kurbanlar cemaati tarafından uygulanan bir zorlamayla karıştırıyor. Nesnesini yurttaştan ayrışmış bilgin olarak inşa eden böylesi bir tarihçi anlayışı bir kurmacadır.

Eğer "görev" ve "iş" arasındaki ayrışım bir sorunsal oluşturuyorsa, Paul Ricœur'ün uyarısı ve dolayısıyla da konferansının veriliş nedeni de aynı şekilde bir sorunsal oluşturmaktadır. Unutmaya karşı verilen her kavga, başka türlü söylemek gerekirse, bir bellek mecburiyetinin mümkün olan her türlü anlamı, yapısal olarak kurbanlaşmadan ve yıldırmadan kaynaklanmaz. Esasen, tarihçiler arasında, bu kavramlarla özdeşleştirilebilir olan ve bu uyarıyı doğruluyacak önemde bir akım mevcut mudur? Eğer durum buysa, Paul Ricœur neden hiçbir örnek vermemektedir? Tarihin eleştirel çabası gerçekten yok olma tehlikesinde midir?

Shoah'nın, tıpkı bir başkası gibi, tarihin herhangi bir araştırma ve anlama nesnesi haline geldiğini görme şansımız bulunmuyor. Söz konusu olan, Ernst Nolte'nin –François Furet tarafından da desteklenerek– yapmış olduğu gibi, tıpkı Leninizm'in ve Nazizm'in birbirleriyle açıklandıkları, hatta nedensellik ilişkileri sürdürdükleri varsayımlarda olduğu üzere, Shoah konusundaki yeni varsayımların gelişmesini kolaylaştırmak mıdır? "Belleğin görevi"nden ayrıştırılmış bir *Bellek çabası* ve *Anlama*, yargılama eğilimindeki bir tarihyazıcılığı tarafından şimdiye kadar gizlenmiş olan bir hakikati açınlamak zorunda mıdır? Acaba, bir tabuyu kaldırmak mı söz konusudur?

Problem yaratan, Paul Ricœur'ün tanımladığı şekliyle tarihçinin rolüdür. Yalnızca yargıcın işlevlerinden değil, ama yanı sıra yurttaşın vicdanından da radikal biçimde ayrılmış anlaşılır bir tarih salık vermekle ve "belleğin görevi"ni yalnızca kurbanlaşma ve yıldırmanın patolojik biçimleri altında anıştırmakla, Paul Ricœur tarihçiyi nesnesinin ya da metninin karşısında yalnız bir vicdan/bilinç olarak sunmaktadır. Bu anlayış gerçekçi değildir. Tarihçiler arasındaki tartışma "geçmişin betimlenmeleri"nin ne ölçüde taraftar ve tarafgir olabileceklerini doğrulamak üzere ortadadır. Tarih, özellikle de burada sözü edilen tarih, bir fildişi kulede ve yurttaşlık kavgalarının uzağında yazılamaz. Ve tarihçilerin, kendilerini buna vakfetmeye mecbur hissedecek ölçüde yıldırılmaları gerekirmiş gibi de görünmemektedir.

Fransızcadan çeviren: Turhan Ilgaz

Paul Virilio ve Hız Açmazı

PATRICK CROGAN

Hız Açmazı

Bir anı: Paris, 1990. Bastille'deki yeni Opera Evi'nin önündeki meydan. Kaykaylı bir grup çocuk, tahta sandıkların üzerinden atlayarak, yoldan geçmekte olan kalabalığı eğlendiriyordu. Çocuklardan biri, sandıkları beline gelecek yükseklikte üst üste dizmiş ve sıçrama için yeterli hız kazanabilmek için yaklaşık 15 metre geriye çekilmişti. Arkadaşları, üst üste dizilmiş sandıkların iki yanında duruyorlardı. Çevrede bir kalabalık oluşmuştu. Sıçrayacak olan çocuk koşmaya başladı, kısa sürede iyice hızlanıp, günün en tutkulu sıçramasını yapmaya hazırlandı. Ne var ki, belli bir noktada, geri dönmenin artık olanaksız olduğu noktayı geçer geçmez (çok geç algılanan bir nokta), sıçramaktan vazgeçip sandıkların sol tarafına doğru yöneldi, orada durmakta olan ve durumu fark edemeyen arkadaşlarından birine çarptı son hızla; çarptığı arkadaşı vurmanın etkisiyle yere düşüp bayıldı. Kalabalık şöyle bir baktı ve sonra dağıldı.

Benim için bu kaza ve kazaya olan tepkim, Virilio'nun teknolojiyi hız açısından kavramsallaştırmaya çalışırken karşılaştığı güçlükleri aydınlatmaktadır. Sıçramaya hazırlanan çocuğun sıçrayıştan vazgeçip, düşmemek için kolay bir tampon olarak arkadaşının bedenini seçmesi karşısındaki ilk tepkim, ahlaki bir mahkûm etme oldu. İnsanın "arkadaş"ını feda etmeden önce kendisini feda etmesi gerektiği yolundaki ilke bana daha ahlaklı görünüyordu. Ama çok geçmeden çocuğa karşı fazla katı olduğumu ve sıçrayıcının kararını yargılamada fazla aceleci davrandığımı fark ettim; çünkü sandıkların üzerinden atlayacak olan çocuk baskı altındaydı: o hızla giderken, çabuk, çok çabuk karar verme baskısı. Aklımda bir soru işareti belirdi: Aca-

ba ben, kendi durağan değerlendirme çerçevem içinde, sıçrayıcının kendi hızlı değerlendirme çerçevesi (her şeyin çocuk üzerine artan bir hızla geldiği bir çerçeve) temelinde aldığı karar hakkında eleştirel ya da etik bir yargıda bulunabilir miydim? Yine de bu soru işareti, sıçrayıcıyı, aldığı kararın ona yüklediği sorumluluktan bütünüyle aklamaya götürmedi beni. Ama bu hızlı olayı değerlendirmede kendi durağan ve önceden belirlenmiş eleştirel çerçeveme bağlı kalıp kalamayacağımı sorgulamama yol açtı. Bir başka deyişle, Jacques Derrida'nın izinden giderek hız açmazı (aporia of speed) olarak adlandıracağım noktaya götürdü beni.

Hız açmazı, potansiyel olarak sonsuz düşünme gereksinmesine karşı eleştirel yorumlamanın hızla yerine getirilmesi zorunluluğuyla ilgilidir. Virilio'nun yapıtı, bu açmazla bir yüzleşmeyi ortaya koyar; onun yapıtını, hız hakkında nasıl düşünülmesi gerektiği ve hız halindeyken nasıl düşünülmesi gerektiği soruları üzerinde sürekli bir bocalamayı sergiliyor olması açısından değerlendirebiliriz.

Teknolojiyi yorumlamanın geleneksel tarihsel biçimlerinden hem bir uzaklaşma hem de bu biçimlere bir geri dönüş şeklindeki "hareketler"in çelişkili birlikteliği sürekli olarak görülür Virilio'nun metinlerinde. Sözgelimi Virilio bir yandan, bir süre önce Nicholas Zurbrugg'la yaptığı söyleşide, 20. yüzyılın kendisi için, daha önce görülmemiş toplumsal/siyasal/teknolojik değişikliklerin (sözgelimi, "birincil siyasal biçim" olarak şehrin sonu; her alanda "aşırı şiddet"in ortaya çıkışı – Auschwitz ve Hiroşima'da askeri şiddet, Çernobil ve Ay'a inişlerdeki teknolojik şiddet) meydana geldiği bir yüzyıl olduğunu söyleyecek; öte yandan da, bu değişikliklerin uzam-zaman ve gerçeklik algılaması üzerindeki etkilerini "Kopernik ve Galileo'nun çalışmaları aracılığıyla Ortaçağ'dan çıkış" olgusuyla karşılaştıracaktır. Ben de aynı şekilde, bugün uzam ile zaman arasındaki ilişkilerin bir kez daha bütünüyle altüst olduğu kanısındayım, ama bu kez yeryüzü gerçekliğinin kendisi açısından: Kopernik ve Galileo'nun astronomi evreni değil, yeryüzünün kendisi açısından.

Hız açmazı, "bugün"ün "yeryüzü gerçekliğinin kendisi"ni alt edişindeki farklılık ile Virilio'nun bu alt edişi Kopernik/Galileo devrimiyle "aynı şekilde" değerlendirmesi arasındaki gerilimde kendini gösterir. Virilio, burada ve metinlerinde "Yeni mi bu? 'Tarihte ilk mi?" sorusuna hem evet, hem hayır diyor gibidir. Virilio'nun yapıtlarındaki evet ile hayır arasında bocalama, yeninin tarihsel yorumda var olanla bağlantılı olarak geleneksel ve diyalektik olarak değerlendirilmesinin ötesine geçer. Bunun nedeni, Virilio'nun "yeryüzü gerçekliğinin kendisi"nin alt edildiği çağda tarihsel yorumun geçerliliğini sürekli olarak sorgulamasıdır. Ama tarih, olanaklılığının korunmasının ge-

rekliliği konusunda ısrarcıdır: İnsanın tarihini ve zamansallık deneyini altedecek olanın sorgulanması ve yorumlanmasının gerekliliği. Bu sorgulamanın gerekliliği ve olanaklılığı arasındaki bu paradoksal bocalamada hız açmazını görebiliriz.

Eğilim ve Kaza

Eğilim ile kaza, Virilio metinlerinde sık sık yer alan birbirine bağlantılı öğeler ve betilerdir. Virilio, *Saltık Savaş*'ta tasarısına ilişkin bir dizi kısa, düşündürücü betimleme sunar. Bunlardan biri Winston Churchill'in şu sözüne dayandırılır: "Eski savaşlarda, tek tek olaylar eğilimlerden daha önemliydi; modern savaşlarda, eğilimler tek tek olaylardan daha önemlidir." Virilio bu sözden yola çıkarak, olgulara ilişkin değerlendirmesinde eğilimlere ulaşmaya çalışan bir yazar olarak betimler kendisini:

> "Merdivenlerde çalışıyorum – bazı insanlar bunu fark ettiler. Bir tümceye başlıyor, bir fikrin taslağını çıkarıyorum ve bunun yeterince ilginç olduğunu düşündüğüm an gelişme üzerinde kafa yormuyor, bir basamak atlayarak bir başka fikre geçiyorum. Gelişmeler, tek tek olaylardır. Ben eğilime ulaşmaya çalışıyorum. Eğilim, düzeyin değişimidir."

Eğilim, elle tutulmaz bir öğedir, olayın belli belirsiz algılanmış an'ıdır, bugüne gelen yol üzerinde, tamamlanmış olarak görülen birçok olayın gelişiminde açıkça algılanmamış olan bir geleceğe yönelik sonuçlar doğuracak bir şeydir. Geçmiş olaylarda farkına varılmamış bir eğilimin varlığını varsaymak; o olayların tarihsel yorumuna yeniden biçim vermek, belirli bir tarihsel gelişimin öne çıkan temel öğelerinin yerleşik düzenine meydan okumak demektir. Merdivendeki bir basamaktan ötekine sıçramak, tarihsel neden-sonuç zincirinin yeniden biçimlendirilmesini amaçlar, onun görünürdeki sürekliliğini bozarak ve koşut, ama heterojen bir zincirde onu yeniden kurarak. Yazının başında sözünü ettiğim kaykay kazasına yönelik Viriliovâri yaklaşım, bunu bir gencin risk üstlenme/cesaretini sergileme tutumunu gösteren bir sahne olarak görmekten çok, günümüzdeki "genel ulaşma" eğiliminin bir örneği olarak düşünmeye eğilim gösterecektir; "genel ulaşma" dediğimiz olguda her şey öylesine çabuk ulaşır ki, yola çıkma ve süre deneyimi ortadan kalkmış gibidir. Eskiden jeofizik uzam-zamansallığın zeminini oluşturan sürenin küresel elektronik iletişimce yoğun olarak ortadan kaldırıldığı bir çağda genç kaykaycımız, "genel ulaşma"ya yönelik eğilimin ilk habercisi ve taşıt hareket hızı devriminin kendine özgü bir örneği olarak görü-

lebilir. Benim sözünü ettiğim tatsız küçük kaza bu "eğilim" çözümlemesinde daha genel bir kazanın simgesi haline gelecektir: bu eğilimin uç noktasında, sürenin ve eleştirel düşünmeyle karar alma olanağının yitmesi.

Virilio'nun sıçrayışları bu konuda fikir verici niteliktedir; söz konusu sıçramalar yokluklarla, farklı fikir, farklı gelişme düzeyleri arasındaki boşluklarla iş görürler. Virilio'nun tasarısı, bir durumdan niteliksel olarak farklı bir duruma sıçramalarıyla, bu yokluklar üzerinde, tarihsel-eleştirel yorum yollarındaki bu uçurumlar üzerinde ve söz konusu boşluklar boyunca, yorum sıçrama yolları, olarak gerçekleşen kazalar üzerinde yükselir.

Virilio'nun kazaya yönelik ilgisi *Saltık Savaş*'ta özlü olarak geliştirilir:

> Teknoloji bilmecesi... aynı zamanda bir kaza (accident) bilmecesidir. Açıklayayım. Klasik Aristoteles felsefesinde töz gerekli, ilinek (accident) ise göreli ve olumsaldır. Bugün bunun tersine çevrildiğini görüyoruz: İlinek gerekli, töz ise göreli ve olumsal hale geliyor. Her teknoloji özgül bir ilineği üretiyor, teşvik ediyor, programlıyor. Örneğin, demiryolunu icat ettiklerinde, neyi icat etmiş oldular? Hızlı gitmenize olanak sağlayan, ilerlemenize olanak sağlayan bir nesneyi – Jules Verne tarzı bir görü, olguculuk, evrimcilik. Ama aynı zamanda demiryolu faciasını icat ettiler... Kanımca, şimdiden sonra, teknolojiyle yolumuza devam etmek istiyorsak (Neolitik çağa geri dönmenin mümkün olacağını sanmam), hem nesne hem de onun ilineği olarak tözün ve onun kaza tözünün üzerinde düşünmeliyiz. Teknoloji ve hızın olumsuz yanı sansürlenmiştir.

Virilio bir tür söz oyunu yoluyla –İngilizce accident sözcüğünün günlük dildeki "kaza" anlamının yerine öznitelik ya da nitelik olarak felsefi "ilinek" kavramının geçirilmesi– teknolojik "ilerleme"nin temeli olarak görülen yön ile ikincil görülen yön arasındaki ilişkileri yeniden düşünür. Bu yolla Virilio, belirli bir teknolojinin "özgül ilineği"ni teslim ederek olguculuğun sansürünü kaldırmayı önermez yalnızca; bunun yerine, teknolojik gelişmeyi töz-ilinek "evirme"sini ele alacak şekilde yeniden düşünmeyi önerir. Söz konusu evirme yoluyla ilinek/kaza yalnızca kınanacak bir olumsallık olmakla kalmaz, aynı zamanda "her teknolojinin ürettiği, teşvik ettiği, programladığı" bir şey haline gelir.

Her teknolojinin bir kazayı/ilineği programladığı kavramı paradoksal bir kavramdır: Programın, bir süreç ya da işlemi denetimli bir yoldan kullanmayı amaçlayan bir şey olması gerekir. Ne var ki, şu savı öne sürebiliriz: Bir program geliştirmede, onun uygulanmasını bozabilecek olası sapmaların,

yanlışların ya da kazaların öngörülmesi gerekir. Bu yüzden, herhangi bir programın, öngörülebilir kazaları önlemesi, denetim altına alması ya da ortadan kaldırması için bunları planlaması ya da tasarlaması gerekecektir. Ama Virilio, bu ortadan kaldırma sürecinde fark edilmeyen öngörülemez kaza/ilineği teknolojik gelişme açısından aynı ölçüde "tözsel" olarak değerlendirmenin –zorunlu olarak kaza olduktan sonra– önemi üzerinde ısrarla durur.

Savaşın ve askeri gelişmelerin Virilio için son derece önemli olmasının nedeni budur. Sözgelimi, askeri alandaki teknik bir gelişme olan tank, özgül olarak Birinci Dünya Savaşı sırasında "teknoloji ve hızın olumsuz yönü" göz önünde bulundurularak tasarlanmıştı. Chris Dercon'la söyleşisinde "Savaş makineleri nedir?" diye sorar Virilio ve yanıtlar: "Bunlar tersine çevrilmiş makinelerdir – kaza üretirler." Bunun, Virilio'nun, savaşı modernitenin merkezî bir yönü olarak kuramsallaştırmada ısrar edişini önemli ölçüde açıkladığını öne süreceğim. Savaş, yeni hız teknolojilerinin geliştirilmesi için önemli bir dürtü işlevi görmekle kalmaz; Virilio'ya göre, "modernitenin laboratuvarı"dır aynı zamanda. Savaş makinesi, makinelerin temel olarak üretime yönelik olduğu şeklindeki yaygın görüşü tersine çevirerek, Virilio'nun bütün teknolojilerin merkezî yönü olduğunu belirttiği bu "teknolojinin olumsuz yönü" savını teşvik eder. Virilio bir başka söyleşide bu olumsuz yönün hep varolduğunu, "üretken akıl" yönünün öteki cephesini oluşturduğunu belirtir. Virilio töze oranla ilineği öne çıkarmakla kendisini bu gizli olumsuzluğun kuramcısı olarak görür; kendisinin belirttiği üzere bu yolla Batı metafizik geleneğinin "askeri zekâ"yı reddedişini düzeltir: "Aristoteles ilineksel olanın bilimi yoktur demekle, olumsuzu yadsıma sürecini devreye sokar."

Tanka dönecek olursak, Virilio tankın, nasıl, saltık siper savaşının durgunluğu içine girmiş olan imha silahlarının şiddetli hızını yeniden seferber etme amacını taşıdığını belirtir. Ne var ki, bunu yapmakla, stratejik/siyasal bir savaş biçimi olan (umarsız, uç bir biçim olsa da) saltık savaş bütünsel savaş haline gelmiştir. Bu, her araziye uygun, zırhlı taşıtın yolu üzerindeki yeri değiştirmiş, onun ortadan kalkmasına yol açmıştır; öyle ki yer, savaşan ulusların silahlı kuvvetlerini ve ekonomik potansiyellerini "bir bütün halinde seferber edişi"ndeki geleneksel siyasal savaş parametreleriyle birlikte yok edilmiştir. Virilio'nun bakış açısına göre, bütünsel savaş ve bununla bağlantılı olarak savaşan devletlerin geleneksel toprak kavramının ortadan kalkması, tankın gerekli ilineğidir. Ama yalnızca tankın değil – siper savaşının "teknik sürpriz"i, bir başka deyişle teknik ilineği, Virilio'nun bakış açısını değiştirerek söylemek gerekirse, kendisi bütünsel savaşın gerekli bir

öğesi olan savaş ekonomisinin "keşfi"ni önceden "programlamıştı". Savaş ekonomisi, başlangıçta savaştaki denenmelerinin başarısı üzerine, tankların hızlı ve kütlesel kullanımını olanaklı kılmıştır. Öyleyse, tankı anlamanın en iyi yolu, onu bütünsel savaşa katkıda bulunan "eğilimsel" icatlar ve ilinekler zincirindeki önemli bir halka olarak görmektir. Virilio'ya göre, bu ilinekler hiçbir zaman zincirdeki tözsel teknolojik gelişmelerden kolaylıkla ayrılamaz. Tankın özünü "nesne ile ilineği" arasındaki tözsel ilişki olarak anlamak gerekir.

Kaza öngörülemez olduğunda, her şeyi birden değiştirir. Ama Virilio'nun kaza kavramı onun belirli bir teknik gelişme açısından kaçınılmaz olduğunu belirtir. Bu yüzden, öngörülemezliğinin öngörülebilir olması gerekir. Sözgelimi, bir trafik kazası büyük bir şiddet ve beklenmediklikle (ikisi özdeştir) yolculuğu böler. Varış noktasına varmayı erteler ya da belki de yeni yolculukları gerekli hale getirerek başlangıçtaki varış noktasını bile ortadan kaldırır. Bizim kaykaycımızın durumu da böyleydi. Kaza tehdidi, akla dayalı, homojen, çizgisel gelişimi gerçekleştirme olanağına yönelik bir tehdittir. Kaza, olay olduktan sonra bir olaylar dizisine ("başlangıçtaki" yolculuğun başlaması, kazanın olması, bunun sonucunda yeni yolculuklar/yolculuğun gecikmesi) yerleştirilerek bir anlatının parçası haline getirilecektir, ama kazanın kendisi her zaman yolculuğun beklenen sürekliliğine ters bir başka zamansallığın baskını olarak yaşanacaktır. Kazada, zaman en azından "anlık" olarak "çığırından çıkar".

Kaza bu uzamsal-zamansal/kavramsal kesintidir. Bu niteliğiyle, sorgulamanın başlamasına elverse –ve bunu gerektirse– bile asla sorgulanamaz. Bu sorgulama, kazanın açıklanmasını sağlayan belli bir tözsel gelişimi ortaya çıkarabilir; Virilio'nun teknolojik gelişmeleri belli ilineksel süreçlere götüren eğilimler olarak düşünmesi de bu türden bir durumdur. Ama kaza her zaman bu yorumların zamansallığı dışında olacaktır. Onların yolculuğunu kesintiye uğratan ve başka yolculuklar vaat eden şey olacaktır.

Işık Hızı

Virilio, nesnelere ilişkin geleneksel anlayışların hızla geçersizleşmesinin bir aracı olarak bazı eğretilemeler kullanır. Bunun bir örneğini "kaza/ilinek" betisini devreye sokmasında görmüştük. Deyim yerindeyse, eğretileme aracı, eğretilemenin anlamına ilişkin geleneksel algılamaya karşı çıkma çabasıyla, hıza çarpmak zorundadır. Sonuç olarak, bir eğretileme roketi haline gelir. Eğretileme aracının bu "tehlikeli sürülüşü" Virilio'nun çağdaş görüngülerdeki içkin ana eğilimlere ilişkin hızlı, şematik değerlendirmeleriyle tutarlılık

içindedir. Bu "roket" eğretilemelere Virilio'nun metinlerinde sık sık rastlanır; bunlardan yalnızca birkaçına değinmek istiyorum: Gelişmesini tamamlamış tekno-lojistik siyasal oluşum imgesi olarak "intihar devleti" *(Toprak Güvensizliği Üzerine Deneme)*; yeni havuz – burada insan, (modernist) taşıt hareketlerinin izinde kitleleri aşama aşama hareketsiz hale getirerek, belli bir noktada bir "kutup süredurumu" (bu da bir eğretilemedir) figürü olarak yüzer *(Kutup Süredurumu)*; postmodern protezli bireyin sakat hale gelişini çağrıştıran kokpitindeki savaş pilotu *(Kutup Süredurumu)*; taşıtla yerdeğiştirme hızında toplumsal boyutun yok olmasının bir simgesi olarak çöldeki kara hız rekoru denemeleri *(Olumsuz Ufuk)*; bu yüzyılda savaşın teknik dönüşümünün ortaya çıkardığı "sinemasal gerçekdışılık" *(Savaş ve Sinema)*; Virilio'ya göre çağdaş teknikler çağında hem bilincin parçalı doğasını, hem parçalanmanın artışını gösteren ve piknolepsi adı verilen anlık bilinç sapmaları *(Yok Oluşun Estetiği)*; evin tarihindeki "üçüncü pencere" olarak televizyon – bu "pencere" algılanabilir ufkun ötesine baktığı için insanın geleneksel olarak komşularıyla kurduğu yakın ilişkiler içindeki yaşama tarzını parçalar *(Yitirilen Boyut)*; Saltık Savaş çağma özgü bütünsel savaşın askeri hava saldırısının yerini alan "enformasyon saldırısı" – bu da barışın ve toplumsal-siyasal edimin geleneksel uzam-zamanma daha az saldırgan olmayan bir sızmadır *(Halk Savunusu ve Ekolojik Savaşımlar)*. Her durumda eğretileme edimi hızla, "eğilimsel olarak" gerçekleştirilir; metin, eleştirel kavramların ve kategorilerin karşısına bir başka eğretilemeli meydan okuyuş çıkarmadan önce, tarihsel/kültürel görüngülerin bu tür bir yeniden değerlendirilişini benimsemenin izdüşümlerini az çok kısaca değerlendirmeye doğru ilerler.

Bu eğretileme buluşu, Virilio'nun eleştiriyi yeniden bulma girişiminin anahtarlarından biridir. Aristoteles'in belirttiği gibi, eğretileme buluşu yeniyi, öngörülmemiş olanı algılamanın en iyi yöntemidir: "yabancı sözcükler yalnızca şaşırtır bizi... sıradan sözcükler yalnızca zaten bildiklerimizi aktarır; yeni şeyleri en iyi eğretilemeden öğrenebiliriz". Derrida, "Beyaz Mitoloji: Felsefe Metninde Eğretileme" başlıklı yazısında, Aristoteles'in, eğretilemenin bu algılamayı sağlayabildiği iddiasını, taşıt ile anlam arasında daha önce keşfedilmemiş bir benzerlik kurarak açıklar. Klasik formülüyle, "benzerlik yoluyla, aynıyı tanıyarak öğrenme" sürecidir bu. Yeni bir eğretilemenin bulunması çok yabancı (yeni sözcük) ile çok bilinen ("sıradan") dilsel kullanım arasında bu yeni benzerliğin bulunuşu yoluyla aracılık yapar. Aracılık çok önemlidir –bu, yeninin, "yeni bir şey"in eleştirel olarak algılanmasını sağlamak amacıyla iki dilsel öğe arasında bir bağıntıyı (yeniden) bulma sorunudur. Bir bağıntı sorunudur.

Virilio sürekli olarak hız üzerinde (hız ve politika, hız ve savaş, hız ve görüş, hız ve uzam-zaman) duruşuyla bu bağıntı sorununu bir yana bırakmış değildir; çünkü hız sorunu, bağıntı sorunudur. Bu bağıntı sorunu modernite çağında çok önemli hale gelmiştir. Einstein'm Newton'ın mutlak zaman ve uzam kavramlarını yerinden edip ışık hızının mutlak doğasını öne çıkarmasından beri, bilimsel bilgi (ve daha genel olarak da onun ardından hümanizm) geleneksel kesinliklerin görelileştirilmesiyle yüz yüze gelmiştir. Virilio, bugün "Einstein'm görelilik evreninde yaşıyoruz" şeklindeki kanısından yola çıkarak, hız sorununu birçok araştırma alanına sokmak yoluyla bu yüz yüze gelişin kapsamını genişletmiştir. *Kutup Süredurumu*'nda sorgulayıcı bir göreciliğin korunmasının önemi üzerinde durur, çağdaş astrofiziğin birçok açıdan bunu yapmayı başaramadığını belirtir. Virilio'ya göre kozmos bir "dromosfer"dir; burada "dromos" (eski Yunancada "hız-yarış") kavramı çevresinde türettiği yeni sözcüklerden birini kullanır. Bununla Virilio kozmosun yalnızca hızda ve hız aracılığıyla bilinebileceğini kasteder. Bir başka deyişle, kozmos ışık hızıyla ve hızında aydınlanır:

> Işık mutlak hızın gölgesi olarak adlandırılabilir ya da daha doğru bir deyişle ışık ışınlarının hızı (geometrik optik) elektromanyetik dalgaların (dalga optiği) hızının ışığının gölgesi olarak adlandırılabilir. Demek ki, bir yandan parıltılı enerjiyi ışığa, öte yandan da ışık dediğimiz şeyin yayılma hızına parçalayarak, sonunda bir noktayı görmemiz mümkün hale gelebilir: Hız görmemizi sağlar, ama her şeyden önce ışığın aydınlattığı nesnelerden (görüngülerden) önce "ışık"ı görmemizi sağlar.

Işığın "mutlak hızın gölgesi" olarak tanımlanması, Virilio'nun metinlerinde sık sık kullandığı "ışık hızı" eğretilemesindeki son gelişmedir. Hız ya da ışık hızının mutlak bağıntısı ışığı aydınlatır. Işık ve aydınlattığı şey bu bakış açısına göre söz konusu hızın bir gölgesi haline gelir. Bu hızla aydınlanan ve yalnızca onun gölgesinde ya da onun gölgesi olarak görülebilen dromosfer evren betisi Virilio'nun kendi sorgulayıcı, görelileştirici bakış açısını simgeler. Dromosfer, bağıntı sorununu evrensel açıdan ortaya koyuşun betisidir.

Işık sorunu, bağıntı ve görelilik sorunu olduğu ölçüde, Virilio'nun betisi kendi eğretileme yansıtmalarını dile getirir; çünkü, yukarıda belirttiğim gibi, eğretileme iki dilsel öğe arasında bir bağıntı bularak ilerler. Bağıntı yeni anlayışlara, yeni kavramlara ulaşma açısından çok önemlidir. Yeninin bu varışı gerçekleştiğinde, her zaman atılgan, şaşırtıcı ve hızlıdır. Eğretileme zaten mevcut dilsel öğeler arasında bir aracı olmasına karşın ya da öyle olduğu için böyledir bu – burada da Virilio'nun yeni anlayışlar arayışının öte-

sinde ya da öncesinde hız açmazını yeniden görebiliriz. Virilio'nun eğretilemelerinde bu aracılık var olan ile yeni arasındaki bağıntı sorununu sorgulayacak noktaya götürülür.

Öyleyse, eğretileme buluşu her zaman bir tür yeniden buluştur. Virilio'nun hızın gölgesi olarak yorumladığı ışık betisi, bu yolla gerçekliğe ilişkin geleneksel yorumları "yeniden bulma"ya yönelik kendi sorgulamasını, kendi görelileştirici çabalarını gösterir. Şunu da eklemek isterim: Bu eğretilemeye ulaşma hareketi –var olan ışık hızı kavramından ışık hızına, oradan da hızın gölgesi olarak ışığa– sorgulamayı, göreliliği ve yeniden buluşu olanaklı kılan o sorgulanması olanaksız, göreli olmayan açmazın "yokyer"inin yaşanmasına doğru bir harekettir. Bu, ışığı hızın gölgesi olarak düşünmenin yollarından biri olacaktır – bilgi ve yorum ışığı bu "açmaz yeri"nin gölgesindedir: ışığı her (yok)anda gölgeleyen hızın yeri.

Yolculuğun Sonu

Virilio'nun bizi uyardığı gibi, bugün hızı bilgi ve yorum ışığını bütünüyle gölgeleme tehdidinde bulunuyorsa, o zaman Virilio'nun eğretilemeli, "eğilimsel", ilineksel metinleri de bize eleştirel düşünme olanağını görme imkânı verir. Bu olanak, yolculuğun yaklaşmakta olan sonundaki eleştirel düşüncenin kararmasını çıkış noktası olarak almaktır; çünkü yolculuğun sonu, onun süresinin yok edilişi, daha önce gördüğümüz gibi, ulaşım ve iletişim teknolojilerindeki ardışık devrimlerin "ilineği/kazası"dır. Virilio son kitabı *Kaçma Hızı*'nda şöyle der: "Yolculuk öyküsünün, demek ki herhangi bir yorum olanağının yitişine ani bir bellek yitimi, daha doğrusu imgenin mutlak gücüyle bağlantılı paradoksal ve dolayımsız bir anımsama vaadi eşlik eder." Bu dolayımsız anımsama paradoksu onun hem dolayımsız hem de aracı işlevlerini üstlenmesinden kaynaklanır; çünkü bu anımsama gerçekliğin en yoğun dolayımının –gerçek zaman– sonucu olacak; gene de olayların yorumlanması ve anımsanmasına olanak sağlayan, onun birer parçasını oluşturan gecikme, uzaklık ve süreyi ortadan kaldıracaktır. Modern teknik ilerlemenin getirdiği tehlike bu ise (eğiliminin ilineği/kazası); Virilio'yu, özne-nesne diyalektiği krizinin izinde, iz çözümlenmesi adını verdiği şeyi denemeye götüren de budur. Ama izin çözümlemesi asla geleneksel tarihsel yorumlama modellerine ya da "öyküleri"ne bir dönüş olamaz; izin sonunun hızla yaklaştığını aklında canlandırması gerekir insanın, tıpkı geri dönüş noktasını aşan ve yolculuğunun ne olacağını umarsızca hesaplamaya çalışan kaykaycımız gibi.

İngilizceden çeviren: Kemal Atakay

OTO-MOBİL: BİR RÖNTGEN DENEMESİ



Araba Sevdası

İLHAN TEKELİ – AHMET KUYAŞ

Ahmet Kuyaş: 1946-47 dönemecinde, motorlu taşımacılık ve karayolu politikasıyla Türkiye'de kırsal alanda önemli bir dönüşüm olduğuna dair elimizde epey bir veri var. Acaba bu otomobillerin 1950'lerden sonra Türkiye'ye büyük bir çapta doluşmuş olması Türkiye'de kent yaşamını nasıl etkiledi? Türkiye kentleri bu konuda hazırlıklı mıydı ve bu değişimle karşılaştıkları zaman neler oldu?



İlhan Tekeli: Aslında bu konuyu iki evrede tartışmakta yarar var. İlk aşama olarak, atlı arabaya uyum sağlama söz konusu. 19. yüzyılın ilk yarısında kentler, daha çok, yaya kentleridir. Yani yollar çok dar, kentin içinde araba kullanmak yasak. İlk padişah arabası, 1825'te II. Mahmut tarafından kullanılıyor. Bu yüzden, aslında 1946'larda otomobil sayısı arttığında, daha önce yaya mekânından araba mekânına doğru değişim geçirmiş bir kent söz konusudur. Onun için de göreli olarak daha kolay bir geçiş yaşandı. Belki de daha köktenci bir değişim, ilk aşamada yayalar kentinden araba kentine geçerken yaşanmıştır. Bunu gerçekleştirebilmek aslında çok yıkıcı bir şeydir: Bütün yolları, evleri vb. yıkacaksınız, yolları açacaksınız. Bir anlamda bu, Paris'te Haussman'ın döneminde yaşandığı gibi büyük bir dönüşümdür. Kent, modernitenin yıkıcı gücüyle karşı karşıya kalacaktır. Osmanlıda bu yıkıcı yüz

açıkça ortaya çıkmıyor. Bunun iki nedeni var. Bir kere Osmanlının bunu yapacak parası yok. Ama ikincisi daha ilginçtir. Bu işi kentteki yangınlar çözmüştür.

Kentte çok sayıda ve sık sık yangın olduğu için yaya mekânından araba mekânına geçiş bir anlamda her yangından sonra yeniden yapılan mevzii planların birbirine eklenmesiyle gerçekleşmiştir. Tabii İstanbul'da en büyük dönüşümü yaratan olay, 1863'teki Hoca Paşa yangınıdır. Böylece kentin her iki ticari merkezi de dönüşüme uğruyor. Kentin iki büyük ticari bölgesi. Aynı tarihte Galata'nın etrafındaki surlar da yıkılıyor. Kentin merkezi araba trafiğine uyumlu hale geliyor. 19. yüzyılın sonuna geldiğimizde, kentiçi taşıma, toplu ulaşım halinde örgütleniyor, tabii tramvaylar falan da kente girmiş durumda. İstanbul'un formu, üç aşağı beş yukarı çeşitli doğrusal hatların belirli merkezlerde kesiştiği bir kent halindeydi. Bu hatlara örnek vermek gerekirse Boğaziçi gemi seferleri, diğer kıyı seferleri, iki tane banliyö hattı ve bazı karayolu bağlantıları sayılabilir. Kentte bir ağsal yapı gelişmiş değil. Bunun için de kentin yapısı otomobil trafiğine uygun değil. Bu dönüşümü sağlayan önemli planlama faaliyetlerinden biri de Prost'un yaptığı plandır. Prost'un planı, ki 1936'larda Türkiye'ye geliyor, 1951'e kadar kalıyor sanıyorum. Bu plan, İstanbul'un otomobile geçişi için tasarlanmış bir plandır. Bu plana baktığımız zaman ilginç bir özelliğinin olduğunu görüyoruz. Ben Prost'un, İstanbul'un planını anlattığı bir yazısını okumuştum. O da bu konu üzerinde özellikle duruyor. Buraya gelmeden önce 1929'da Paris'in bölge planını yapıyor. O bölge planında "şunu yaptık, bunu yaptık, yolları kademelendirdik, bir bölgesel ağa oturttuk. Halbuki İstanbul'da ben farklı bir strateji izliyorum. Her yolun taşıma kapasitesini yükselterek daha yaygın bir ağ oluşmasını sağlıyorum" diyor. Prost planının açtığı yolların tasarımı çok başarılıdır. Atatürk Bulvarı, Maçka'nın kenarından geçen yol vb. çok ustaca planlanmış güzergâhlardır. Bir tarafın denizle ilişkisi vardır, yanında da spekülatif bir faaliyet yapılması mümkün değildir. Prost'un yollarını, o dönemin planlamasını da göz önüne alarak, özenle yapılmış çalışmalar şeklinde değerlendirmek gerekir.

A. K.: Taksim'le Maçka'nın tepe noktasından geçen bir ağ yol.

İ. T.: Zaten oradaki park düzenlemesi de müthiş hoştur. Boğaz'ın üstünden, arkadan ikinci bir yol açmak, sahil yolunun gerisinden bağlantı kurmak, vb. Yani aslında İstanbul, 1946 sonrasındaki bir otomobil ya da motorlu araç faaliyetine daha önce hazırlanmıştır, ama her şeye rağmen o ha-

zırlanma da yetmemiştir. Az bilinen bir konuya daha değinmek isterim. Bizde gerçek anlamda karayolları politikasına, İkinci Dünya Savaşı sonrasında geçilmiştir. Ama Türkiye bunu çok daha önceleri, ta 1928'de gerçekleştirmek istemişti.

A. K.: Ford meselesi...

İ. T.: Bu dönemde karayollarına ağırlık verilmek isteniyor. 1928 yılında, Tophane'deki bir serbest limanda, bir Ford Montaj Fabrikası kuruluyor. Aynı tarihte Ford'un stratejisi de belirlenmiş durumda, çünkü Ford "T Modeli" denilen bir modelin üretimine başlıyor. Bu, arabayı orta sınıflara hattâ daha alt sınıflara kadar ulaştıran bir şey. Buna paralel olarak da dünyanın çeşitli yerlerinde montaj fabrikaları kuruyorlar, hattâ bu montajdan da öte bir şey, neredeyse paket halinde gelip burada kurulan, ortaya çıkarılan ve zahmeti olmayan bir iş. Ama, tam da bu dönemde dünya krizi patlak verdiği için, Türkiye bu atılımını İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yapmak zorunda kalıyor.



A. K.: Peki, İstanbul dışında sizin ilginizi çekmiş olan başka bir kent var mı? Otomobille tanışma süreci ilginizi çeken başka bir kentten söz edebilir misiniz? Gerçi, tabii Anadolu kentleri 1980'lerden önce otomobil konusunda bir varlık gösteremiyorlardı belki de. Ankara, örneğin, hiçbir zaman pek sorunlu bir kent olmamıştır ama şimdilerde son derece sorunlu bir kent...

İ. T.: Şehir planlarına bu açıdan bakarsanız, Jansen'in planının problemli olduğunu görürsünüz. Jansen'in planı, bir toplu taşıma planı. Çünkü ortada tek bir temel aks var. Halbuki otomobilli bir ulaşım için uygun olmayan, her kazada tıkanabilecek bir sistem. Onun için de 1956'da Ankara'ya çevreyolu yapılıyor ve Ankara'nın tek akslı bir kent olmaktan kurtarılması gerektiği ortaya çıkıyor. Bu proje, uzun süre gündemde kalıyor. Fakat kent ancak yeni yeni tek akslı bir kent olmaktan kurtuluyor. Jansen otomobil taraftarı falan değil. Biraz duygusal, romantik bir kişiliği var. Ebenezer Howard ile Camillo Sitte'nin etkisi altında bir plan yapıyor. Bir yandan tarihsel değerlere, kaleye, eski kente duyarlı, bir yandan da bahçe-kent kavramına duyarlı. Bu iki kavram da arabayla barışık kavramlar değil. İzmir'e gelince... 1924'te yangın yerinin planlanmasından sonra, 1939'da da bir planlama girişimi var ama İzmir'i, Ankara ya da İstanbul'daki gibi ünlü bir plancı planlamıyor; planlamada önemli adımlar

atılması daha çok 1950 sonrasına kalıyor. Kemal Ahmet Aru, Gündüz Özdeş ve Emin Canpolat'ın yaptığı plan İzmir'i tümüyle göz önüne alan bir yaklaşım getiriyor. Bu planın içinde de bazı yollar var. Bugünkü Hatay aksı gibi... Onlar otomobil meselesini bir miktar düşünmüş, öyle ele almışlar. Ama sanırım otomobil meselesini en doğru şekilde öngören plan, Prost'un planı. Ama Türkiye otomobil için kentsel dokunun büyük ölçekli tahribiyle gerçek anlamda Menderes operasyonları dolayısıyla karşılaşıyor.

A. K.: Kent ve otomobil denince ilk akla gelen olgulardan bir tanesi de dolmuş olgusu. Tamamen cahilane bir soru soracağım size. Bu, acaba, kentlerdeki toplu taşımacılığın o zamanlarda da yetersiz kalmasından mı kaynaklanıyordu? İthalat fazlası birtakım otomobillerin bir biçimde kullanılabilmesi için mi büyük kentlerimiz bu dolmuşçuluk sistemini geliştirmişlerdir?

İ. T.: Dolmuş sisteminin ortaya çıkışı konusunda, geçmiş dönemlerde yayımlanmış çeşitli yazıları okuduğum zaman, iki farklı bakış açısıyla karşılaştım. İki farklı çıkış noktasından bahsedebiliriz. Birinci aşama, 1930'lardaki krizle ilgili. Kriz döneminde, daha önce özel araba sahibi olup da arabalarını satmış olan zenginler, taksi dolmuş diye bir yöntem geliştirmişler. Mali güçleri 1930 krizinde çok büyük bir darbe yemiş ama kamu araçlarını kullanmak da istememişler, anladığım kadarıyla. Mesela sabahları örgütlenerek, Sultanhamam'daki işlerine taksiyle gitmişler. Taksi-dolmuş kavramı ise, bu statü kaybından sonra, bir ikame aracı olarak ortaya çıkmıştır. Ama dolmuş kelimesinin kökenine giderseniz, 16. yüzyıla dönmeniz gerekir. Çünkü dolmuş, bir aracın değil, bir işletme biçiminin adı; dolmuş kayığı diye bir şey var. Bugünkü dolmuşlar gibi iskelede bekliyor, dolunca hareket edip gidiyor. Bir işletmeci sahibi var. Küçük mülkiyet sahibi birinin, bu hizmetin maliyetini müşterileri arasında bölüştürmesine olanak veren bir işletme biçimi. Ama tabii dolmuşun önemli bir olgu olarak ortaya çıkması, İkinci Dünya Savaşı sonrasıyla ilgili. Ankara'da dolmuş olgusunun yerleşmesi, çok ilginç bir olayla doğrudan ilgili gözüküyor. 1946'da Ankara'daki otobüs garajı yanıyor ve birden Ankara'nın otobüs sistemi çöküyor. 1946, savaş sonrası... Savaş sonrası olmasına rağmen siz otobüs alamıyorsunuz. Çünkü savaş sonrasında bir örgütlenme var. Avrupa'da yeni çıktığı zaman o otobüsü size vermiyorlar, harpten yeni çıkmış, gereksinimi daha yüksek olan yerlere veriyorlar. Belediyeler otobüs almakta zorlanıyorlar. Bu yıllarda, kamyonlar, karoser yapılması suretiyle, otobüse dönüştürülüyorlar. Bursa'da, bu işler 1940'larda başlıyor. Ama kapasitesi sınırlı. Ankara yeterli otobüs sağlayamamış. Kamu hizmeti arzında

bir düşme oluyor ve bu boşalan yere dolmuş yerleşiyor. Ama İstanbul'da bu açık daha fazla.

Kentleşme süreciyle birlikte okumaya çalışırsak, şöyle bir durumla karşı karşıya kalıyoruz: İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye iki şeyi birden gerçekleştirmek üzere: Birincisi, hızlı kentleşme sürecine girmiş, ikinci olarak da, sanayileşmek istiyor. Bu iki aşama da çok yüksek bir kapital birikimi gerektiriyor. Bunu nasıl ucuzlatacak? Toplu taşıma için bir kapitalin oluşturulması lazım, fakat öyle bir kapital yok. O zaman da bir çözüm olarak, küçük kapital birikimleriyle gerçekleştirilmesi mümkün olan dolmuş ortaya çıkıyor. *Gecekondulu, Dolmuşlu, İşportalı Şehir* adlı kitabımızda bu konuya değinmiştik. Bu üç olgu da aynı nedenden ortaya çıkıyor. Yani dolmuş, kapital birikim sürecinin belirli bir aşamasında doğan büyük bir talebi karşılayamayan sisteme bir çözüm olarak ortaya çıkıyor. Bunun iki nedeni var; hem özel arabanın yerini alıyor, hem de toplu taşımanın yetersizliğine karşı bir çözüm oluşturuyor. Dolmuş ortaya çıkınca, sosyal tabakalar için, kamu araçlarına göre daha elverişli bir konumda yer alıyor. Kamu hizmetinin gerçekten geri kaldığı kısımlar, aslında, gecekondu alanları. Gecekondu alanlarının gelişebilmesi için, o bölgelere ulaşımın gitmesi lazım. Bu da beraberinde kent içinde, taksi-dolmuşların yanı sıra minibüs sisteminin de gelişmesine neden oluyor. Bir ikili durum söz konusu. Kent merkezinde bir grup var, bir de varoşlardaki insanlar var. Konuyu daha iyi anlayabilmek için, bu sistemin içinde yer alan halk otobüsleri gerçeğini de gündeme getirmek gerekiyor. Otobüs sistemi, İstanbul'da, İzmir ve Ankara'dan daha geç gelişmiştir. Ankara'da otobüs sistemi 1935'te, İzmir'de ise 1938'de yürürlüğe girmiştir. İstanbul bu konuda geç kalmıştır. Bu süreç, İstanbul'da ilk kez Beşiktaş'ta, dört arabanın çalışmaya başlamasıyla ortaya çıkmıştır. O sırada, İstanbul'un geçmişinde 1912'ye kadar giden bir halk otobüsçülüğü var. Dolmuş sektörü gelince bu mekanizma sekteye uğruyor, fakat 1980 sonrasında halk otobüslerinin tekrar örgütlenmesi ile bir ikinci fasıl başlıyor.



Fotoğraf: Selahattin Giz

A. K.: Ama hep belediyenin altında....

İ. T.: Kent içindeki ulaşımın örgütlenmesinde belediyenin tekel hakkı var. Bunların hatlar halinde düzenlenmesi ve belediyenin tekeli altında olması gerekiyor. Daha teknik ayrıntılara girersek şöyle sorunlar ortaya çıkıyor; hangi hatları kendinizde tutacaksınız, hangi hatları özel işletmeye devredeceksiniz? Kârlı hatları elinizde tutar, ötekileri özel işletmeye devrederseniz birtakım problemler ortaya çıkıyor ve tam tersi yapıldığında da, sorunlar yine çözümsüz kalıyor.

A. K.: Bugünün bir sorunundan söz edelim. Tabii benim bilebildiğim kadarıyla, özellikle İstanbul'un bir sorunundan; hep İstanbul'da çok fazla otomobil olduğu söyleniyor. Ama öte yandan da –tabii elimde bir veri yok– İstanbul'un, Paris, Münih gibi kentlere oranla çok fazla otomobil alamayacağına ilişkin bir sezgi var içimde. Bu ne kadar doğru? İstanbul'da ya da Ankara'da araç yoğunluğu olduğu doğru mu yoksa sorun biraz yolsuzluktan ve otomobil kullananların bazı kuralları ihlal etmesinden mi kaynaklanıyor?

İ. T: Birinci konu, taksi meselesi. Şimdi taksi konusunda şöyle bir ikilem var: Eğer siz, taksilerin sayısının artmasına izin verirseniz, kentte gerektiğinden fazla taksi yığılmasına neden olursunuz. Taksiciler de bunu hiç istemezler ve plaka kısıtlaması denen durum gerçekleşir. Bu da plaka rantını doğurur. Bildiğim kadarıyla İstanbul'da plaka fiyatları elli milyar düzeyine ulaşmış. Böyle olunca da araba sahipleri araçlarını işletmeye başlıyorlar: Taksiciler arasında bu rantın getirdiği yeni ilişkiler söz konusu oluyor. Tabii bu yeni ilişkiler, yarışmayı kısıtladığı için, taksi fiyatlarının yüksek tutulması, yağmurlu havalarda taksi bulunmaması gibi birçok şeyi beraberinde getiriyor.

Bu, işin ikinci bir yanı, özel araba meselesine gelince, konuya birkaç açıdan yaklaşabiliriz. İlk önce, tabii Türkiye'de bin kişiye düşen araba sayısı Avrupa standartlarından düşük. Ama hızla da artıyor, çünkü Türkiye'de ikinci el araba kullanım oranı yüksek. En eski araba bile bakım gördüğünde çalışır duruma geldiği için, bu tür arabalar yaygın bir biçimde trafikte kalı-



Fotoğraf: Selahattin Giz

yor. Trafik bugün kentlerde önemli bir sorun. Bunun, yol miktarını artırmakla çözümlenebileceğine inanmıyorum. Tüm dünyadaki deneyimler de –mesela bu New York'ta çok yaşanmış bir şey– bunu doğruluyor; araba sayısı arttığı zaman günboyunca kentin merkezine arabalar geliyor, yığılıyor, akşam olunca da hiçbiri çıkamıyor. Yollar tıkanıyor, üç saat beş saat insanlar yollarda harap oluyor. O halde, bu özel araba sahibi olma meselesine kamu ulaşım sisteminin dengeli ve medeni bir çözüm bulması gerekiyor. Yani insanların, günlük rutin işlerine kamu araçlarıyla gitmelerini, ve hafta sonu da, daha uzaklara, kendilerine devinim duygusunu yaşatacak bir mesafeye, yahut günlük güzergâhlarında olmayan, haftada bir gün gidecekleri yerlere arabalarını götürebilmelerini sağlayacak bir sistem oluşturmak gerekiyor. Arabalar her gün çıkmadığı için de bu sorun medeni bir biçimde çözülüyor. Özel arabanın varlığı kamu ulaşım sistemini devre dışı bırakabilir. Ama kamu ulaşım sisteminin bu araba gereksinmesini ortadan kaldırabilmesi için iki şeyi gerçekleştirmesi gerekmektedir. Seyahat konforunun yükseltilmesi ve hangi aracın, hangi duraktan hangi saatte kalkacağının düzenlenmesi gerekir. Belki tam bu noktada bir başka sorun üzerinde durmamızda yarar var:

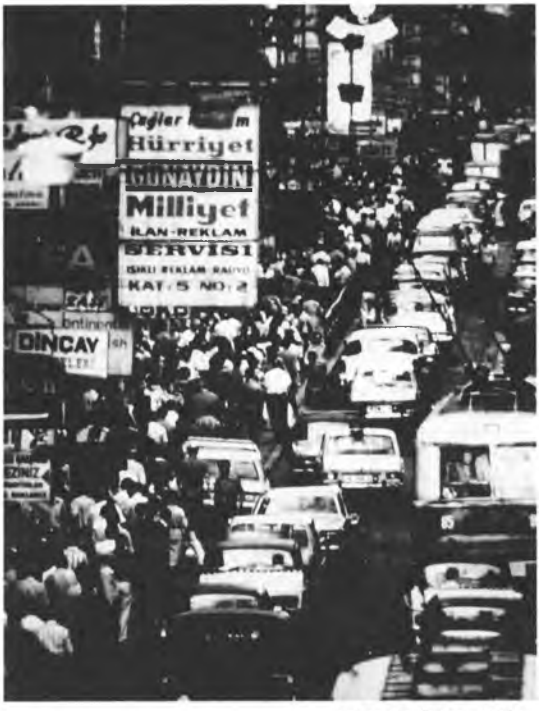
Toplum araba sorununa nasıl bakıyor? Bu konuyu felsefi, edebi birikimlerle de inceleyebiliriz. Bizim edebiyatımızda, *Araba Sevdası*'nda ya da başka örneklerde, görgüsüz sınıfların bir tür özenti aracı olarak bakılmıştır arabaya. Bu yanı yok mu işin? Tabii ki var, ama sırf bu yönden bakılırsa özel araç konusundan, hiçbir şey anlaşılmaz. Bence arabaya üç-dört farklı perspektiften bakılabilir. Bu gösterişçi tüketim yanı; bir araba, örneğin çok fiyakalı bir gözlük, marka bir gömlek ya da bir elbiseden farklı mıdır? Buna bakmak lazım. Fiyakalı bir gözlük ya da elbise size belki sosyal statü kazandırır, arabanın da öyle bir etkisi vardır ama arabanın kazandırdıkları bununla bitmez. Araba, insanın kapasitesini geliştirmiştir. Yani sanayi devriminin temel özelliği olarak araç, insan bedeninin bir uzantısına dönüştü; bilgisayar ise insan beyninin bir tür eklentisi oldu, yani araçlar insanın kapasitesini yeniden tanımladılar. Araba, insanoğlunun hareketlenme alanını birdenbire genişletti ve bu, mekân üzerinde büyük bir özgürlük yarattı. Bu değişimi göz önüne almadan, özel otoyu asla doğru dürüst tanımlayamayız.

Bunun için diyorum ki, kamu ulaşım sistemiyle arabanın bir arada varolabileceği bir çözüm düşünmeliyiz. Böyle bir çözüm ancak yaşanan bir kentte ortaya çıkabilir. Hem insanları trafik sıkışıklığına tutsak etmemiş, hem de onlara, gerektiğinde özgürlüğünden yararlanabilecekleri bir araç sunmuş oluruz.

Demek ki bu özel otobüs sorununun, herhangi bir nesneye sahip olma durumundan farklı olarak, insanın kapasitesini dönüştüren bir yönü daha var.

Ama bu yalnızca özgürlükle ilişkili bir dönüşüm müdür? Kullanıcının eline büyük ve tehlikeli bir araç veriyorsun ve aynı insan, trafik canavarı denilen yaratığa dönüşüyor. O da bir başka kapasite kazandırıyor size. İnsanın normal olarak sahip olmadığı bir tahrip etme kapasitesini ona verip çok tehlikeli bir şey haline getiriyorsun. Özel araç sahibi büyük bir iktidar kazanıyor. Şu günlerdeki araba satışlarına bakın; kent içinde Land-Rover kullanılıyor. Bunun arkasında bir güç talebi yok mu? Bu yalnızca bir fiyaka talebi mi? Bir anlamda arabayı bir ulaşım talebinin karşılanmasında bir araç, insanın kapasitesinin geliştirilmesi ve tehlikeli bir madde haline getirilmesinde bir potansiyel olarak kullanmak. Bunun bir başka tarafı daha var tabii.

Otomobil bir sanat ürünüdür aynı zamanda. Bir sanat ürününde insanın bireyselliğinin ifade edilmesi de ön plana çıktığı için, arabaların mesela 1940'lardaki gibi değil de *flexible üretim* denilen üretim sistemi içinde edinilmesi gibi bir problem çıkıyor ortaya. Ayrıca, bir güç aracı ortaya çıktığı zaman, bu aynı zamanda, erkek egemen toplumlar için, cesaretin sergilenmesiyle ilgili bir anlam da doğuruyor. Bu konuda Samim Kocagöz'ün 1950'li yıllarda yazdıklarının son derece anlamlı olduğunu düşünüyorum. Orada bir hikâyede, iki traktörün çarpıştırılması boğaların dövüşüne benzetilir. Bir de *Cihan Şoförleri* diye bir hikâyesini hatırlıyorum. Orada da gözüpeklik meselesi var. Amerikan malı lüks bir arabaya sahip olan bir adam, ki muhtemelen Samim Kocagöz'ün kendisi; büyük bir çiftliği falan da var. Karayolunda hep öteki araçlardan 'kaçmak' zorunda kalıyor. Bunun nedenini merak ederek bir otobüs şoförüne soruyor; "Herkes doğru düzgün gidiyor, ben hep oradan oraya kaçmak zorunda kalıyorum"



Fotoğraf: Ara Güler

diyor. "Öyle olmaz" diyor şoförler: "Senin soldaki tekerini, karşıdan gelen aracın soldaki tekerine doğru süreceksin. Sen sürünce o kaçar" diyorlar. Şimdi burada bir cesaret sergileme var. Yol aslında bir sosyal mekân. Bir ilişkiler mekânı. Kamusal mekânlarda belirli ahlak kurallarına göre düzenlenmesi gereken ilişkilerden söz ediyoruz. Oysa orada başka şeyler de sergileniyor. Cesaret sergileniyor, güç sergileniyor. Yol mekânını, insan-araba-yol öğelerinden oluşan bir kamu alanı ve bu kamu alanını da bir tür sosyal ilişkiler mekânı olarak görmek lazım. Tabii o sosyal ilişkiler mekânında araba ve onun içindeki birey, günlük hayattaki birey değil artık. O araçla güçlendirilmiş bir birey. Yeni kapasitelerle kamu alanına giriyor.



A. K.: Demin sözünü ettiğiniz olguya bir örnek; kent içinde Land-Rover'la dolaşma meselesi. Bundan yirmi yıl önce, otomotiv sanayii kentlerdeki sıkışmayı göz önünde tutarak otomobilleri küçültme yoluna gitmişti. Hattâ Amerikalılar bile küçük otomobil yapmaya başlamışlardı. Sonra birdenbire kırsal bölgelerde kullanılan bu otomobiller moda oldu. Land-Rover vb. gibi örnekleri düşünüyoruz ama sonuçta bunların hepsi Batı'dan gelen şeyler. Fakat bugün, binek arabaları yapan Avrupa ülkeleri de bu işe girdiler. Kentte otomobillerin küçülmesi trendi birdenbire tersine döndü. Acaba bu, post-post-modern bireyselcilikle ilgili bir şey mi? İnsanlar o kamu alanında daha farklı davranmaya mı başladılar?

İ. T.: Bu kamu alanı öyle bir alan ki, burada ancak görüntü aracılığıyla ilişki kurabiliyorsunuz. Diğer kamu alanlarındaki gibi sözle ilişki kuramıyorsunuz. O zaman da bu görüntü ve onun biçimi ilginç bir nitelik kazanıyor. Mesela, Avrupa'da adamın Land-Rover kullanması için pek bir sebep yok. Tıpkı Türkiye'deki gibi. Demek ki bu, günümüzde bireysel bir ihtiyaç. Biraz da modanın etkisiyle oluşan bir şey, ama sonuçta duygusal bir ihtiyaca cevap veriyor. Hem zenginliğinizi sergiliyorsunuz, hem de diğerlerine göre yolda şöyle bir elli santim üstten gidiyorsunuz, küçük araçları da korkutuyorsunuz.

Cem İleri: Bu yeni kamusal alanda, özgürlük ve denetimle ilgili bir çelişki ortaya çıkıyor. Bir yandan, araç bir özgürlük miti haline geliyor, ama öte yandan da, bu teknolojinin yaygın bir şekilde kullanılır olmasıyla birlikte bir tür denetim mekanizması da kendi kendine gelişiyor; ehliyet, ruhsat, kasko, sigorta, yasaklar, cezalar, hız yasağı, park yasağı, sürekli bir kontrol mekanizması...

İ. T.: Ama bütün özgürlüklerde böyle bir şey vardır. Özgürlük bir başkasının özgürlüğüyle sınırlı olduğu için, ötekinin araba kullanma hakkını, yani ölmeden araba kullanma hakkını garanti etmen gerekiyor. Etmezsen sorun çıkıyor. Bütün özgürlüklerde olduğu gibi. Ama insan yaya olarak, bir saatte beş kilometrelik bir yol gidiyorsa, arabayla yüz kilometrelik bir yol gidebiliyor. Tam yirmi misli. İnsanın mekânsal yer değiştirme potansiyeli artmış oluyor.



A. K.: Bu hareketten özgürlüğe doğru gidiş çizgisinde çok güzel bir paradoks çıkıyor ortaya. Aslında çok da ilginç bir paradoks. Motorlu taşıtlar, Anadolu'nun ücra bölgelerindeki insanların hareketliliğini müthiş arttırırken kentteki keşmekeş tam tersine sürekli çoğalıyor. Dolayısıyla da bu değişim, özgürlük aracı olan arabayı bir tıkanma ve bir iletişimsizlik aracı haline getiriyor. Bence demokrasimizle bir paralellik kurulabilir burada.

İ. T.: Araba, kırsal kesimdeki hayat kalitesini çok yüksek bir düzeye getiriyor. Örneğin, geceyarısı bir hastalık olduğunda, ilçe merkezindeki sağlık ocağına gidilmesi an meselesi oluyor. Güneyde, Antalya civarında seracılık yapılan kırsal alanları biliyorum. Orada seracılık dolayısıyla gelir yüksek. Hemen her köyde, her evin bir arabası var. Bu bölgede seracılıktan dolayı, yerleşme de dağınıktır, derli toplu değildir. Şimdi böyle dağınık bir yerleşmenin olabilmesi ve de aynı zamanda kentteki sağlık hizmetlerinden yararlanılabilmesi için araba müthiş bir olanak sağlıyor. Bu yüzden orada arabaların ikinci el fiyatları kenttekilerden daha yüksek.

A. K.: Peki İlhan Bey, sizce Batı dünyasının büyük kentlerinde özellikle hali vakti yerinde olan insanların banliyöye kaçmaları, kentin gürültüsü patırtısı yüzünden mi oldu? Yoksa otomobil kullanmayalım da, trenle, metroyla gidip gelelim mi dediler? Türkiye'de, ulaşım şartları da düşünüldüğünde, böyle bir şeyin gerçekleşmesi mümkün müdür?

İ. T.: Şimdi tabii banliyöde yaşama olgusu otomobil öncesinde de vardı. İstanbul'da ve İzmir'de banliyölerin ortaya çıkma sebebi aslında doğrudan demiryoluyla ilgili. Ama bu banliyölerin tümü de, demiryolu istasyonlarının etrafında oluşan dairesel yerleşmeler olarak çıkıyorlar karşımıza. Oysa araba, büyük bir alanda, belirli bir çizgiye ve durağa bağlı olmayan yaygın yerleşimlerin oluşmasına imkân tanıdı. Bu iki banliyöleşme arasında bir fark var. İkincisini, 1970'lerde, özel arabanın yaygınlaşması ve Renault, Tofaş gibi fabrikaların büyük kapasite ile üretim yapmaya başlamasıyla açıklamak daha doğru olur. 1970'e kadar kent formlarına baktığımızda şöyle bir yapı görüyoruz: Zenginler kentin merkezinde oturuyor. Çevrede gecekondu kuşakları var. Batı dünyasının o zamanki kentlerine baktığımızda ise, fakirlerin kentte, zenginlerin ise çevrede, altkentlerde oturduklarını görüyoruz. Böyle ters bir yapı var. 70'lerden sonra otomobil sahipliği yaygınlaşınca, bizde de gecekondu bölgelerinin dışına taşan altkentler oluştu. Bir anlamda bu, Batı'dan çok da farklı bir değişim değil. Bu, ulaşım meselesi ve toprağın rantı açısından incelenebilecek bir durum. 1920'lerden 70'li yıllara kadar ortaya çıkan tartışmalara bakarsanız, bunun sınıfsal bir mücadele olduğunu görürsünüz. Eğer siz işçi banliyölerini kent dışına çıkarabilirseniz, kent içindeki sınıfsal mücadelenin keskinleşmesini de önleyebilirsiniz. Yirminci yüzyılda, bu banliyöleşme sorunuyla sınıfsal mücadelenin yumuşatılması meselesi arasında birtakım ilişkiler kurmak da mümkündür.

Otomobilin Kısa Tarihi

GÜNDÜZ VASSAF

I. Otomobil Hayvana Karşı

Başlangıçta;

İngiltere'de atlı arabalarla dört nala yolculuğa çıkıldığı günlerde, otomobil sahipleri nereye giderlerse gitsinler, önlerinden giden kızıl bayraklı bir adamı takip etmek mecburiyetindeler. 1860'ların İngiliz kanunu bu. Üstelik otomobilin saatte dört milden hızlı gitmesi yasak.

Az Sonra;

Beygirler yok oldukça otomobillerin beygir gücü çoğalıyor. 1912-26 yılları arasında ABD çiftliklerindeki atların sayısı %60 azalıyor.

Ve Şimdiler;

İlk yapıldıklarında Ford, Daimler, Packard gibi insan adları taşıyan otomobillere artık Cougar, Mustang, Doğan, Şahin gibi nesli tükenmeye yüz tutmuş hayvanların adları veriliyor.

Ve ata bindiği binlerce yıl boyunca açık havada da sevişen insan türü, kendisini birdenbire yerden vitesli otomobillerin içinde çiftleşir buluyor.

II. Otomobil İnsan Sağlığına Karşı

Otomobilin üretimi esnasında vuku bulan iş kazalarındaki artış daima üretim hızındaki artışın önünde gitmiş.

Otomobilleri boyayan işçilerin en çok maruz kaldıkları hastalıklar: Anemi; çeşitli kanamalar, bilumum solunum yolları hastalıkları, burun ve boğaz iltihapları, bronşit ve astım.

Otomobil her girdiği ülkede bir numaralı ölüm nedeni. Neden otomobil

fiyatlarıyla birlikte o yıl, dünyada, o marka arabanın içinde kaç kişi öldüğünü de bildirmezler?

III. Otomobil ve Üretimde Kalitesizlik El Ele

Henry Ford, arabasında kullandığı her malzemenin eşit derecede kötü olması için, adamlarını oto mezarlıklarına, hangi parçaların sağlam kaldığını araştırmaya yollarmış. Üretimdeki amaç her parçanın en iyisi kadar sağlam değil, en çürüğü kadar zayıf olması.

Araba üretiminde çalışan vasıfsız işçilerin yüzdesi %85-90 civarında. İşlerini birkaç gün içinde öğrenebiliyorlar. İşçinin işini iyi bileni, tecrübelisi makbul değil. Hele ilk otomobil fabrikalarında, hiçbir şey bilmeyen, sendikalaşmaya fırsat bulamadan da hemen başka bir vasıfsız işçiyle değiştirilebilen işçiler tercih ediliyor.

IV. Otomobil ve Adab-ı Muaşeret

Türkiye'de ilk trafik lambaları, Ankara'daki Atatürk Bulvarı'na, 1960'ların sonuna doğru yerleştirildi. Hiç gelip geçen olmadığı halde kırmızı ışıkta durdu diye kimi sürücülerin güpegündüz dayak yediğini hatırlıyorum.

O ilk yıllarda, gelen giden yokken ışıklarda durmak da, sanki evde kravat takmak ya da Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası'nın her pazar verdiği klasik müzik konserlerine gitmek gibi, kimi Ankaralıların iftiharla benimsedikleri modernleşmenin icaplarından biriydi. Işıklarda durmayanlar "maganda", gelip geçen olmadığı halde duranlar ise "modern" insanlardı.

V. Otomobillendikçe Otomobilleşiyoruz

Sakin bir sokağın kaldırımının tam ortasına otomobiller için kullanılan bir "Dur" tabelası yerleştirirler. Kaldırımda yürüyen yayalar, sanki birer otomobillermişçesine tabelanın önüne gelince durur, sağlarına sollarına baktıktan sonra da yollarına devam ederler.

VI. Otomobil ve Hayatın Anlamı

Sanayi alanında bir devrim sayılan seri üretim sonucu, otomobil fabrikasında gün boyu aynı vidayı sıkıştıran işçiler, sonuçta ne yaptıklarını bilemez oldular. Emekyerine yabancılaştılar. Ve bu seri üretimin ilk başladığı ülkelerde, hiç tanımadıkları insanları öldüren seri katillerin ortaya çıkması da fazla uzun sürmedi.

Yol: Doğanın Bağrındaki Plastik Araç

LE CORBUSIER

Karayolu binlerce yıllıktır, suyolu binlerce yıllıktır, demiryolu yüz yıllıktır, havayolu henüz doğmuştur.

Karayolu, insanlığın kökeninden makineleşmiş uygarlığın doğuşuna dek insan adımına boyun eğmişti –saatte dört kilometre.

Suyolu, başlangıçtan beri ve makineleşmiş uygarlığın doğuşuna dek, rüzgâr kuvvetine ya da insanların kol kuvvetine boyun eğmişti.

Demiryolu, o zamana dek bilinmeyen hızlar getirerek –saatte elli kilometre, yüz kilometre, yani on, yirmi kat daha hızlı– insan eylemlerine bağlı olduğuna inanılan ritmi parçaladı. Tanrılara layık ve korkunç kuvvet!

Havayolu... Ben yirmi yaşındayken ve daha o zamanlar Santos-Dumont, Wright, Voisin uçuyorken, şöyle deniyordu: "Tanrı buna izin vermeyecek! İnsanlar toprak için yaratıldı, kuşlar hava için." Kuşlar epey geride kaldı, saatte sekiz yüz kilometre hıza erişen uçaklar yakında bin kilometre yapacaklar. Ve saatte bin altı yüz kilometre yapacakları gün Güneş'in hızına erişmiş olacaklarından kimi kez, zaman ortadan kalkacak.

Kımıltısız gözüken toprak yolu ray öldürmüştü ama şimdi bu yol otomobille birlikte diriliyor. Karayolu yirmi misli, otuz misli hız için yeni bir uzam halini alıyor.

Makineleşmiş uygarlığın evladı, hız, dünyayı değiştirdi.

İnsanın ya da atın adımıyla doğru orantılı olan, binlerce yılın edinilmiş alışkanlıklarını değiştirdiler. Trenlerin, vapurların, uçakların, telgrafın, radyonun hızı altüst edici; ve gezegeni yeni bir gözle görmemize olanak sağlıyor.

"Yalnızca Dünya!" demişti Paul Morand; insan izinin coğrafi nicelik içindeki inceliğini ölçen Saint-Exupéry ise seve seve "Yalnızca Çöl!" diye yazardı. Fakat her ikisi de uzamı mucizevi bir süratle ölçen insan-pergeller karşısında saygıyla eğilmektedirler.

İster, makaslarda manevra yaptıkça ortaya çıkardığı tıkırtılarla istasyonları aşıp geçen, karanlığın içine fırlatılmış bir ekspres trenin trajik gücü olsun; ister Normandiya gemisinin görkemle yola çıkıp, gökdelenlerin dibine, iç limana varışı olsun; isterse de, bir uçağın yerden öfkeyle havalanışı, yükselirken çizdiği sarmalla yeryüzünü alabora olmuş gibi gösterip 4 bin metrede dengeleyici düzlemleri eksiksiz bir kımıltısızlığa vardırışı olsun; bunların şiddetli fetihlerine yön veren kesinlikten daha etkileyici bir şey olamaz.

Cook ve Ortakları Bankası'nda, dirsekleri masaya dayayarak, altı ay sonra yapılacak büyük bir yolculuğa hazırlanmaktan daha etkileyici bir şey olamaz: "Ayın 25'inde, sabah 7.35'te, bagajlarınız evinizden alınacak. Treniniz saat 9.30'da Saint-Lazare Garı'ndan hareket edecektir...


Jacques-Henri Lartigue, 1894

"Ayın 10'unda, New York'ta, işleriniz tamamlanmış olarak, taksiyle Holland Tunnel'den geçecek ve görkemli Sky-way'le (Gökyüzü Yolu) New-Jersey'nin sanayi bölgelerini üstten aşarak saat 10'da Newark havaalanında olacaksınız.

"Deniz uçağı X, Rio'da, iş merkezlerine yüz metre mesafede denize inecektir; yataklı vagon, ayın 25'inde, öğleye doğru, sizi balta girmemiş ormanların ortasında, plantasyona indirecektir. Okuma vagonunda, geniş bir yatar koltuğa gömülerek dergilerinizi okudunuz. Büyük pencerelerden manzaraya bakmış olmalısınız; bakmaya değer!

"Ayın 3'ünde, saat 18.15'te Santos'tan gemiye binersiniz. 18 saat sonra Buenos Aires'e varırsınız. 30'unda, saat tam 15'te, Şili Santiago'ya gitmek üzere uçağa binersiniz, vs. Ayın 4'ünde Paris'e, Orsay Garı'na, saat 8.15'te varırsınız. Bagajlarınız aynı gün öğleden sonra size teslim edilecektir... Bu dört aylık yolculuk boyunca ceketinizin cebinde küçük bir bilet defteri olacaktır..."

Kesinliğin şiiri; hissetmesini bilen için –Yunanlıların Parthénon'un oyuklarına ve saçak boylarına yerleştirdikleri, zaman içindeki kesinlik.

Büyük hızlara duyulan ihtiyaç nedeniyle mükemmelliğin zirvesine erişen bu dört yol, dünyaya en güzel görüntüyü, daha doğrusu değişken bir görüntüler bütününü sunmaktadır: Tıpkı doğa gibi her zaman güncel olan yayanın ve süvarinin görüntüsünden, vapur yolcusunun, otomobil sürücüsünün, –trenin hızı manzarayı bulandırsa da, uçağın şimşek gibi geçişi neredeyse hareketsizmiş gibi tuhaf bir duygu verse de– mavi-tren yolcusunun ya da havacının görüntüsüne kadar...

Ve idare, tinin bu temel tezahürü, ki sınırlarını doğrudan doğruya hız belirler ve varlık nedeni olan denetim bile makul yarışlar sonunda bulur sınırını, – bu idare tüm çerçevelerin parçalandığına tanık olur. Topraklar genişlemiştir, sınırlar aşılmıştır, yeni büyüklük birimleri kendilerini önermekte ya da dayatmaktadır...

I

Toprak Yol

İnsanın ya da atın adımı bir kapıdan diğerine götürüyordu; niyetten hedefe, her şey ustaca birbirine bağlıydı. Demiryolu süreklilik içindeki bu mükemmelliği parçaladı, kapıdan gara, gardan diğer gara, diğer gardan diğer kapıya bir alternatif oluşturdu. İnsanlar için olduğu kadar nesneler için de. Yirmi dört saatlik döngüde katlanılması güç ve son derece belirgin olan kopuş, garların etrafında yapay yığılmalara yol açtı. Kır ile şehir arasındaki uçurum iyice açılmış oldu.

Otomobil bir kapıdan diğerine götürüyordu. Yirmi, otuz katına çıkan hızlar sayesinde yirmi dört saatlik döngünün etkinlik alanı aniden genişledi; Güneş artık yirmi kez daha yavaştı! Bu bir devrimdir. Kır –toprak– her yandan açılır; kendini yeniden sunar. Önemsiz bölgeler, kayıp topraklar yoktur artık. Toprak erişilebilirdir. Tümüyle erişilebilir olacaktır.

Otomobil ağı, gövdesinden dört bir yana doğru, yaşam taşıyan dallarını uzattıkça daha da erişilebilir olacaktır. Karayolunun bundan böyle yeni bir işlevi vardır: Ülke toprağı üzerindeki tüm insanları ve şeyleri, köylüleri ve metaları, köylüleri ve ürünleri birbirine bağlamak.



Joseph Koudelka, *Sürgünler*

Köy yolları hep vardı; toprak yollar çoğunlukla tarihöncesinden kalma derin ve sağlam tasarılardır; bu yol boyları hâlâ kullanılmaktadır, yeniden hizmete açılabilmeleri de mümkündür. Yapılması gereken şey, bu yolları kamyonetin ve traktörün geçebileceği büyüklüğe getirmektir. Köylülere özgü ağın yenilenmesi. Uyanış.

Yol, kilometrelerle ölçülen bir varlık değildir; doğanın bağrındaki plastik bir olaydır. Geometri ve doğa, genellikle heyecan verici şeylere destek olmuşlardır: Gard köprüsü, ya da Normandiya'daki meyve bahçeleri boyunca uzanan düz yol gibi. 19. yüzyılda, yol güzergâhı kimi zaman doğal ortama nezaketsizce bir müdahale biçimini alıyordu, ne varılan ne de geçilen şeylere aldırış ediliyordu. Yolun etrafında ağaçlar, tarlalar, çayırlar vardır, kimi zaman da ufukta hayranlık verici manzaralar seçilir bir an. Yol başarılı müdahalelerle zenginleştirilebilir, beslenebilir: Çevre düzenlemesi, insan ruhunun tüm eserleri gibi, düşünme ve sevgi gerektirir. Kesin bir teknikle çalışan peyzaj mimarları vardır; ve köy yollarını uyandırma anı geldiğinde buraların köy evlerinin uzun holleri gibi olacağını, bunların sevimli yollar olmaları gerektiğini unutmamak gerek. Yeşillik ve uzamla birlikte Fransa yollarının pastoral senfonisini yaratmalıyız.

Yolların sürat yapılabilen geniş otomobil yolları ve yaya yolları olarak sınıflandırılması –makineleşmenin gençlik günahlarını telafi amacıyla sunduğu bu büyük lüksü ona borçluyuz– imgelemde sıçramalar yapmaya, ona geniş perspektifler açmaya yetmez mi?

Öyle yerler vardır ki, Dünya'nın balkonu gibidirler. Küçük koylar üstündeki Côte d'Azur'ün hoş tepeleri; Leman Gölü'nün ve dağların önünde, Rhône ağzı ile Lavaux yamacındaki Valais; zaptedilemeyen çıkıntılar ortasındaki Rio de Janeiro; ve binlerce başka yer, en güzelleri ise insan ayağı değmemiş olan yerler. Dünya'nın, tam doğrulmak üzere olan bir kucaktaki çiçek sepeti biçimindeki bu balkonlarına sahip olmak için birbirine bağlı iki işlem yeter: Oraya erişmek, ve orada ikâmet etmek.

Geniş otomobil yollarını farklı bölgelerden geçirin; iki, üç otoyol, biri 20 metre kotada, diğeri 75, üçüncüsü 150 metre kotada. Manzaranın kucağında bu yükselti eğrilerinin destek noktasını arayın: Bunlar birbirlerinden hemen ayrılır, dağ yamacına yerleşir, manzaranın hareketine uyum sağlarlar. Uygun bölgelerde doğal zemini terk edip bağların, kayaların, meyve bahçelerinin karmaşasının ortasında, toprağın desteğini bir yana bırakarak kendi önünüze bir sicim gerin ve otoyolu viyadük üzerine çıkarın; bir bal peteği-

nin hücreleri gibi üst üste konmuş konutlar düzenleyerek viyadükün altından yararlanın. Her konutun, bir villa gibi, kendi bahçesi olabilir; asılı bir bahçe. Viyadük derinlere dalar, beraberinde de, inşa edilmiş küpler yaratır. Her şey mümkündür, her şey mümkün olur! Dünya'nın bu balkonları, mevcut yollara bağlanarak, güzergâhlarının çeşitli noktalarından yine toprağa, aşağıya erişebilirler; konutlar onlarla yek vücuttur, çevredeki doğa ise, vahşi ya da işlenmiş olsa da, serbest bırakılmıştır, bağımsızdır, bütündür, parsellenerek yok edilmemiştir; ve bu doğal, yüceltilmiş manzaralar insanların odalarına taşınmış olur.

Köyleri otomobilin tehdidinden kurtarmaya başlıyoruz. Köyün yüzyıllık yolunun etrafındaki yerleşimin huzur ve güvenliğini, ulusal yollara fırlatılmış çok hızlı arabalar ortadan kaldırmıştı. Kazalar, Fransız kasabalarının sıradan olaylarındandı... Paris-Nice yolu üzerindeki aşağı yukarı her köyde yol bugün geniş bir kavis çizmekte, köyün etrafından dolaşıp yeniden hızlanmaktadır. Tehditten korunan köylerin yeniden canlandığı görülecektir, anayol korku tüneli olmaktan çıkıp yeniden köy sakinlerinin buluşma yeri olacaktır.

Köprülerimize ve Şoselerimize Saygı

Bu yaz Napoléon karayolundan geçtim. Önemli bir ders içeriyordu: Yaşam incelikli eserlerle bu yola bağlanmış gibiydi. Napoléon yolu, peyzaj mimarisinin güçlü bir şiirini oluşturuyor; bu amaçla inşa edilmiş olmasa da. Fakat planındaki kesinlik nedeniyle bizi heyecanlandıran olaylar da ortaya çıkmadı değil. Yol yalnızca sanat eserleri sunmakla kalmıyor, dahası, tüm yol boyunca, yolun kendisi bizzat bir sanat eserine dönüşmüş durumda. Yol, bir uyum yasası ve kuralı gibidir, denklem sürekli, çözüme kavuşmuş olarak çıkar karşımıza. Bir niyet: Paris'ten Nice'e,



aşılacak uçurum ve geçitlerle dolu en hoş alternatifler arasında yolculuk etmek. Bir araç: Özel dikkat isteyen bir otomobil. Otomobil yolunun döşemesinin uygun hale getirilmesi on beş yıl almıştır (boş, dar yolları ve bu yolların yüzkarası toz duman halini hatırlıyor musunuz?). Bu kaygan ve düz, hem sert hem yumuşak döşeme, koyu gri mermerden bir şerittir; rengi, taş ocaklarının sağladığı malzemeye uygun olarak pembe ya da yeşimtaşı yeşili de olabilir. "Ulusal" yollara kavis verilmesi her zaman geniş, güzel ve boş alanlar bırakır; insanı yormayan virajların, inatçı kıvrımların kenarları yarış pistleri gibi yükseltilmiştir: Yol arabayı kendi kendine götürür; tehlike yoktur.

Bu, her birinden bir lütuf fışkıran çözümlerin karşısında bir hayranlık çığlığı atarsınız ve "Çok başarılı!" dersiniz. Çünkü yol arabayı kendi kucağına almıştır: Gergin sicim üzerinde yolun akışı kusursuzdur, olağanüstüdür. Tebrikler sayın mühendis beyler ve yeni yol bakım ekipleri! Yol zanaatkârları kavisleri elleriyle ve aletleriyle okşuyorlar, tıpkı eskiden, başka zanaatkârların, kuşkirazı ağacı, ceviz ağacı ya da meşeden yonttukları güzel koltukların kavislerini okşamaları gibi. Yol bakım ustalarının cetvelleri sarımlara iki ucundan değmiş ve en incelikli biçimler arasından bu geometrik şekilleri yaratmışlardır: Paraboller, hiperboller, –eğri yüzeyler ve yasaları.

Yol, manzaranın ihtişamını işte bu şekilde fethetmiştir: Geçitler, Alp çayırlıkları, uzaktaki tepelerin çevrelediği yüksek platolar ve "geçit yok!" diye bağıran boğazlar. Geçit var! İnsanın bu tehlikeli yerlere ulaşma, aşılmaz güçlüklerle mücadele etme, vahşi doğayı zorlama, ona sahip olma, bu doğayı kendine görkemli ve sonsuz çeşitlilikte bir seyir olarak sunma fikrine sa-







hip olması hayranlık uyandırıcıdır. Üstelik, yüz yıl sonra buralara çok hızlı araçlar fırlatmayı başarması da hayranlık vericidir. İnsan korkusuz, inatçı ve zeki bir karıncadır. Toprağı ele geçirmeyi ve işgal etmeyi bildiği gibi, bu kez oraya cesur girişimlerinin sevincini ekmeyi de bilmiştir.

Burada teselli ve inanç buluruz. İnanç, insanın düşlediği her şeyin günün birinde gerçek olacağını ve insanın altından kalkamayacağı hiçbir işin olmadığını, bu girişimlerin hiç de hayal mahsulü sayılamayacağını bilmektir. Paris'ten Nice'e uzanan Napoléon yolu otuz kat daha hızlı süratler için düzenleniyor, elden geçiriliyor, pürüzsüz, kaygan ve etkili kılınıyor. Bir süre sonra yolun tüm parçaları birbirine eklenmiş olacak ve otoyolun örnek teşkil eden düzenlenmesi tamamlanacak. Paris'te bu gerçekler unutulurken, tezler çatışırken, çıkar uğruna dalavereler çevrilirken, şehircilik doktrininden yoksun olunduğu için şehir ölürken, başka yerlerde ve tüm yolları boyunca Fransa, kesin bir kuraldan güç alarak serinkanlılıkla çalışıyor. Yonne, Boulogne ya da Alpes-Maritimes'deki yol bakımcıları aynı el kitabını izliyorlar: Yol yasası. Manzaralar, topraklar, kayalar ya da eğimler değişebilir, fakat kural tüm engellere boyun eğdirir. Ve bizim karmaşık şehircilik sorunlarımızın çözümü için tutkuyla aradığımız tek şey olan Uyum ise yol üzerindedir ve çeşitliliğe birliği dahil etmektedir.

Akılda Tutulması Gereken Örnekler

Sekiz yıl önce, deniz kıyısı boyunca uzanan yeni Primo de Rivera devlet yolu üzerinden, Barselona'dan Gibraltar'a gidiyorduk. Bu yol sayesinde, Madrid'le yalnızca dar geçitler aracılığıyla birleşen eyaletler, ilk kez birbirlerine bağlanmış oluyorlardı.

Bu, beyaza boyanmış net sınır çizgileri, yükseltilmiş virajları ve serbest görüş açısıyla, her şeyiyle düzgün olan ilk devlet otoyoluydu; Pireneler'den Afrika'ya uzanıyordu. Figueras'ta sınırı geçer geçmez tam bir şok yaşadık. Yol boyunca gördüğümüz köylüler, bu yeni alete sahip çıkmışlardı. Onu seviyorlardı. Valencia yakınlarında onu okşadıklarına tanık oluyorduk; yol boyunca evleri olanlar bol bol gül ağacı, çalı ve palmiye dikerek süslemişlerdi yolu; bir şenlikte gibiydik. Birdenbire, binlerce yıllık bir durumdan çıkmışlar ve kendilerini modern dünyayla ilişki içinde bulmuşlardı (Bu, derin düzenlemeler ve sevinç dolu anların yanı sıra üzüntü dolu anlar demekti).

Bu örneği unutmayalım! Nerede yararlı ve büyük bir işe başlanırsa ve ülkedeki insanlar, bu ilk işaretlerle birlikte, nihayet kendileri için çalışılacağını anlarlarsa, işte orada coşku hızla yayılır. Eyaletleri birbirine bağlayan

bu yol eseri anlamını şimdiden dile getiriyor. Işıl ışıl ocakları barındıran ve gökyüzüne doğru yükselen bu bloklarda neler yapılmaz ki!

Vali Passos, 1900 yılına doğru, Rio de Janeiro'nun kumsal bir patikasında göz kamaştırıcı güzellikte ağaçlıklı caddeler açmıştı; bu geniş caddeler, koyun durgun suları boyunca ilerliyor, Pao de Açùcar'dan geçip, okyanusun dev dalgalarına kavuşuyordu. Beyaz ve siyah mermerden mozaiklerle kaplı yaya kaldırımları hayranlık verici gezinti yerlerine dönüşmüşlerdi. Bu öteki Haussmann, yeşillikler içinde saklı olan sevimli bir sömürge şehrini, dünyanın en göz kamaştırıcı şehri yapmıştı. Gemiler burada konaklıyor, bu meşhur yol boyunca uzanan koylar güzel birer seyirlik oluşturuyorlardı. Arkadaki şehir ise, başlangıçta utangaç olmasına rağmen sonradan bilinçlendi. Buradan geçen yolcu dünyanın en güzel şehrinin burası olduğuna inanır. İşte, sıradan bir yolun kurnazlığı!

Başlangıçta deli olmakla suçlanan vali, bazı geceler yıkım ekibiyle birlikte, çekip gitmeyi reddeden herhangi bir mülk sahibinin evine gidiyordu ve evi yerle bir ediyordu. Ertesi sabah bu alan tümüyle serbestti; kişisel çıkarlar ve alışkanlıklar alt edilmişti. Kamu yararına yönelik yöntemler her zaman yüreklicedirler. İyi toplum bu türden işlemler yüzünden ölüm döşeğindeydi; bugün de, doğrudan doğruya ölen yine toplumdur.

Sokak

Toprak yol, şehrin içindeki bir sokak haline geldi. Alanını genişletemedi, çünkü yüzyıllar geçtikçe onun payına giderek daha az yer düştü. Yine de, otomobilden önce onun genç kız inceliğine alışılmıştı (o, her zaman, büyük yol kavşaklarında inşa edilmiş şehirlerin hanımefendisiydi).

Fakat şehirlerin tehlikeli bir biçimde büyümesiyle birlikte, makineleşmiş uygarlığın gelişiminin ardından; ve özellikle otomobillerin yüz binler halinde atağa kalkmasıyla birlikte, şehirlerde dolaşmak imkânsız hale geldi. Şehir tam bir cehenneme dönüştü: Gıdım gıdım ilerlemenin verdiği azap, yasa ihlalleri, kazalar, sinir gerginliği vs.

Bu kadar karmaşık bir duruma çare bulunabilir mi? Sokakları gerçekten genişletmek için şehirdeki evleri yerle bir edebilir miyiz? Haussmann delme, yıkma, alan açma cesaretine sahipti. Aradan bir yüzyıl bile geçmeden, Paris caddelerini Colbert'in yolları olmaya layık kıldı.

Fransa'yı, ülkeyi bir uçtan diğer uca kat eden dümdüz yolların –koşum hayvanları varsın kan ter içinde, soluk soluğa kalsın!– geniş ağıyla kaplayan







Colbert'dir. Bu yollar XIV. Louis'nin yaydığı zekâ parıltısını taşıyorlardı: "Dümdüz ve büyük görebilmek".

Colbert'in yol ağı, günümüzde hâlâ, otuz misli artmış hızları bile kaldıracak durumdadır. Oysa, Haussmann boyutları büyüklük açısından da hesaplamıştı –bu büyüklük Paris'i dönemin çekim kutbu yapmıştı; -kazma yıkar, duvarcı duvarını örer!- şehir engin yüzeyler üzerinde beyaz beyaz çiçeklenir ve yüzey öyle büyüktür ki, burada yapılan işlerin ne büyük bir cesaret gerektirdiğini iyi anlayabilmek için insanın bu yüzeyi boş bir kâğıt üzerine kendi kendine çizmesi gerekmektedir. Bir kez daha belirtelim, bu işi tek bir insan yaptı! Haussmann olmasaydı, Napoléon olmasaydı, Colbert olmasaydı, Paris bugün otomobillerin hücumuna uğruyor olmazdı.

Sorun giderek karmaşıklaşıyor. Paris otomobille, kamyonla, bisikletçiyle, yayayla doldu. Karayollarında baştan sona bir devrim yapmak gerek.

Bugüne kadar devrimci şehircilik yaptık, alışılmış olanın tersine, yerle değil, "inşa edilmiş küpler"le, havayla ilgilendik. Üçüncü boyutu göz önünde bulundurduk: Yükseklik. Geleneksel şehircilik pratikleri uzamı ifade eden iki boyutla –uzunluk ve derinlik– sınırlandırılmıştır; sokakları ve konut yerleşimlerini temsil eden çizgiler bu sanal ve maddesel olmayan plan üzerine çizilmişlerdir. Ama, günümüzde bu şehircilik iflas etmiştir. Bunun yerine üç boyutlu şehircilik geçmelidir.

Modern mimari reformları sayesinde, konut ya da iş yerlerine en uygun olan yeni rasyonel öğeler (inşa edilmiş küp) saptanmışken, uzamla ilişki yerlerini, varışı ve kalkışı, girişi ve çıkışı, trafiği de adım adım hazırlamamız

mantıklı olur. Makineleşmiş yaşamın ihtiyaçlarına uyarlanmış olan bir önerme burada kendini yeniden dayatmaktadır: Otomobilin yazgısı kurallarla düzenlenmelidir. Mevcut durum: Yaya ve otomobil ilişkisindeki karışıklık kesinlikle ortadan kaldırılmalıdır. Otomobil yayadan ayrılmalıdır. Bugünkü sokak ağının, eski bir ağ olduğu görülüyor; bunlar çoğu zaman, şehirlere saltanat arabalarının girişinden bile önce açılmış sokaklardır (Paris'te ilk saltanat arabası on yedinci yüzyılın ortasında görüldü) ve bu sokakların boyutları ve dokusu da, şehir içinde ev yapımına uygun olan arazileri art arda kemerlerle sınırlandıran surların kaçınılmaz tepkisine bağlı kalmıştır.

Bugün, yol kavşakları birbirlerine mantıksızca yakındırlar: Her 20 metrede, 30 metrede, 40 metrede, 50 metrede; ender olarak 100 metrede bir karşılaşılan kavşakların bu hali, yayanın ya da atın hızıyla açıklanabilirse de otomobilin hızı bu yakınlığı tehlikeli kılmaktadır. Otomobilin varoluş sebebinin hızlı gitmek olduğu düşünülürse, bunların daimi birer engel halini aldıkları da görülecektir.

Otomobil yol ağının yeni büyüklükteki bir ölçekte, saatte yüz kilometre hız ölçeğinde yeniden düzenlenmesi gerekir. Bu kavşakların yaklaşık olarak her 400 metrede bir yerleştirilmeleri normal olacaktır.

Son olarak da, yaya ile otomobili birbirinden ayırmak için, yukarda belirttiğimiz gibi yapılmış olan geniş otoyollar ayrıca yerden 5 metre yükseltilmiş olmalıdırlar. Yaya ile ilişkiye girilecek noktalar (ki bunlar ev kapılarından başka bir şey değildir) plan verilerine göre dağıtılacaktır ve bu veriler, kolaylık olsun diye, konut kapılarının 200 metre aralıklarla yerleştirilmesini sağlayacaktır. Araba kapıları ve bunların geniş otoyollara uygun biçimdeki birleşme noktaları buralarda bulunacaktır. Yaya toprak üzerinde, ağaçların ortasında olduğundan şehri dik, verev ya da dolambaçlı yollarda gezebilir, yani her tarafta ve otomobillerin tamamen dışında olarak dolaşabilir.

Paris'in yol ağı bu şekilde yeniden düzenlenebilir: Yayalar ve otomobiller.

Fransızcadan çeviren: Işık Ergüden

Notlar

1 Bu rapor 15 Şubat 1928 tarihlidir.

2 "Makineci Çağın Paris'ine Doğru" ["Vers le Paris de l'époque machiniste"]. 15 Şubat 1928 tarihli Bulletin du Redressement Français'nin eki.

3 Plans dergisi, 1930-1932 ve La Ville Radieuse, 1935. Sokağın Ölümü. Trafik. S. 119-126.

Seyyar Manifesto

LEVENT ŞENTÜRK

Lagado'nun tasarımcısı Swift için.

1.

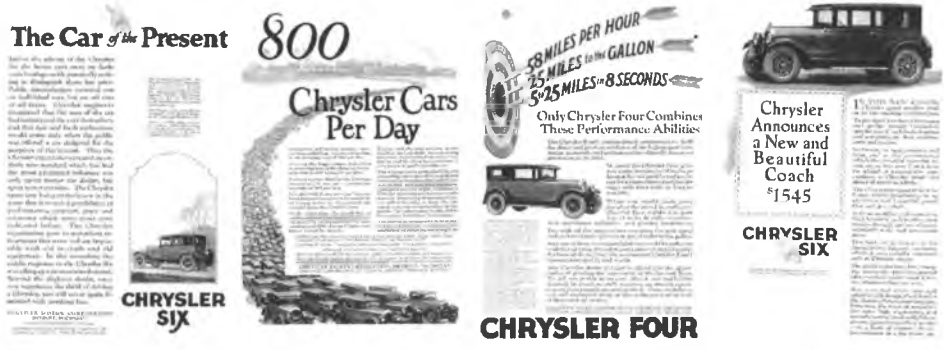
1900-1925: Otomobilin Görsel İmgesi.

Bir Envanter:

Yirminci yüzyılın başından itibaren kent yaşamını geri dönmemecesine değiştiren otomobile (Henry Ford'un yakıştırmasıyla dörtteker'e) adamakıllı bakabilmek için imgenin bileşenleri üzerinde uzun uzun çalışmak gerekli. Genellikle reklamların net mesajının altında çözümlenecek sayısız ayrıntı bulunur. Yüzyıl başında ortaya çıkıp serpilen herhangi bir markanın imajının spiralini çizmek gibi bir amacım yok. Zaten onları tekil görsel kategoriler olarak ele almak sağlıklı olmaz - çoğu peşpeşe, etkileşimlidir; gırtlak gırtlağa bir rekabet ortamının meyvelerdir.

Daha 1900'lerin ilk yıllarında, yani otomobilin tasarımsal bir bütünlüğe ulaşmadığı ve bisiklete benzediği yıllarda John E. Hobbs *National Geographic* dergisine verdiği ilanla, kar yağmaya başladıktan sonra otomobilin ön takımları sökülüp yerine takılabilen eşsiz kızak tasarımının sadece on dakikada devreye sokulabileceğini duyuruyordu. Aynı yıllarda artık Amerikalılar 'Colorado'nun Uzak Olmadığı'nı anlayacak kadar tren görmüşlerdir. Bununla da kalmamışlar, Beyaz Keçi'yi avlamaya bile gitmişlerdir (1896). Nitekim, daha yüzyıl başlamadan, dünyanın bir 'wonderland' olduğu biliniyordu. Ama asıl önemlisi, Paris'ten Geneva Gölü'ne trenle, oradan da Akdeniz'e otomobille inme şansı Avrupalılara Amerikalılarca tanınmıştır: İlk çokuluslu seyahat şirketleri, okyanusötesi'nde çoktaşıtlı seferlere yirminci yüzyılın on

ikinci yılında başlamışlardır bile. O yıllarda dünyayı otomobille katetmiş bir bayanın gezi notları için için inanılmak istenen düşsel bir kategorideydi. Sıradan Amerikalı kadın, o kadarını yapamasa da, Regina veya Hoover marka pnömatik elektrikli süpürgesiyle pekâlâ mobilize olabilmektedir.[1] Yine Scenes From Every Land kitabının sıklıkla tanıtıldığı o yıllarda, Hollandalı bir kadın küçük arabasına oturmuş, ellerinde arabasını çeken iki köpeğinin dizgini, herşeyden habersiz, ömrünün geri kalanında pnömatik süpürgeyle asla karşılaşmayacak olmanın kıvancıyla poz vermektedir.[2] İşin garibi, başına geleceklerden habersiz olan sadece yaşlı teyzeler değildir: Exide marka pillerin yaratıcısı olan şirket, elektrikli otomobilin kaderinden bihaber, tam sayfa ilan vermektedir (1913). Gerçekte benzinli, 1905'te bile zaferi kazanmış durumdadır. [3] Yüzyıl başının meşgul insanları yazları Kanada'ya düzenlenen arabalı dağ ve kır gezilerinde meşguliyetin ağırlığından yabangülleriyle azat



edilmektedir. Bu insanlara Texaco motor yağının önemini anlatmak hiç de kolay olmamıştır. Bunun için ya sayfa büyüklüğünde donmuş bir termometre çizmek ya da sayfayı çepeçevre dolanan bir yağ dalgasının üzerinde kayıp giden bir otomobil resmetmek gerekiyordu. Karlı dağ yollarını renkli illüstrasyonlarıyla adres gösteren Stevens Duryea şirketi, otomobili durağan peyzajın bir şaheseri olarak sunmaktadır. Rauch & Lang elektrikli otomobillerinin üreticisi, tarihsel bir düşük sayılabilecek bu taşıtın özgürleştirici niteliklerini öveyim derken, köleler tarafından taşınan firavun imgesini kullanacak, Nietzsche'nin sözünü [4] haklı çıkaracaktır. 1914 model Detroit 48 elektrikli otomobili, ön penceresindeki vasisdası, bir kez binince bir daha asla inmek gerekmeyeceğini düşündürten kapısı ve atların ya da öküzlerin gelip çekmesini bekler gibi tasarımlanmış tuhaf gövdesiyle yine kentsel hızdan çok bayanların çarşı gezmelerine cevap verecek dört tekerli bir bisiklet

görünümündedir. 1913'te yan sanayinin durumu da pek parlak sayılmaz; en azından imaj açısından: Goodrich tekerleklerinin ilk reklamlarından birinde, iki metre çapındaki tekerin ortasından kürklere bürünmüş zarif bir bayan arabasından iner gibi inmekte, bu sırada bize bakarak 'Evet, öyle' dercesine bir jestte bulunmaktadır. Şirketin tekrarlamaktan zevk aldığı başka bir espri de, sadece tekerleklerin ve üstü açık arabada seyahat eden insanların görülebilen kısımlarının resmedildiği ilandır. Görünmezliğin bilinmediği (!) bu çizimleri farklı perspektifler kullanarak yıllarca yinelemiştir Goodrich. Good Year ise, 250.000'in üzerinde müşterisi bulunduğunu, iki sayfa tutan reklam metninde uzun uzun anlatmaktadır. Bereket versin, 'İyi Seyahat'i nasıl 'Daha İyi' kılacağı üzerinde Amerikalıyla beraber kafa yoran başkaları da vardır: Mobil-dolap, yirmi kalem zorunlu seyahat taşınırının nasıl bir sıkı-düzene tabi tutulması gerektiğini özetleyen müthiş bir tasarımdır.

Yirminci yüzyılın ilk çeyreğini belirleyen sadece ünlü markalar değildir: Görünüp kaybolan, çoğunlukla da, gözden bir kez kaybolunca bir daha asla toparlanamayan sayısız şirket, pazardaki denizfenerleridir. Sözgelimi 1912 tarihli Matheson arkasındaki vadi manzarasına öyle karışmıştır ki, insanın onu empresyonist bir imge olarak tanımlaması işten değildir. Reo The Fifth'in tasarımcısının 1913'teki iki sayfa tutan açıklamalarından çıkan, Reo'daki hiçbir şeyin şans eseri olmadığıdır.[5] 1914'te Edison Elektrikli kamyonları, başka bir şirketi, 1901'de hizmet verdiği Tiffany & Co.'yu referans gösterir.[6] 1915'te Oldsmobile, küçük bir ilanda güç-güzellik-hafiflik adlı yeni bir üçleme kurgular. 1916'da Pathfinder, 'hiçbir mekanizmasının farkına varamayacağımız kadar iyi' bir arabadır! 1917'de Duratex, Avrupa kalitesinde Rolls Royce'lar üretmektedir. Aynı yıl Moon Cars 'Avrupa'daki emsallerinden' daha ucuz bir araba satmaktadır.[7] Thompson Otomobil Gövdeleri şirketinin (1919) kullandığı görsel, teknik bir eşiktir: Araba, yeni bir kentsel fon içinde tanımlanmakla beraber, bu fonun tepesi hâlâ neoklasik tarzda kemerimsi bir süsle kapatılmaktadır. Kilise, gökdelen, hisar ya da çiftlik görüntüsünü, hep aynı zihinsel hastalık örtmektedir.[8] Yirmilerin başında parçabaşı çalışan şirket, ömürlü olamayanlardan biri... 'Red Baby', ulusal kültüre hizmet eden (!) bu kamyon şirketi, filosunu kırk beşer derecelik açılarla karşılıklı üç sıra halinde dizmiş, Hitler'in taburlarını hazırlayan (!) bir totalite sergilemekte.[9] Hemen alttaki resimdeyse, Red Baby'lerden biri, bütün kırmızılığıyla arazilerde ilerlemektedir... Chase ve Mitchel gibi Ohio da ikinci onyılda görünüp kaybolanlar kervanındadır;[10] Parthe-

non ya da Tac Mahal'in önünde şoförsüz poz veren Apperson (1919-20) da öyle. 1908 model Rambler'a bakılırsa otomobiller henüz tam olarak düz gidememektedir, frenleri zayıftır, tekerlekleri küçüktür, lastiklerse ikide bir patlamaktadır.

"Altı Silindirlilerin Big Brother'ı" sloganıyla ortaya çıkan Franklin (1912), yine peyzajın statik nesnesi olarak resmedilmektedir. Doktor imgesi: Arabasıyla yetişebileceğine emin olabilen Doktor. 1918'de Franklin'lerin neden çok satıldığını uzun uzun anlatan başka reklamlar. 'Franklin ve diğerleri' durumunu belirleyen kıyaslamalı ilanlar: Neden Büyük Depolu Araba İyi Araba Değildir? 1923'te Sedan Franklin'de çerçevelemeden ilk kez vazgeçilecek; tekil, bağlamsız hız nesnesi görünümüne bürünse de, klasisizmin fontları eşliğinde modern çelişki [11] sürecektir. The White, 'makinedeki hayalet' imgesini uç uzağa beyaz otomobilleriyle götürür (1913-15): Aşırı derecede abartılmış klasisist illüstrasyonlar, her seferinde bilgelik, yalnızlık, zarafet gibi kavramları otomobile eklemlemeye çalışır. Pegasos, Pan, Nympha'lar, hatta göksel atlarıyla Daidalos... White'ın ürettiği başyapıtlar, sanki mizahın bilinmediği kuru bir gezegenin havasını taşır... Pierce Arrow Car'ın (1912-18), *National Geographic Magazine*'deki ilk reklamında, arabanın adı çiçeklerle bezenmiş bir tekerleğin ortasındadır: Tekerlekmerkezli Batı kavramının bilinçdışı simülasyonlarından biri daha! Araba için sürekli bakım ve gözetimin şart olduğu bir dönem söz konusudur. Pierce Arrow'un reklamlarındaki Avrupai stilistik çizgi, Amerikalı klasisizmine bir yıl direnebilmiştir. 1914'den itibaren Arrow frapan ve sosyetik bir imajın ardı sıra seğirtir. Bu sefer McFarlane'in sözünü ettiği durum kasten kullanılmakta ve *kitsch*'ler yaratılmaktadır. Pierce Arrow kâh bir hizmetçi, kâh bir kaplandır: Emrimizdeki vahşi hız, belki. Kaynağını tanrısal bir bilinmezlikte bulan bilim.

Winton, en başından, alıcının psikolojisiyle ilgilidir: 1913'te bir araba satın alındığı andan itibaren, %50 ile 90 arasında değer kaybına uğramaktadır. Bir yıl boyu pek çok araba, sahibi kepenk indirdiğinden ortada kalmaktadır. Aynı reklamda Winton'ın yaratıcısı, pazarın en önemli adamı rolündedir elbette. Amerikan Güzeli Winton, bembeyaz gövdesiyle Downtown'da dolaşasıya sakalını ağartmıştır: 1898'de ilk motor satıcısı, 1907'de dünyanın ilk altı silindirli motor üreticisidir. Sadece 'güzel' olmakla kalmaz Winton: 'İyi'dir de. Ama bu, yüzyılın ilk çeyreğini çıkarmasına ne yazık ki yetmemiştir...









'Otomobil tarihinin en olağandışı ilanı'nı veren Chandler (1915-22) ilk üstü açık arabasını böyle pazarlıyordu. Hemen arkasından haklılığı ortaya çıktı: Ulusal pazardaki payı %646 artmıştı! O andan itibaren de Chandler pragmatik ve soğuk reklamları terkeder: Yirmilerin eşiğinde kuğular durmaktadır... Chandler, herkese istediğini (ya da olduğunu) vererek reklam tarihinin ilk totolojilerinden birini kurar: Erkeklere güç, kadınlara güzellik.

Hudson, 1912'de '48 Uzman Yanılabilir mi?' diye soruyordu. [12] 1910'ların ortalarında Hudson'ın motorunun organlarının sayılıp dökülmesi reklamcıların pek yanaşmadığı gerçeksi bir tablo çizer: Less is more. Çağın idealleri sözünün ilk kez reklam jargonunda dolaşıma girdiğine aynı yıllarda Hudson'da tanık oluyoruz. Hudson başka bir taşıta görsel olarak referans veren dünyanın belki de ilk otomobil reklâmını 1915'te verir. [13] Hudson'a binenler gerçek atlarla değil, onların meydanlardaki saygın heykelleriyle ilgilidirler. Çizimle desteklenen mesaj, en eski tekniklerdendir: Hudson, bir kapının önünde, 'kapılar açan' bir araba olarak durmaktadır aynı yıl. Bir başkasında Magritte muamması: Hudson tasarımcısı, elinde geleceğin Hudson'ının çizimi, gitmekte olan ve elindeki resmin aynısı olan Hudson'a bakmakta... Mevsimsel kullanımı aşan ilk arabalardan biri yine Hudson'dır. Touring Sedan, Limousine, Town Car ve Cabriolet'nin yeni modelleri ilk kez bir reklamda birleşmiştir. Hafiflik ve güç kavramları, çelik bir köprünün en zayıf noktasından (ortası) geçen Hudson'ın resmine mimari bir referans olarak bakılabilir.

Siyah bir fon üzerindeki açık renk otomobil illüstrasyonuyla öne çıkan Marmon'ın (1912) bu stratejisi zamanla imgesinin bir parçası haline gelecektir: Boşluktaki saltık imge. [14] Paige, balinayı andıran kusursuz gövdesiyle dikkat çeker (1915): Elitist bir aile arabası imajı yaratmayı hedefleyen pek çok orta sınıf şirketinden biridir. Reklamdan çok bir Grek kitabesini anımsatan ilanlar verir. 'Yolun çağrısına uyan' seçkin müşterilerini tuhaf bir şe-

kilde lüks restaurantlara götüren hilebaz arabaların üreticisidir Paige: Bir tavuskuşudur, istisnasız. Paige'in arkasında, dev, monolitik, dört bloklu faşistik kütle, yani fabrika durur: 'Adil ve dürüst' Paige, vasatta karar kılmıştır.

Oturan iki zarif bayanın önünde dikilip 'Arabama gelmek ister misiniz?' dercesine bakan genç beylere pahalıya malolan çiftleşme olanakları sunan saygın Locomobile şirketi (1914), ilk ortaya çıktığında sadece üç otomobille sınırlamıştır günlük üretimini: Fiyatlarıysa 10.000 dolara kadar çıkmaktadır. İleriki yıllarda Locomobile, sadece tam sayfa otomobil fotoğrafını ilan diye vermekte ve altına çok küçük puntoyla arabalarının adını yazmaktadır. Locomobile, 1920'den sonra sırra kadem basar.

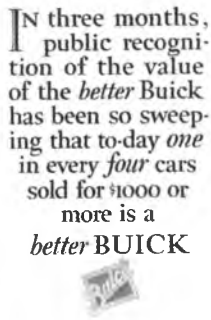
Locomobile'in aksine Dodge hemen hiç fotoğraf kullanmamış, dinamik illüstrasyonlarla (gündelik anlara dayalı bir diziyle) otomobilin dönüştürücü rolünü sergilemeyi hedeflemiştir. İlk dört kapılı Sedan (1922), iniş biniş ritüellerini ortadan kaldırır. Arabanın içini örgütlemedeki esneklik: Business Sedan'da olduğu gibi, ön koltuğun öne doğru yatabilmesi vs. 'Açık arabaların gidebileceği her yere gidebilen kapalı arabalar' üretir Dodge. Bacaklara yeterince yer ayıran şehir içi tasarımı. [15] Koltuklar bu modelde daha derinleşmiş ve alçalmıştır.

Willy's, Chalmers, La Fayette, Chevrolet, Chrysler ve Buick, 1920'lerin gözde markalarındandır: Willy's, Avrupa'nın en iyileriyle [16] kıyaslanır. Büyük otellerin önünde içeridekilere iyi bir fon vermek istiyorsanız: Willy's. Ya da: Titreşim yok! Büyük bir kararlılıkla, arması olan rölyefi her reklamında kullanan La Fayette, Daniels'a da ilham vermiş olabilir. [17] Ucuz, hızlı; Kilise'ye ya da alışverişe gitmeye yarayacak ikinci araba olmaya razı bayan otomobili Chevrolet, ilkyardıma gelmiş doktoru yine sahneye sürmüştür (1923). 1925'te Chrysler, 'şimdinin arabası'na ait çarpıcı imgeler bırakacağının izlerini taşıyan ilanlar vermiştir- Chrysler'ın fabrikasından karınca akınım andıran bir akışla yollara dizilen 800 araç, şirketin günlük otomobil üretimine tekabül etmektedir. Bir başka ilandaysa, 12'yi bulan üç büyük hedef okların üzerine yazılmıştır... Aynı yıl sahneye çıkan şüphesiz en büyük otomobil Buick'tır. Daha piyasaya çıkışının üçüncü ayında 1.000 dolara satılan her dört arabadan biridir Buick: 'İyi arabalar yapılacaksa, bunu Buick yapacak'tır... İkinci onyılın sonlarında sahnede başka markalar da vardır. [18]

Chevrolet'nin, Cadillac'ın, Oldsmobile'in, Buick ve GMC kamyonlarının üreticisi olan General Motors, Amerikalı ev kadınının ilk 'seyyar çamaşır makinesi'dir kurduğu kamyon ağıyla. Bu dev şirket, faşistik sıradüzen içinde ko-

numlanmış karargâhını 'Ailenin Evi' diye tanıtmakta gecikmez: Söz konusu aile dünyanın 126 ülkesine ürünlerini pazarlamakta, her araca 87.000 işlem yapmakta, 2000'den fazla bankayla çalışmakta, bir yılda 8.300 tren dolusu çeliği işlemekte, Dayton'daki laboratuvarlarında araçlarını gece gündüz test etmektedir... Bu aşırı üretim yeni bir dünya imgesi çizmektedir. Bir ilanda 1001 Gece'yi anımsatan elmas kullanımı, bir diğerinde "Bağdat'tan Beyrut'a Doğu'yu yeniden tanımlayan yaygınlık..." GM'nin tüm markaları başka birinde aynı sayfadadır: Dünya, bir markalar dünyasıdır bundan böyle. Otomobilin organlardan oluşan karmaşık bir bütün olarak portresi çizilir bir başkasında.







National Geographic dergisindeki ilk reklamını (1913) bir fotoğrafla veren Packard, yolların patronu olacağını ilan etmiştir. O zamanlar kendine en iyi bakabilen araba, en çok servise giden arabadır. İlk çıkışından itibaren tutkulu bir gezgin imgesi kotarmıştır Packard. [19] Geçerakçe klasisist imgeler denenmiş ama ısrarcı olunmamıştır. Öncü duruş hep vurgulanmış, macera bu yolla körüklenmek istenmiştir. Değer, güzellik, zaman, para: Packard her birini ayrı ayrı irdeler reklamlarında. Cam küreye bakan ve içinde Packard'ı gören kadın: 'Packard hakkındaki kişisel düşüncelerinize güvenin.' der. 20'lere gelindiğinde gözünü uçaklara dikmiştir bile. [20] *Ask The Man Who Owns One* sloganı ilk günden geçerlidir: En kestirme yol praxis olmuştur. Sonunda, 1899-1924 başlığının altında şu ifadeyi görürüz: 'Sadece Packard bir Packard yapabilir.' Noktayı koymuştur. Ama bununla yetinilecek değildir. Birkaç ay sonra, 'makinedeki hayalet' ilkesine istinaden Packard'ın benzersiz kalbinin fotoğrafıyla karşılaşırız. Sadece Packard sahipleri Packard'ın bir kalbi olduğunu bilmektedir. Packard mesafeli bir duygusallık kurmak için azami gayret göstermektedir. Yüzyılın ilk çeyreği biterken Packard motorları zeplinlerde, teknelerde ve uçaklarda rekor kırmaktadır – hız, devrimsel bir dönemece ulaşmış, 'kalp' otomobille diğer taşıtları çakıştırmıştır.

Yüzyılın ilk yirmi beş yılında, otomobilin imajındaki tablo yaklaşık olarak böyleyken, onunla mutualist bir yaşam süren yan sanayide durum oldukça farklı olmuştur: Daha yumuşak ve mizahi bir üslup göze çarpar. Kaza

yapan şoför sıvışmış, kışı sıradan bir aküyle geçirmeye kalkan şoför zavallı durumuna düşmüş, yola zincirsiz çıkan bir başkası eşek sıfatını hak etmiş ve o kılığa bürünmüştür. Kelly'nin tekerleğin ortasından şuh bir bakış fırlattığı reklamlar yerini karikatürlere bırakmıştır. Abartı, anlatımın omurgası haline gelmiştir: 'Firestone Nonskid Tires' bu konuda tartışmasız zirvedir: Tekerleği kaymaz kılan, üzerindeki 'kaymaz' yazısının oluşturduğu dokudur! Good Year'ın tekerlekleriyse ufka doğru yuvarlanmaktadır. Bize yakın olanlar giderek büyümekte: Bunlar, yıllara göre Good Year'ın büyümesini imlemektedir. Bir tekerlek, uzaklardaki küreden (dünyadan elbette) fırlamış, son hız ilerliyor: Good Year, günde kırk milyon mil katetmektedir... Bir başkası: Ufuktaki, Good Year lastiği değil gökkuşağıdır aslında... Ama, elbette, en çarpıcısı: Ortasında Sam Amca'nın bayraklı şapkasının durduğu tekerlek!

2.

Mimarlık melez bir etkinliktir.[21] Tasarımcı, Archipoiesis[22] ile Imagineering[23] arasında bir yerlerde durur. Tasarımcı için belki en iyi yol, Nevzat Sayın'ın dediği gibi, yaratıcı bir unutkanlıkla hareket etmektir: Ayaklar nerede kayıyorsa tasarımcının vatanı orasıdır.[24] Kinetik[25] versus Sedanter.[26] Kinesis'i tahakküm altına alan Sedanter'in en meşhur aracı gözetim, Panopticon'da modelleşmiştir.[27] Jameson'ın da belirttiği gibi artık zaman ve mekân, birbirleriyle zıtlaşan etik veya metafizik bir dualite olmaktan çıktı: "Zıtlaşmıyorlar, birbirlerini sürekli parçalıyorlar; yeni simbiyotik canavarlar oluşturuyorlar".[28] Otomobil kapatılan beden/serbestleştirilen beden ikilemini bünyesinde bir hareket yasasına dönüştürmüştür.[29] Artık etkin beden edilgin beden zıtlığının anlamı da silinmeye yüz tuttu.[30]







Şirinevler'de, bir fabrikanın gece bekçisinin yaptırdığı tekerlekli gecekondu.

Mimarlığın tarihi, mimarlığın dünyayı ele geçirme ve elinde tutma yolunda başka persona'larla verdiği savaşın da tarihidir. [31] Yirminci yüzyıla damgasını vuran on dokuzuncu yüzyıl yapılarından Chrystal Palace veya Eiffel Kulesi gibi yapıtların hangi alanın meyveleri olduğunu kestirmek güçtür. [32] Sullivan 1893 Chicago fuarının 'Amerikan zihinsel oluşumunun derinlerine işlediğini' ve 'bunamasına yolaçtığım' söylemiştir. [33] Bu bunamanın Amerika tasarımı olduğu söylenebilir. [34] Virilio, daha derine inen saldırgan bir ifade kullanacaktır. [35] Yerleşiklik alametleri öylesine abartılmıştır ki mobilize olduğunda zihni bunların işgali altındadır. [36] Senett'in bahsettiği tehlikesiz ya da nötr kentsel mekâna, Panopticon'un yüzyıl sonu biçimi olarak da bakabiliriz: Farklılık, tehdidin sürekliliği olarak kanıksanmış durumdadır. Buna endüstriyel tasarımın konvansiyonel geometrik formlara tüketicinin penisini uyarmak maksadıyla sıkı sıkıya bağlı oluşundaki gerici eğilimler de dahildir. Formalizm, namı diğer *form follows function* (fff) kültürel önyargıların pazardaki geçerliliğini korumaya yarar. Bu noktada mimarlığın endüstriyel tasarıma göre büyük bir zaafı var: Bir ev, bir otomobil gibi bir kez tasarlanır; ama otomobil gibi hızla çoğaltılamaz. Oysa otomobil, her kentsel duruma uyabilir; kentin her yerine sızıp tüm gerçekliğini kuşatabilir. Mimarlık, bu açıdan çoğaltılamaz'dır, sadece kendi kozasında sonsuzlaşabilendir. Öte yandan, mimarlığın tüm yapı tiplerini tasarlayıp tüketmesi de olacak şey değildir. [37] 1974 yılında İlhan Tekeli, 'Ulaşım Sorunu ve Otomobil Üretimi' başlıklı yazısında kendisinin de kapıldığı toplumsal bir panikle bugün oldukça garip gelen şeyler yazmıştır. [38] Ama korkmaya gerek kalmamıştır. Zira bir gazetemiz dört dolara araba dağıtmaktadır. Sonuç olarak kent plancılarının 'tesfiyeci paranoyaları' işe yaramadı, kentsel yaşam artan bir hızla mobilize olmaya devam ediyor ve Uğur Kökden'in *Fol*'da dediği gibi, bu *pseudo*-hızın önüne geçmenin bir yolu da yok.

Geleceğin kentsel yaşamındaki mobillerin giderek basitleşeceğini ve bedenselleşeceğini Attali'den biliyoruz. Evrensel ağ, noktasal bir doygunluğa erişecek. Otomobillerimizi vestiyere asacağız; telefonu, hard diski, videoyu, fotoğraf makinesini damarımıza enjekte ettireceğiz. Thetrum Machinarum bedenimize girerek geri gelecek. Mimar, maddesiz yapıların tasarımcısı, endüstriyel tasarımcı kimyager haline gelecek. Makro ölçeklerde mimar, ağ tasarımcısıyla ortak çalışmak zorunda kalacak. Tekerlekmerkezli olmayan uygarlıklarda yolsuz kentler olacak. [39] 1970'lerin Modern Nomad'larını turistik kimliklerinden arındırdığımızda, modernötesinin sıradan insanının bir pro-

totipi çıkar ortaya. Tüm mikromimari yapılar tersinir olacak, yine de yinelenemezliklerini koruyacaklar. Uğur Tanyeli'nin Venturi'nin *Las Vegas'ın Öğrettikleri*'ne önsöz sayılabilecek yanıtının fazlasıyla sert olduğu söylenebilir. [40]

Mobil'lere gelince, seyyar (binasız) tasarımlar binyıllardır var; bunlar auto-mobil ile bina arasında melez bir kategoridedirler: Göçer çadırlarından geçici yapılara başdöndürücü bir çeşitliliğe sahipler. Onların uygarlığın hangi kategorisinde olduğuna tarihçiler, belki biyologların böcekyiyen bitkilerin hangi kategoride olduğuna karar veremedikleri gibi karar veremeyecekler. [41] Mobil olana gözden yitmekte olan şey gözüyle bakarsak alan dramatik biçimde çeşitleniyor. Mimarlık, tüm bu girdileri kendi statik yapısına bir tehdit olarak algılayagelmiş, bunlarla ilişkisini önlem ve tahkimatla sınırlamıştır.

3.

1923-1977: Buraya Nasıl Gelindi?

Önümüzde iki grup fotoğraf var: İlki 1923 tarihli bir dizi seyyar ticarethane: Market, kütüphane, kilise, bungalov, daktilo satıcısı. (Başka bir söyleyişle yergezer, okurgezer, tapargezer, yaşargezer, yazargezer.) Bütün bu yerleşik kentsel programlar (ya da öyle olduğuna inanmak istediğimiz kentsel programlar) nasıl oldu da otomobille ayaklanıverdi?

Program mı mobilize oluyor, yoksa, mobil-oluş bir program haline mi geliyor?






Michael Asher

İkincisi Michael Asher isimli heykeltıraşın 1977'de dört ayrı zaman diliminde gerçekleştirdiği karavan performansı: Münster, Almanya. Kentsel bağlam karşısında 'gezerev' bu sefer bir heykel olarak çıkıyor karşımıza: Aralık, köprü, kıyı ve kütle karşısında Asher müthiş bir karaalay ve pornografiyle bağlamı delik deşik ediyor.

Burada artık sormuyoruz bile: Tüm programlar yerinden edilmiştir çünkü. Peki, yarım yüzyılda mobil bizi buraya nasıl getirebildi? Önceleri iktisadi bir olanakken nasıl oldu da bir *pseudo*-obje olarak gerçeklikleri eritti? Yüzyılın ilk çeyreğinde olmaya başlayanı Asher yüzyılın son çeyreğinde sonuca bağlıyor: Kentte her an her şey olabilir, aklın hızla yaptığı evlilikte sadece birisi mutasyona uğrayacaktır.

4.

Bir Kentsel Tasarım Önerisi: Mobil Kent Mobilyaları (1998).

Birbiriyle kesişen ve 50 x 50 cm'lik karesel bir grid oluşturan ray ağı üzerinde serbestçe hareket eden belli sayıda mobilin kurduğu oyun. Mobiller platform, saçak, dikme, duvar, basamak, bank, tümsek gibi temel mimari elemanlardan oluşmaktadır. Birbirlerine sayısız permütasyonla eklemlenmekte, ağ üzerinde eyleme bağlı olarak yeni kümeler kurmaktadırlar. Tasarlanmış bir toplam durum yoktur, rastlantısal kentsel taleplerin anlık görüntüleri olarak saatten saate, günden güne değişen planlar vardır. Bu arketipler satrancında, Swift'in Lagado'sunda olduğu gibi yeniden ve yeniden ağ tarafından yazılmaktadır. Birimler hareket yasasına göre istenildiği gibi tasarlanabilirler: İstenen büyüklükte, istenen malzemeyle ve istenen sayıda. Ağ, kente atılan bir virüs gibidir: Ansızın karşımıza çıkacak, bizi hazırlıksız yakalayacaktır. Ağın, kentin birden çok noktasında inşa edilmesi de düşünülebilir... (Bu tasarım, 1998 yılında bir şehircilik ödevi olarak hazırlanmıştır. Birimler inceltilmemiş, manuel olarak hareket ettirilen tekerlekli geometrik objeler olarak kabaca öngörülmüştür.)

Notlar

1 Hoover zamanla evin baş köşesine kurulmuş kuyruklu piyanonun önünde küstahça poz verecek kertede önem kazanacaktır.

2 Gilbert H. Grosvenor'un kitabı 300 kadar illüstrasyon içeren, pahalı kâğıda basılmış, kırmızı ciltli bir kitaptır. Kitabın sonunda 1000 maddelik bir kitap listesinin yer aldığı belirtiliyor ilanda. İbn el Nedim'in Fihrist'inin üzerinden 900 yıldan fazla zaman geçmiş olduğunu da burada gereksiz ama şiirsel bir bilgi olarak verelim.

3 George Basalla, *Teknolojinin Evrimi*'nde bunu rakamlarla ispatlıyor: 1900'de üretilen 4192 arabanın sadece 936'sı benzinliyken, elektrikliler 1575 düzeyindeydi. 1901 New York Otomobil Fuarı'nda sergilenen 23 elektrikli modele karşılık benzinli 58'dir. 1903'te oran 56'ya 168'dir. 1905'e gelindiğinde 219 benzinli model, buharlı ve elektrikli modellerin yedi katıdır.

4 Bir davaya ihanetin en iyi yolu onu yanlış araçlarla savunmaktır...

5 20'lerde tam sayfa metin ilanlarına sıkça rastlanacaktır. Anlaşılan, tüm bu şeyleri okumaya ve teknolojide neler olup bittiğini öğrenmeye hevesli bir kitlenin varolduğu varsayımıyla hareket edilmektedir.

6 Şirket, *Elektrikli Kamyonun Öyküsü* adlı 36 sayfalık bir kitap bile vermektedir.

7 Doğa, tarih, taşıt gibi referanslardan pazarın 'uzaktaki gerçeklik' referansına geçinceye dek 17 yıl beklemek gerekmiştir.

8 Thompson'un her fonda farklı bir model ve dolayısıyla farklı bir sosyal sınıfı hedef alması önemli.

9 Birinci Dünya Savaşı'nda Almanlara karşı kullanılmak üzere tam gaz üretime geçen kamyon sanayi, 40.000 araçlık talebi karşıladığında pazardaki yerini de sağlama alacaktır.

10 İkinci onyılın ilk yarısının denizfenerlerinden biri olan elektrikli Ohio, Viktoryen bir karamizah tablosu çizdiğini yazık ki bilmiyordu... Otomobil reklamları tarihinin seçkin örnekleri arasında yer alan ilanlarda arabanın içi bir tahtırevandan farksızdır. Karşılıklı her iki koltuktan da kullanılabilen ve bir tekne dümenini anımsatan direksiyonuyla gerçek bir avantgarde'dır. Bir melon şapkaya, daha çok da bir vulvaya benzer. 1914'teki son reklamında Ohio'nun açık kapısının önünde durmaktayız. Tam karşıki camdan bize bakan atlı beyler Ohio yokmuş gibi davranmaya çalışıyor. Mesaj net: Artık atlarla en fazla bu kadar yakın olunacak: Camın arkasından Ohio reklamlarının eliptik bir çerçeve içinde standartlaştırıldığını da belirtmekte yazar yarar görüyor.

11 J. McFarlane'in "Modernizm ve Zihin" metninin girişinde ifade ettiği durum. *Modernizmin Serüveni*. 1997, Derleyen: Enis Batur, YKY, s. 211

12 İnsanın neden 50 değil diye sorası geliyor.

13 1350 dolarlık Road Cruiser, adını yarı yarıya bir tekneden almaktadır.

14 Kıtayı sekiz kez katetmiş Barney Oldfield'ın ağzından Marmon macerası metni, Marmon'ın 'sahipleri' tarafından yazılmış reklam ya da Marmon'ına neredeyse cinsel bir ilgiyle yaklaşan Helen Keller: Yüzyılın ilk çeyreği biterken Marmon'ın siyah bir fonla başlayan serüveni, ışıklı gece imgesiyle bağlamsallaştırılır.

15 Dodge'un kurduğu sahnelerden bazıları: Dodge'la yeni doğan tazınızı sevmeye gidin. Kent yaşamının tiyatrosunda serinkanlı bir izleyici olun. Kışın kız arkadaşınızı otobüs duraklarında fazla bekletmeden bir Dodge alın, yoksa onu Dodge'lu başka boğalara kaptırabilirsiniz. Dodge süren baba, en iyi degajı çekebilir. Minikler bile Dodge'lu amcaya özeniyor. Kızakla kayan çocuklarınız Dodge'a 'seve seve' binecek. Donmuş gölün kıyısındaki teknenize Dodge'la ulaşınız. Çocuklar, keşfedilmemiş eşsiz sahillere gitmek ister. Sakat büyükanneniz ve kedisi, eşinizin Dodge'la çıkagelmesini bekliyor elinde bir demet çiçekle.

16 Mercedes, Minerva, Daimler, Packard.

17 1. reklam: Yeşil yollarda giden La Fayette arkadan görünüyor. Fotoğraf elips çerçevenin içinde. Bu elips, sağ üst köşesindeki küçük ve rölyefli başka bir elipsle kesişmiş. 2. reklam: Otomobil resmi yok, sadece rölyef: 3. reklam: La Fayette'in motoru çerçeve içinde, sağ alt köşede rölyef. 4. reklam: Tam sayfa rölyef. Yarısı dikine kesilmiş, yerine metin konmuş. Yazı tura çağrışımı. 5. reklam: Rölyefin negatifi. Sağ alt köşede yine rölyef. Bir Magritte paradoksu daha! 6. reklam: Büyük elips çerçeve sayfadan taşmış. Ortada, üstte rölyef, altında ormandaki otomobil. Alt yarıda La Fayette açıklaması. 7. reklam: Tam sayfa fotoğraf. Önde otomobil, arkada garajı, garajın alınlığı gibi süperpoze edilmiş arma çizimi.

18 Sahip olma güdüsünü gıdıklayan Cadillac (1917), direksiyona sadece bayanları oturtur. Maxwell (1920), 25 mile 8 saniyede çıkan hafif bir otomobildir. Uzun, küçük puntolu metinler kullanan Studebaker (1920) ise lüks bir oteli, nehir kıyısını veya Noel'de bir saray yavrusunu fon olarak, bayan şoförüyse aktör olarak kullanmayı yeğleyecektir.

19 Gerçi kimi tasarımları siyah beyaz rugan iskarpinlere benzer ve bunları giyenleri anımsatır.

20 Önce uçağı ve ufuktan gelen yoğun ışığı, sonra sadece ufku ve ışığı kullanır: Işık Doğu'dan, Packard Batı'dan yükselecektir.

21 N. Leach başka disiplinlerin mimarlık üzerindeki itme kuvvetlerine açılmanın düşkünlük ol-

madığını ilan etmiştir. Şerif Süveydan, *Mimarlık Teorisi Üzerine Tezler*'den kısaltılmış makalesinde (Mimarlık, 289) mimarların felsefeye uğradıktan sonra yanlarında 'yeni bir metodu, esin verecek, hatta kopyalanabilecek bir kavramı; ve hepsinden önemlisi bu alanın akıllarında kalan imgesini getirdiklerini' söylüyor. Uğur Tanyeli, aynı derginin sayfalarında, 'Söylem ve Kuram: Mimari bilgi alanının sınırlarını çizmek' adlı makalesinde mimarlığı dev bir süngere benzetiyor. Söz konusu sünger 'önüne geleni emmekte ya da benzersiz liberalizme sahip bir serbest düşünsel mübadele bölgesi olarak işlev görmektedir.'

22 Bu şiirsel katharsis kategorisinden Victor F. Christ Janer, 1984'ün şubat sayısında Mimarlık dergisindeki 'Oluşturucu İmgeler' metninde bahsediyor. (Perspecta 17, 1980, MIT Press.) Özetle oluşturucu imgeler, zaman içinde yeniden kullanılabilir olmakla beraber el altındaki bir araç değildir. Oluşturucu imge, eylemde nesneleşmekte, ölçülmeye kalkıldığındaysa özünü yitirmektedir. Tinselin içinde temellenen usdışı imge, tarihsel akıştan destek almaz, zihin tarafından davet de edilemez. İnsanın 'yapma'sının usdışı kesişim kümesinde önce tümsek vardır. Sonra sırasıyla çukur, duvar, totem ve lento gelir.

23 Sanatçı, zanaatkâr, mühendis, plancı, iç mimar, dış mimar gibi kimliklerin her birinden birer tutam barındıran ama bunların kendi başına kurumsallaşmış durumlarıyla pek de barışık olmayan bir sıkıntılı yapı sergiler mimar (Mimarlık 267, A. Keskin Balamir, Bir Mühendis Var Mimardan İçeri).

24 Roma Hukuku'ndan: 'Ubi pedes, ibi patria': Ayaklar nereye basıyorsa vatan orasıdır.

25 Mobilize olmak, başkaldırmaktır. Naziler bunu iyi biliyordu: İktidara gelir gelmez hemen yarım milyon Volkswagen sürücüsünü örgütlediler. Sokakları boşaltmak için yolların keşfedilmesini sağladılar. Virilio, bu sportif etkinlikle, atlantik ötesinin arabalı gangsterlerinin etkinliğini ilişkilendiriyor *Hız ve Politika*'da.

26 Berlin'deki Nazi Olimpiyatları, açıkça, saldırının tiyatrolaştırılmasıydı Virilio'ya göre. Anthony Vidler'a göre mekân, tıpkı cinsellik veya beden gibi, sabitleri olmayan bir kavramdır.

27 Yine Vidler'a göre fenomenologların mekânı evcilleştirme ve ona bir yer edindirme çabaları boşa çıktı: Mekânsal tedirginlik, en korunaklı yerleri bile işgal edebilmektedir çünkü. 16. yy'ın sonlarında Amsterdamlı tüccarlar işe yaramaz kalabalıklar için yeni bir hapisane olarak fabrikayı kurmayı başardılar; 18. yy'ın ikinci yarısında üretimin ölçek değiştirmesi gerçek fabrikaları ortaya çıkardı. 1755 tarihli, Claude-Nicolas Ledoux'nun tasarladığı tuz fabrikası mükellef bir panopticon'dur: Merkezde gözetmen müdürün evi ve etrafına dairesel olarak dizilmiş 150 işçievi.

28 Yurtlandırma ve yeniden yurtsuzlaştırmanın birbirini harekete geçiren ikili bir mekanizma olduğu dönemlerde, yani antik polis/agora mekânında kutsallık kenttekinin üzerine yazılmışken, kent dışındaki kâfirdir, efendisizdir, yurtsuzdur; efendinin bedeni kentteki için tüm evreni kapladığından kentlinin gidecek başka bir yeri de yoktur, her yer aynıdır. Jameson'la söyleşi, Assemblage'dan (Mimarlık, 271).

29 Virilio, cinli bedenlere iktidarın koyduğu tanının elektroşok icat edilene kadar farklı tedavilere (!) vesile olduğunu söylemeden önce bedeni buradayken aklı mobilize olanın neden bunca hırpalandığını açıklıyor: İki tür beden fikrinin iki tür ruh fikri doğurduğunu, birinin yerleşik, zayıf ve kırılgan; diğerinin hareketli, araziden kopuk ve bu sayede 'mana'sının erişilmez hale gelmiş olduğunu vurguluyor.

30 Bunun kuşkusuz en önemli sebebi internettir.

31 15. yy.'a kadar mimar tasarladığını uygulamak zorunda oluşuyla sanatçıdan ayrılır, 16. yy.'da mesleki araçlara kavuşur, 17. yy.'da ilk mimari bürolar kurulur, böylece mimarın ilk hasmı meslektaşı olan ustasıdır. Tasarım araçlarının sanatlarla akrabalığı yanıltıcıdır. Mimarlığın diğer hasmı, onu finanse ederken özgürlüğüne de el koyan uygulayıcıdır. Mimarlık, 1893 Chicago Dünya Fuarı'ndan sonra ABD'de mühendisliğin gölgesindedir: Kurulan 27 okuldan 20'si bu fuarın etkisindedir. Tasarımcı, planlama düzeyinde de bozguna uğrar: ABD'de bile insan yapısı çevrenin ancak %20'si mimarlarca üretilmektedir. Mimarın mimarla da başı derttedir: Yenilikçiler, gelenekçileri ikna edebilmek için, kendi alanlarının dışında

büyük mesai harcamak zorundadır... (Magali-Sarfatti-Larson, '20. yy'ın başında Mimarlık Mesleği, Mimarlık 82/2,3,4.)

32 Mesleki kırılma sonradan inşaat mühendisleriyle mimarlar arasında yapı türlerinin üleşilmesi sonucunu doğuracaktır. 19. yy'da bağımsız bir inşaat mühendisliği kolejinin kurulmasına gösterilen tepki ilginçtir. Bkz: Mühendislik-Mimarlık Notları, Gürhan Tümer, Mimarlık 267.

33 George Basalla'nın *Teknolojinin Evrimi*'ne aldığı birkaç ayrıntıdan burada bahsetmek yerinde olabilir: İlki, Ortega Y. Gasset'nin karamizahi vurgusu: 'İnsanoğlu yaşaması için hiç de zorunlu olmayan teknolojiyi anlaşılması güç nedenlerle geliştirmiştir.' Her dönemde değişen teknolojik ihtiyaçlar piramitten atom bombasına, otomobilden rokete insanlığı tarihi içinde savurup durmuştur. İkinci vurgu: Bulunan doğa ürünü aletlerle ilk insanlar tarafından şekil verilmiş aletler arasındaki biçimsel süreklilik öylesine güçlüdür ki insan ürünü bir nesneyi doğa ürünü bir nesneden ayırmak çoğu zaman oldukça güçtür.

34 Üçüncü ve son vurgu: Avrupa Rönesansı'nm dokuz büyük icadını betimleyen 1580 tarihli gravür: İlk büyük icat olarak Amerika gösterilmektedir.

35 "Medyanın yansızlığının yirmili yıllardan itibaren aşınmaya başlaması, 'ev içi pazarı savaşı' diye adlandırılan şeyin yolunu açar. Aile denen puzzle'a seslenen, onun parçalarını biraraya getirebileceğini, 'tüketim mallarının sonsuz toplanma yeri' olması nedeniyle bu parçaları yeniden icat edebileceğini iddia eden bu yoğun ideolojik kampanya, kısa sürede Amerikan yurttaşının tam bir hayvan olarak evcilleştirilmesi halini alacaktır."

36 Durumu, bu açıdan, Poe'nun *Uscher'ların Şatosu*'nda betimlediği gibidir: Yaşam tekil, bu yüzden mutlak olarak denetlenebilen, obsesif bir nesneye indirgenmiştir Şato'da; şeylerin galeyana gelmesinden korkulurken, gerçekte hesapsız ses'le özdeşleştirilen Alien'dan; bir tür mobil persona'dan korkulmaktadır. Şato'da Poe tarafından icat edilen takıntının, salyangozun kendi kabuğunun yankılarından korkmasına benzeyen bir yanı da var bence...

37 1910'da Deutsche Werkstatten, ilk seri üretim Typenmöbel'in tanıtımını yapar. 1914'ten itibaren gündelik hayatın tüm nesneleri tip olma yolundadır artık.

38 Herşeyden önce otomobile hazırlıksız olan bir ülkede mekânların otomobile göre yeniden organize olması onu vazgeçilmez kılacaktır. Buysa toplu taşımanın olanaksızlaşması sonucunu doğuracaktır. İnsanlar giderek bencilleşecektir. Otomobil sahipliği toplu taşımanın kalitesini düşürecektir. Yüksek gelirliler toplu taşımayı terketmemelidir. Büyük israf olacaktır. Plancı kendine sormalıdır: Hangi sınıf ne kadar mobilize edilmeli? İlhan Tekeli, çok sonra, Sami Sisa ile beraber, bir lastik fabrikası tasarlamış, bir televizyon kanalında da yuvarlak pencerelerin tekerlek fabrikasını çağrıştırdığı konusunda Venturivari bir açıklama yapmıştır.

39 Mezoamerikalılar 4 ile 15. yy'lar arasında, tekerleği bildikleri halde gündelik kullanıma sokmadılar, taşıt yolları da inşa etmediler. Bu durum, tekerleği uygarlıkla doğrudan ilişkili gören tarihçileri şok etmiştir. Tekerlek, uygarlık tarihinin en önemli icadı değildir.

40 Venturi'nin yaklaşımının temelinde yatanları deşifre ederken Le Corbusier'den yola çıkan yazıda Venturi'nin kurumsallaşmış bir itiraz cephesinde yer aldığını ve 'içeriden üretilmiş' bir kimliği bulunduğuna parmak basar Tanyeli: 'Las Vegas'ın Öğrettikleri'nin anlam ve simgeselliği reddettiğini, kitabın asli bildiriminin Amerikan *kitsch*'i ve onun söylemsel kurnazlıklarla temize çıkarılması olduğunu vurgular. Kitap, postmodern iyimserliğin ve sistemi kabullenişin ilk kapsamlı dışavurumu olarak önem kazanmaktadır öte yandan. Otomobilin, hızın ve mimarlığın doğrudan mekânsal karşılıklarını taşıyan kentsel büyüklüğüyle Las Vegas'ın iktisadi bir yavanlık taşıdığı kuşkusuz doğru. Geleceğin İnternetkentlerinin bir prototipi olduğu endişesini yarattığı için önemli bence kitap. Venturi de peşinen söylemiştir: 'İleti adi düzeyde ve ticari olmasına rağmen, bağlam yepyenidir.'

41 En az on sene boyunca Türkiye'de hiçbir tasarım okulunda Lostra Salonu gibi bir konunun final ödevi diye yapı derslerinde verilmeyeceğinden eminim.

Çağdaş Kentauros

MEHMET ERGÜVEN

"On beygirgücündeki otomobiller güçsüz yayaları ezip geçiyorlardı. Bir otomobil, bıyıklarla ve duygularla kıyaslanamazdı."

İlya Ehrenburg

Korsan Bağlam

1930 yılında çekilmiş bir anonim fotoğraf; ancak, daha ilk bakışta sendeleyip tuhaf bir boşluğa yuvarlanıyoruz; görünürde olan görünenin maskesi çünkü, en azından öylesine toplanıp, birbirine yamanmış düzanlamların önce bağlam'ı paramparça ettiği açıkça ortada.

Kısaca anımsamaya çalışalım: Deklanşöre tesadüfen basılmış olsa bile, karelenen her görüntü kendiliğinden bir anlam taşımaya adaydır; hiç değilse izleyici buna zorunlu hisseder kendini – yorum ise bu zorunluluğu giderme çabasından başka bir şey değildir. Ne var ki, söz konusu fotoğraf ısrarla bu gerçeğe karşı çıkıyor; üstelik izleyiciyi suskunluğa mahkûm etmekten çok, her şeyi söyleyebilme (yakıştırma?) olanağı verdiği için böyle; ve tam da bu yüzden bir köşeye sıkışıp kalıyoruz burada; zira sınırsız yorum özgürlüğü bir gereksinme olmaktan çıkıp armağana dönüştüğü andan itibaren anlam arayışı da fuzuli hale gelmiştir artık.

Bu gerçeğin ışığında bir kez daha aynı fotoğrafa bakınca bazı ipuçlarını bulmakta zorlanmıyoruz. Bunlar arasında ilk ve en önemlisi, fotoğrafı çeken kişinin anlatı ile karıştırdığı anlamı, sahneleyecek denli ciddiye almasıdır. Bir başka deyişle bu mizansende her şey izleyicinin cinsel fantezilerine yanıt

vermek üzere düzenlenmiştir; ama bu, bakışın odaklanacağı Kahraman'ın dağılmasından ötürü sonuçta bulunmaya mahkûm bir mizansendir. Nitekim, nesne (otomobil) ile ilişki (sevişen iki kadın) arasında ikiye bölünen başrol, sahnelemeye gerekçe teşkil edecek durum'a gölge düşürür düşürmez, mizansen de oturmayan bir yamaya dönüşmüştür kendiliğinden.

Gerçi, konumu ve kapladığı yer açısından otomobilin başrole talip olduğunu söylemek mümkündür, ama tanıklık (aracılık?) ettiği ilişki ile bir araya geldiğinde, şişirilmiş bir aksesuardan öteye geçmediğini derhal fark ediyoruz; ve bu da önemli bir ipucu veriyor bize: Bağlamdan yoksun düzenlemenin başat özelliği, birbirini eksilterek var olan asalak figürlere koşulsuz sahip çıkmaktır – aynen burada olduğu gibi.

Öte yandan bu fotoğrafta karşılaştığımız temel sorun, tarafların seyir objesi olmak üzere giriştiği anlamsız çatışmadır. Otomobil, âdemoğlunun değişmeyen seyir objesi olan çıplak kadına rakip olmuştur; daha doğrusu –her ne kadar özünde tartışmaya açık olsa da– birbirini destekleyip tamamlaması gereken ilişki, burada rekabete bırakmıştır yerini; ama sözümona karşı taraftan aldığını gerçekte kendinden verip, sürekli eksilme koşuluyla.

Aslında bu fotoğrafı böylesine etkileyici kılan şey, kusursuz yanlışlar konusundaki kararlılığın sonucu – yanlışsız hatanın utkusu! Apaçık! Sahnelenmiş görüntüde yan yana gelen iki şey biçim ve içerik açısından birbirini tamamla-



Anonyme Postkarte, ca. 1930

mıyorsa, birinden biri fazladır. Oysa burada gördüğümüz her şey, önce öteki'nin fazlalığını vurgulayıp, daha sonra bununla gölgelenmek üzere görüntüye dahil oluyor; bulunduğu yere öylesine ilişip eğreti durmak, bu kareye girenlerin kaçınılmaz yazgısı sanki. Otomobili ele alalım; yalnız çıplak kadınlar ile değil, istila ettiği dipyüzeyle de arası açık; daha doğrusu ne arka planı, ne de önündeki figürleri rahat bırakıyor; ama sıra ilgi odağı olmaya geldiğinde devamlı oyunbozanlık eden bir parazitten farksız; *tableaux vivants* olarak çıplak kadınlar, bir türlü bastıramadıkları bu ilgiye peşinen ortaklar çünkü. Ne var ki, bu çatışmanın faturası, örselenmiş bağlam ile yine onlara çıkıyor. Dolayısıyla söz konusu sahnenin yorumu için seçeceğimiz muhayyel başlangıç noktası, daha ilk adımda korsan bağlamın tuzağına düşmeye aday bu fotoğrafta. Örneğin erkek fantezileri arasında özel bir yeri olan sevişen kadınları seyretme temasını çıkış noktası olarak kabul ettiğimizde, simgesel içeriği bakımından otomobilin sunduğu seçenekler öylesine çok ve göreli bir zemine kaymıştır ki, bu konuda yapacağımız yorumlar ile lafazanlığın birbirine karışması işten bile değildir artık.

Özetle, karşısında susmak zorunda kaldığımız bir fotoğraf bu; ama varlığını söz dilinin tükendiği noktaya borçlanmaktan ötürü değil, bu olanağı çarçur edip, önce kendisi dilsizleştiği için izleyiciyi suskunluğa davet eden bir fotoğraf; ve bu da *kitsch*'in öbür yüzüdür hiç kuşkusuz; çünkü gevelemeye dönüşen devamlı konuşma ile mutlak suskunluğun paydaları hep aynıdır.

Binmenin Büyüsü

Hiçbir taşıt aracının geçmişi otomobil denli *mythos*'la yüklü değildir. Öyle ki, binek hayvanının keşfiyle ayağı yerden kesilen insanoğlu, ata biner binmez yüzyıllar boyu sürecek bir düşün içinde bulmuştur kendini. Fazla ayrıntıya girmeyelim: Motor kuvvetinin hâlâ beygirgücüyle ifade edilmesi bunun en açık kanıtıdır.

Bu bağlamda tarihöncesinden günümüze uygarlık tarihini hız ve devinimden hareketle irdeleyen Paul Virilio'nun dolaylı yoldan da olsa otomobili kurcalarken at ve avradı dikkate alması rastlantı değildir. Gerçi epey iddialı olan bu değerlendirme modelinde yer alan tüm yorumlara katılmayabiliriz; ama kışkırtıcı perspektif ile yaygın bakış açısını silkeleyen Virilio'nun yine de ufkumuzu genişlettiği açıkça ortadadır. Bir başka deyişle alt başlığı devinim/hız/hızlanma olan *Olumsuz Ufuk*, giderek yetkinleşen harekî yeteneğimizin sorgulanması bağlamında sadece yeni soru ve yanıtları tartışmaya açmakla kalmayıp, gündelik hayata dair birçok şeyi de tekrar gözden geçirmeye davet etmektedir bizi.

Kısaca toparlamaya çalışalım; Virilio'ya göre ilk taşıt aracı kadındır: "Erkek, yalnızca doğduğu anda değil cinsel ilişkileri içinde de kadının yolcusudur. (...) Kadın, insan türünün ilk taşıma aracı, ilk taşıtıdır; ikinci taşıt ise göç ve ortak yolculuk gibi amaçlar uğruna birbirine benzemeyen bedenlerin çiftleşmesiyle ortaya çıkan binek hayvanı olacaktır." Nitekim başlangıçta taşıma hizmetini üstlenen kadın (yük-kadını), avcı-adam'ın gerektiğinde homoseksüel bir düelloya girmesine yardımcı olmuştur böylelikle; evcilleşen kadın, savaşın önkoşulu olarak, "ilk lojistik destek"tir. Buna göre ilk özgürlük, yük-kadını'nın avcı-adam'a sağladığı devinim özgürlüğüdür.

Virilio, bu saptamayı yaptıktan sonra neden/sonuç ilişkisini yeniden sorgulamaya başlar; dahası her şeyi şaşılası bir açıklık ile formülleştirdiğini görürüz. Bu bağlamda Virilio için bir topluluğun (grup) yaşam standardını belirleyen harekî kabiliyet, gerçekte "kazanılmış zaman"ın armağanıdır sadece. Dolayısıyla yük-kadını'nın erkeğine bahşettiği zaman heteroseksüel grupların hayata karşı daha dirençli olmalarında daima önemli rol oynar. Ne var ki, kadının taşıma konusunda verdiği desteğin zamanla ikinci plana düşmesi sonucu cinselliğini kurcalama fırsatı bulan avcı-adam, homoseksüel düellonun eşiğinde bulur kendini; ve bu da binek hayvanının keşfiyle eşzamanlıdır hiç kuşkusuz.

Binmek, –ister at, ister otomobil söz konusu olsun– yerde kalana karşı kazanılmış bir üstünlüğü imler; ayrıca daha hızlı hareket imkânı da özünde bir güç gösterisidir; hızın şiddeti tahrip gücünü haizdir çünkü: "Hızın yükselmesi, temelde şiddetin serbest bırakılmasıdır." Öte yandan, binek hayvanı ile kurulan ilişki kapsamında, heteroseksüel bedenin ötesinde bir yabancı'yı talep etmek –tıpkı ateşin bulunması gibi–, uygarlık tarihinin en önemli uğrak noktalarından biridir Virilio için: "Çiftleşmeye yönelik cinsel arzu, ata binmeyi kışkırtır."

Ayrıca bir partner olarak hayvanın insan vücuduyla sevk edilmesi ile farklı cemaatler arasında yapılan evliliğin *(exogamie)* birbirini tamamlaması da yine Virilio'nun altını çizdiği bir başka iddialı savdır; ancak öngördüğü değerlendirme modelinde peş peşe sökün eden tezlerden (bulgu?) hemen hepsi böyledir: "Homoseksüel çiftin motorda doruk noktasına ulaşan exogen (dışarıda oluşan) beraberliği, binek hayvanına tırmanan erkeğin devamında yer almaktadır."

Bütün bunlar, sonuçta çiftlerin üç gruba ayrılması ile noktalanır:

- Düellonun homoseksüel çifti;
- Evliliğin heteroseksüel çifti;
- Gezinin transseksüel çifti.

Virilio'nun yeterince üzerinde durulmamış olmasından yakındığı trans-

seksüel çift ile neyi kastettiği ayrı bir araştırma konusu; ama kesin olan bir şey var: Günümüzde bedenin yazgısının protez haline gelmek olduğunu söyleyen Jean Baudrillard ile ucun ucun flört ediyor.

Ne var ki, burada bizim için önemli olan nokta, taşıt aracı ile cinsellik arasında varolan tarihsel bağın hâlâ güncelliğini koruyup, başta reklam sektörü olmak üzere, hemen her alanda otomobilin at ve kadın ile birlikte tasarlanmasıdır. Otomobilin yerine göre şiddet aracına dönüşme potansiyeli, cinsel kimliğini de belirler hiç kuşkusuz. Herkes biliyor: Hız, her ne kadar canlılığın göstergesi olarak önce gençliği çağrıştırsa da, kaç/ırıl/ma, sakla/n/ma bağlamında, evvela erkeğin kudret vasıtasıdır – ve belki de bu nedenle otomobil, sonsuz beygirgücüne hep erkek direksiyon başına geçtiğinde kavuşur; maço, Pegasos ile Kentauros arasında ikiye bölünmenin çelişkisini, her beygirgücünde bir kez daha aygıra dönüşerek aşar çünkü.

Bütün bunlar daha hızlı olmanın ayrıcalığını ilk defa atta yaşayan erkeğin hangi sebepten ötürü otomobil ile bu hayvanı aynı paydaya bağladığını gösterir bize; at üstünde her şeyin boyutu değişir; zaman ve mesafe kısalırken, bıçak da kılıçtır artık.

Bu olgu, otomobil ile her şeyi daha büyük çapta ve özgürce yaşama yolundaki yaygın inancın yine at ile nasıl yakın bir ilişki içinde olduğunu ortaya koyar. Hiçbir erkek, cinsel enerji yükünü hız ve şiddete dönüşme potansiyelini haiz bir güç ile boşalttığı izlenimi veren sürücü denli kışkırtıcı değildir. Korkusuz sürücü güçlüdür; ve bu nedenle yalnız at sırtında ya da direksiyon başında değil, yatakta da yorgunluk nedir bilmez. Buna göre araba modelleri arasında karşılaştığımız *Deux Chevaux, Mustang* ya da *Colt* gibi isimleri tesadüfle açıklayamayız: At ile ortak yaşamı (symbiosis) günümüzde otomobil devralmıştır. Yine bununla bağıntılı olarak, reklam afişinde Siyah/Geniş/Güçlü sloganını kullanan *Fulda* lastiklerini anımsayalım: Lastikten çok dört nala koşan atı görürüz burada.

Virilio'nun sözünü ettiği *avcı-adam* çoktan tarihe karışsa bile bir türlü unutamıyoruz onu; otomobil hâlâ dört nallı çünkü.

Egzozun Dehlizlerinde

Erkek, daha anaokuluna gitmeden otomobille tanışır; halıyı çevreleyen şeritlerden koridordaki karolara kadar birçok şey, deposu hayal gücüyle dolu olan bu oyuncağın bitiremediği yollardır. Kız çocuğun elinde en az tank ya da uçaksavar kadar sırıtan otomobil, erkeğin öbür yarısıdır nerdeyse. Öyle ki, baş-

ta tasarımı olmak üzere, üretim sürecinden onarımına kadar hemen her aşamada erkek ile eleledir bu teknoloji harikası. Oto tamir atölyesinde çalışan genç erkekleri anımsayalım: terleri islenip kirlendikleri ölçüde otomobil ile yekvücut olurlar. Otomobilin altında sırtüstü çalışan delikanlı –tıpkı greydere hükmeden hemcinsi gibi–, daha yatağa geçmeden erkekliğini kanıtlıyor olmanın huzuru içindedir; ve bu olgu, eşcinsellerin hangi sebepten ötürü oto tamir atölyelerine özel bir ilgi duyduğunu gösterir bize; karbüratörle boğuşan delikanlının aşırı erkekliğinden arta kalanına (kışkırtıcı fazlalık?) önce öteki erkek taliptir.

Herb Ritts'in fotoğrafında bunun en somut örneklerinden biriyle karşılaşıyoruz: atlet, blucin, gelişkin pazı, sigara (Marlboro erkeği?) ve tamir edilen otomobil – 1930 tarihli anonim fotoğraf ne denli muğlak ise, bu da o ölçüde açık. Gelgelelim, fazlaca dümdüz ve yapay; dolayısıyla ünlü bir aktörü (Richard Gere) bu ortamda ve pozda görüyor olmanın ötesinde hiçbir çekici yanı yok. Bir başka deyişle duyarlı levhada yerini alan görüntü, ayıklanıp sterilize edilmiş klişenin bir kez daha sahnelenmesinden ibaret sadece.

Herkes hemfikir: Cinsel fantezinin birebir yeniden üretimi önce fanteziyi iğdiş eder; Ritts de eşcinseller dünyasının deneyimli fotoğrafçısı olarak özellikle bu gerçeğe parmak basıyor sanki Ritts izleyicinin öznel imgelem gücüyle dolduracağı boşluğa peşin peşin el atınca, kameranın ardındaki ile her şeyi müştereken paylaşma mecburiyeti, giderek dayanılmaz bir sıkıntıya dönüşüyor burada – ilk elden tanık olmanın beklenmedik cilvesi!



Ne var ki, Ritts'in deşifre etmeye bile değmeyen mesajı, yine de şu gerçeği bir kez daha hatırlamamıza yardımcı olmaktan geri kalmıyor: Otomobil ile erkekliğini ikiye katlayan maço, özseverliğin eşiğinde önce kendisi ile sevişmeye adaydır.

Otomobil: Benliğin Yansıması

JONATHAN RABAN

Roland Barthes'ın *Çağdaş Söylenler*'de yapmış olduğuna benzer bir şekilde, son derece önemli bir nesne sınıfı olan arabaları irdelemek istiyorum. Arabalar son derece gelişmiş birer iletişim aracı olmuşlardır; bazıları sağlam birer yatırım aracı, bazıları ise, eşsiz Rolls'dan Bond'un "Fun Bug"ına kadar, birer statü göstergesidir. Ama yatırım ile kullanım amaçları arasındaki belirli ayrımlar dışında, temel benzerliklerini korurlar. British Fords, 1968 yılındaki Motor Show'da yeni Capri modelini sunduğunda, bu modelin uzun süredir pazarda olan Cortina'yla aynı mekanik yapıya ve temel özelliklere sahip olduğu görüldü. Ama bir "kutu araba" görünümündeki Cortina baştan aşağı işlevseldi; iş gezileri ya da aile babaları için bir numaraydı – rahat, kullanışlı ve gösterişsizdi, adeta bir çamaşır makinesi gibiydi. Bir tatil adasının adını ve "kapris" sözcüğünü çağrıştıran Capri ise bedeni saran bir kabuğa benziyordu, Amerikan Ford Mustang'in biçimini ve "yaylanışını" çağrıştırıyordu. İşte bu güzel kabuğun içine soğuk Cortina'nın gücü yerleştirilmişti. En özgün özelliği, satıcı şirketin reklamlarında ortaya çıkıyordu. Standart bir modeli, düşük bir ücretle satın alabilirdiniz; ve dilerseniz, bu ücreti katlayarak "ekstra"lara, aksesuarlara sahip olabilir, aracın motor gücünü arttırabilirdiniz. Bütün bunlar, arabanın arkasına yerleştirilen krom bir plakayla belirtiliyordu. Böylelikle de bir Capri alıcısı, nelere sahip olduğunu herkese gösterebiliyordu. Ford Motor Company, hem geniş kitlelere ulaşabilecek, hem de çeşitli seçenekler sunarak dileyenlere birtakım ayrıcalıklar sağlayabilecek bir model yaratmıştı; kişisel seçimlerle belirlenen bu ayrıcalıklar, arabanın arkasında açıkça yer alıyordu.

En sağlam "yatırım" arabalarının çoğunda belirli fazlalıklar, yararsız özellikler vardır; bunlar genellikle, araba sahibinin zenginliğini belirtmekten başka

bir işe yaramazlar. *Guardian* gazetesinin otomobil yazarı, Rolls ile Daimler'in küt burunlarının, bu arabaları birer "aerodinamik karabasan"a çevirdiğini ileri sürmüştü. Dev bir pirzola kemiğini andıran tamponlar ve Victoria dönemindeki varlıklı tüccarların, halk kitlelerinden daha üstün olduklarını ilan edercesine yaptırdıkları evleri anımsatan dış görünüş, bu arabaları birer zenginlik simgesine dönüştürmüştü. Bir Rolls ya da bir Daimler sahibi, hızla fazla ilgilenmemeyi ve hava direncine karşı koyabilmek için daha çok yakıt tüketmeyi göze almış demektir. Bu kayıtsız tutum, kullanım ve ekonomi açısından daha birçok şeyden vazgeçmeyi kabullendiklerini belirten bir özgürlük simgesinin parçasıdır.

Arabalar çeşitli simgeler yüklenmek zorunda kalmışlardır; terzilerin moda yaratmak için kullandıkları cansız mankenler gibi giydirilmişlerdir sanki. Benliğin bir yansımasıdır araba; sahibinin gittiği yere gider; dış görünüşünü sahibine, onun seçimine, beğenisine göre belirler; vereceği mesajı bir anda verir. Otomobil tasarımının sınırlı olanakları bir avuç modelle zorlanmıştır; bunların en yaygınları Mustang, Volkswagen, Morris Minor, Rolls, Jaguar, Citroen 2CV ve Cadillac'tır. Bu arabaların hepsi de birer kült nesnesi olarak kullanılmışlardır, sanki sahiplerini betimleyen birer özettirler; Ortaçağ'da savaşın tam ortasında beliren bir kalkanın üstündeki simgeler gibi hemen göze çarparlar. Bu yüzyılın başlarında, nüfus ve trafik yoğunluğunun bu derece artmasından çok önceleri bile, otomobil kentin başbelalarından biri olarak görülüyordu; kent, otomobilin özel taşrası gibiydi. Le Corbusier'nin düşsel kenti *Ville Radieuse*, ve gerçek bir kent olan Los Angeles, birer sürücü olarak düşünülen yurttaşların kutsal mekânları gibi planlanmışlardı. Sürücülerin hız ve mesafe konularında değişen görüşleri, bireylerin birer yolcu olarak düşünülmelerine yol açtı, kent planları ona göre yeniden yapıldı. Bunun sonucunda da sokağın yerini otoyol, komşunun tanıdık yüzünü de onun kimliğini belirten arabası aldı. Sekiz şeritli bir otoyolda 60 mil hızla giden bir Cadillac'ın, yanındaki Volkswagen'le bir diyalog kurması düşünülemezdi; modern kentte de aynı iletişimsizlik söz konusuydu. Otomobil, hava geçirmeyen hava borularının ve kaput gibi, yalnızca küçücük bir motoru gizlemeye yarayan gereksiz büyüklükteki gereksiz yapaylıkların da yardımıyla, kişilikleri belirtmek için sloganlar yaratıyordu: "Bu, güçlü ve tutkuludur"; "Bu, zengin ve özgüvenlidir"; "Bu, mantıklı ve sağlamdır"; "Bu, çizgilere ve renklere duyarlıdır". Küçük değişiklikler, ayrıntılar gerçekleştirilebilir; arabayla, onu kendi aynanız haline getirinceye kadar uğraşabilirsiniz; daha sonra da neredeyse hiç çaba göstermeden, aşırı hız yaparken bile çevrenizle iletişim kurabilirsiniz.

İngilizceden çeviren: Ülkü Tamer

Beden İçin Başka Bir Yer ve Başka Bir Zaman

MARYSE PERVANCHON

"Onun bütünü hiçliği doldurur, yokluğu ortadan kaldırır..."
Charles de Bouelles.

Direksiyon Başında Bedenin Yaşadığı Hissediliyor

Direksiyon başında olmak fiziksel, bedensel bir zevk veriyor; manzaranın ön camdan içeri girdiği, yolun hızla tüketildiği, kilometrelerin yutulduğu izlenimiyle, Paul Virilio'nun [1] kullandığı anlamıyla dromoskopik etkisi artan bu kapalı mekânda, bu büyülü kabarcıkta bulunmak, bir rahatlık duygusu veriyor.

Bir düş: "Arabadayım, ya da tam olarak ön camın gerisindeyim ve yol, arabayı sürmekteymişim gibi akıp gidiyor. Kendimi bu akıp gidişin içinde hissetmiyorum. Pek çok tuhaf biçim ve korkutucu nesne var ama bunlarla birlikte gelmesi beklenen duyguları taşımıyorum..."

Yaşamımızdaki otomobil "kendimizi iyi hissettiğimiz bir yer". İnrets'nin [2] Fransız sürücülerini temsil eden bir grup sürücü üzerinde yaptığı araştırmaya göre, temel bileşenlere dayalı etkenleri ele alan bir incelemeden çıkan ilk sonuç, otomobilin bir rahatlık yeri olduğu. Yerdeğiştirme hızı, hızlanmanın ya da yavaşlamanın kuvveti, tıpkı bir başdönmesinde olduğu gibi bedenin varlığına tanıklık ediyor.

Kadınlar da bu konuda erkekler kadar duyarlı. Nassera'ya göre "Araba sürmek atlı karıncaya binmek gibi bir şey. Hızlanıyorum, rüzgârı hissetmek

için camları açıyorum, kendimi iki kat daha fazla hissediyorum, işte zevk bu;" ya da dahası "Araba sürerken kendimi başka hiçbir yerde bulamadığım bir kişilik olarak hissediyorum." Arabadan alınan bu zevkin ardında "fazla" bir şeye sahip olma duygusu var. "Kendimi iyi hissediyorum, fazla bir şeye sahip olduğumu sanıyorum," diye belirtiyor Nadia. Sanki bu fazlalık bedenimizde belirgin bir biçimde yer ediyormuşçasına güçlü bir duygu. Derin klinik çözümlemelere girmeden, bu fazlalıkta, genç ve daha ileri yaşlardaki kadınlardaki, bedenlerinin araba aracılığıyla değer kazanmasıyla bağlantılı nergiscil eğilim hissedilebilir.

Nathalie: "Araba sürmeye bayılıyorum; bazı günler bedenimi ve özgür olma zevkini hissetmek için çok çok hızlı sürmek istiyorum. Bazen çok korkuyorum kendimden. Size bu söylediğim delice bir şey"... "Direksiyon başında duyduğum bu zevki seviyorum, bu cinsel bir zevk gibi değil ama insan kendini iyi hissediyor," diyor Sandrine. Monique: "Dâhice bir şey bu, arabadan süper zevk alıyorum, vitesleri değiştirirken; ve arabada tek başıma şarkı söyleyebiliyorum ama yürürken asla." Ya da dahası: "Süper, tek başımayım, sakinim, bir sigara yakıyorum, manzara akıp gidiyor, tıpkı sinemadaki gibi."... "Canım sıkıldığında, tek başıma araba sürmeyi seviyorum, erkekler önce içerler ama ben öyle yapmıyorum, bu bana hem zevk veriyor hem de korkutucu geliyor; kollarımda, bacaklarımda, bütün vücudumu hissediyorum".



Chris Burden, *Mıhlanmış* (1974)

Arabanın bize sunduğu bu varolma zevkinde bir oyun var. Bu oyunun işlevlerinden biri de bizi imgelemimizle doğrudan temasa geçirerek daha da iyi varolmamızı sağlamak: "Araba sürmek düş gibi bir şey" diyor Aïcha ve geceleri de bunu düşlüyor: "Viteslerin kendi kendilerine değiştiğini, debriyajın kendiliğinden işlediğini düşlüyorum; ışıklarımı da yaktım, her şey yolunda, başardım." Annick'e göre imgelem çok önemli: "Bu gerçekleştirilebilir bir düş gibi. Alkol de bunu biraz hissettiriyor ama araba kadar iyi değil, çünkü onda hız yok."

Beden şemamız büyük ölçüde tüm dünyaya açık ve uygulanabilir. [3] Direksiyon başına geçtiğimizde mekânın, ellerimizin altında nasıl da dağıldığını biliyoruz, hedeflediklerimizle yani bu devindirici uygulamayla, bize verilenler yani sürüş kabininden görülen tablonun öğeleri arasında bir uyum var. Eğer araba yeniyse, birkaç dakika içinde her şeyin hemen hemen alıştığımız gibi olup olmadığını gözden geçirmeliyiz. Bu kendi bedenimiz üzerinde sahip olduğumuz yetkiye eşdeğer bir yetki; tıpkı araba, beden şemamızın içine katılmış bir parçaymış gibi. [4] Örneğin araba sürerken sigara içiyorsanız işaret parmağının sert bir hareketiyle külün yuvarlanıp tamı tamına tablanın içine düşmesi için sağ kolunuza hangi eğimi vermeniz gerektiğini, bakmanız gerekmeden bilirsiniz.

Araba-Beden mi Yoksa Beden-Araba mı?

Aslında her şey sanki bu hareket halindeki birim, bizim araba-bedenimizmişçesine gerçekleşiyor.

"Uzun bir süre boyunca, ilgi gösterdiğim tek beden, arabamın bedeni oldu. Hiç doktora gitmiyordum ama önlem almak için düzenli olarak otomobil servisine gidiyordum," diye anlatıyor François; "30 yıllık sürücülük yaşamında 40 farklı araba" sahibi olmuş; "Range'i alalı iki sene oldu, yaşlanıyorum!" diyor. Daha önce kullandığı 39 arabanın her birinin, ancak talihin bir oyunu olabilecek bir kurnazlıkla, kadın tarzı arabalar olduğunu ve sonuncunun bir "erkek" olduğunu belirtelim: "Kamyon" olarak da adlandırdığı Range-Rover!

Gerçek beden, bir daha araba sürmesini engelleyecek bir kaza geçirebilir, elbette araba sürmekteyken; bu kaza sonucunda edinilen tazminatların ve diğer ödemelerin, belirtmek gerekmese de yine bir kaza sonucu ölümle karşılaşana dek, kendini göstermek ve bu engelli bedeni gezdirmek için gereken rahat bir arabaya ve ücret karşılığı şoförlüğü üstlenecek bir arkadaşın hizmetlerine karşılık gelen parayı karşıladığını farkettim. Bu durumda araba, toplumsal alandaki hareketliliği geri veren ve bir kez daha benimsenen bir protez gibi betimleniyor: Philippe'in bir "arkadaşı" bu öykünün kahramanıydı.

Bu karoserlerin üzerine yansıyan, kendi görünen bedenleri değilse tüm bu keyfi temizleyiciler, "paspasları" [5] ellerinde neyi parlatıyorlar, neyi cilalıyorlar? Bu temizlik işiyle daha yakından ilgilenenlerin genellikle erkekler olduğunu farkettiniz. [6] Tersi bir durum, ancak başka bir bedenin düşlenmesiy-

le gerçekleşebilir çünkü bu nesne için insan biçimi almak aynı zamanda kadın biçimi almaktır. Kadına lakap takılması istenmediği için kadın adlandırılır, üstüne üçüncü ya da beşinci kapıyla birlikte kolayca çıkan bir etek giydirilir, süslenir, aşk konusunda kusursuz olduğu düşünülür, elbisesi seçilir, makyajı yapılır ama bu başka bir hikâye. "Bir kadınla tanışıldığında farklı kurnazlıklar düşünülür, tavlama hikâyesi, bir araba için de aynısı geçerli: yavaşça başlanır, sonra sıkı sıkı tutulur, hızlanılır, risk alınır," diye anlatıyor Stéphane. Bu konu üzerine diğerlerinin sessizce düşündüklerini yüksek sesle söylüyor: Erkek için araba, bir kadındır ya da daha doğrusu bir metrestir. Aradaki fark önemli; ortada bir üçlü bulunduğu düşüncesini uyandırıyor. Direksiyon başında akıp giden yol, sahip olunan kadındır ve hız, bu esrimenin yoğunluğunu artırır. "Aynasız ve radarı, kıskanç kocaya suçüstü yakalanmak gibidir, kaçınmak gerekir!" Aldıkları hazzın sevicilikle bir ilgisi olmadığı halde kadınlar da bu erotikleştirmeyi kabul ediyorlar. Marie-Françoise Hans, [7] kadınlarla, erotizm ve pornografi izleği çerçevesinde yaptığı görüşmelerden yola çıkarak, konuştuğu kadınlardan birinin şu sözlerini aktarıyor: Özellikle erotik olan dış mekânlar "kırlar, yollar, otoyollar, araba ve asansördür, çünkü çok az zaman var."

Otoyollardaki dinlenme alanlarında, erotikleştirilmiş beden imgesi, oldukça ucuza, elden ele dolaşıyor. A6 otoyolunun Lyon-Paris hattında olanlar çok iyi bilinir. Kimi sürücüler, aile ya da servis arabalarında bırakamayacakları pornografik dergileri, Paris'e dönmeden önce, bu yerlerdeki çöp kutularına atarlar ve bu dergileri, gidecekleri yere sağ salim varmadan önce düşlerine ve konuşacakları konulara hareket katmak isteyen tır şoförleri toplar.

Bir kadın düşü: "Şefkatli bir adamın arabasında yolcu olarak bulunuyordum. Arkada biri vardı ve tek kelime konuşmuyordu. Elimi sürücünün dizine koyuyorum, içim rahat. Daha kadınsı olmak için giydiğim pembe mantoyu üzerimden çıkarmamı söylüyor ve bir kadın olmak için buna ihtiyacım olmadığına ikna ediyor beni."

Bizi bütünüyle içine çeken, içindeyken ölüm anma daha rahat dalmak için istediğimiz gibi kullanabildiğimiz ve içinde çöreklenebildiğimiz tek nesnenin araba olduğunu unutmayalım. Biz bir araba-bedeniz. Bedenimizin dilinden nasıl anlıyorsak onun dilinden de aynı derecede anlıyoruz.

Yine de canlandırılmış bir boşluğun, sacdan bir oyuğun, insan bedeni genişliğinde bir iç ortamın, içinde kalan bedenleri bırakması düşüncesini nasıl kabul edebiliriz? Çünkü söylediğim gibi beklenmedik dönüşler gerçekleşebi-

lir; çünkü içerisi sürekli olarak dışarıya gönderir, yani karoserin sınırlarının dışındaki ötekine gönderir. Ama ayrıca bu kabin bir yaşam barındırır; bizi biçimimizi bozduğu ölçüde biçimlendiren, benzer bir biçime, değişik biçimlere sokan, bir tür teknolojik uterüs'tür.



Gabriel Orozco, *ET 4. La DS*, 1993

"Başlangıçta, algının ve bilincin kimliğinin saptandığı L şemasının akıl almaz konumunda bulunduğumuzu söylemeliyiz." [8]

"Tek yanlı bir yüzeyken ikiye bölünerek çift yanlı olan bir yüzey söz konusu. Mœbius şeridinin kesim düzleminde bu mekanın kendisi bir Mœbius şeridir. Mœbius şeridinin geri kalan kısmını oluşturan, iki yanlı yüzeyin bir türdeşi, kendini bu ayrışık bölüme atıyor... Bir kaplama olarak üretilmiş bir yüzeyin yerinin alınması söz konusu."

Az yukarıda da belirttiğimiz gibi taşıdığı tüm saptama zorluğuyla birlikte.

Lacan bu şemasında, Freud'un şemasını tamamlıyor. Freud, yüzeylerin işlevinin dışarısı ile içerisinin birbirinden ayrılması olduğunu belirtiyordu. Bir yanda ben ile ilişkide olduğu anlaşılan, dışarıya dönük, algılanabilir bir yüzey var öte yanda da içeriye dönük, düşüncenin gelişiminden ayrılan bir bilinç yüzeyi var. Her şey yönelimlerin, yönelimlerin verdiği zevklerin ve yansımaların oyunuyla karmaşıklaşıyor.

Çocukların *Transformers* oyuncaklarıyla, bu aynı anda ya da birbiri ardısıra hem araba, hem kamyon, hem tank hem de insan bedeni olan ve bu dönüşüm öyküsünde hangisinin daha önce geldiği pek bilinmeyen oyuncaklarla birlikte neler yaşadıklarını anlamak için konuyla ilgili bu dinamik temellerden yola çıkmayı önemli buluyorum. Genelleme yapmak zor ama yine de bugünün çocukları da birer çocuk-araba. [9] Yaşama, ırabilimsel anlamıyla, bu mobil mekânın, bu mekânın titreşimlerinin, küf kokusunun etkisiyle, yaydığı duyumların kuvvetiyle bağlanıyorlar; tıpkı ikinci bir anne etkisi gibi.

Transformers oyuncaklar tam olarak bu imgeyi taşıyor. Bu televizyon dizisi ya da çizgi film kahramanları, bir bedene bürünebiliyor, bedenlerini küçük arabalara ya da başka tekerlekli biçimlere dönüştürebiliyor. Ticari açıdan bakıldığında, çocukları ya da daha ziyade genç erkek çocuklarını büyülemek ve onlara düş kurdurmak için gerekli kozlara sahipler, çünkü bekletilemeyecek bir tehlike ortaya çıktığında ya da "güçsüzlerin" ve korunmasız "iyilerin" yardımına hızla uçmak gerektiğinde birer arabaya dönüşmek gibi olağanüstü bir özellikleri var. Bedenlerini tekerlekli araçlara dönüştürmek için kullandıkları büyülü yetenek, tam da genç izleyicilerin düşlerindeki isteklere denk düşüyor. Bu nedenle hangi biçime büründükleri önemli değil: K 200, Bioman II ya da Automan, kamyon, Porsche, mekanik canavar ya da 4x4 escaladeur olabilir; asıl büyüleyen ve rahatlatan, dönüşümün kendisidir. Dönüşüm, geçişi başlatan bir ilktir, başka bir şey olarak yeniden doğmak için ölmektir. *Transformer* terimi Amerikalı olsa da bu gibi durum değişikliklerine uyum sağlama tavırları, Japon çizgi dizilerine dayanıyor. Bireyin ortama benzemek amacıyla değişerek uyum sağlama özelliği, büyük ölçüde Japon kökenli ve Japon kültüründe toplum tarafından değer verilen bir yetenek. Bu uyum, dönüşümlere ve *henshin*'e yani "bedenin değişimine" neden oluyor; tüm Japon masalları ve efsaneleri bunlarla dolup taşıyor. Araba-ejder ya da ejder-araba izleği bu sosyokültürel olanağa dayanıyor. *Transformer* oyuncaklar, bunların Batılılaştırılmış ve modernleştirilmiş oğulları ve kızlarıdır; başarıları da tüketicilerinin pek genç yaşlarına oranla önemli boyutlardadır.

Bir düş: "Bir televizyonun önündeyim, ya da hayır, kafam televizyonun içinde, sanki tamamen bilgisayarın içindeymişim gibi. Bir yolun akıp gittiğini görüyorum, çok hızlı geçiyor. Aslında hiç kuşkusuz ben bir arabayım ama sanki gözlerim arabanın farlarının yerini alacak biçimde uzanmış gibiyim. Dâhice bir şey, cehennem renkleri hakim! Bilgisayar renkleri. Dolambaçlı bir dağ yolundayım. Bir ormandan geçiyorum. Sağ tarafta odun taşıyan bir kamyon devrilmiş. Römork çukura düşmüş ve kasa yükselmekte..."

Çocuklara yönelik bilim-kurgu yazınında benzer olaylarla karşılaşıyoruz; [10] ya direksiyondaki adam başka bir biçim alıyor ya da araba, canlı bir varlığın özelliklerini kazanıyor. Bu anlatıların her birinde şiddet ve kızgınlık bir arada bulunuyor ve sürekli olarak araba galip geliyor. Burada sürücü-insandan kurtulmuş, "Şeytansının" emrinde, tuzaklar kuran ve insanların kullandığı arabalara karşı ölümcül savaşlar veren vahşi bir araba çetesinin öyküsünü görüyoruz. İnsanların kullandığı arabalar da zevk için, azgınca ve sahiplerine ihanet

etmek isteğiyle, sonunda vahşi arabaların tarafına geçiyor. Anlatılan arabalar, şehvetli ve dişil oldukları için sürücüleri onlara çılgınca âşık oluyor ve akıllarını kaybediyor; yıkıcı bir çılgınlığa kapılıyorlar ve başka bir yerdeki yaşamlarının gerçek kadınları, bu çılgınlığın kurbanı olabiliyor.

Başka bir anlatı, genç ve obur uzaylıların en yeni, parlak krom kaplı ve hâlâ taptaze arabalara karşı duydukları beğeniyi ele alıyor. [11] Bu öyküde ayrıca otomobillilerle yayaların yasal olarak giriştikleri acımasız savaştan bazı bölümler de bulunuyor: "Radyatörün önüne yerleştirilmiş makineli tüfekler kullanılıyordu; büyük bir süratle, inanılmaz ölçüde büyük, kullanımı yasak kılıçlar çıkarılıyordu ve tamponların oksitlenmeyen çelikten yapılmış uçları, bir jilet kadar keskin oluncaya dek bileniyordu... Küçük yaşlı kadın, büyük siyah bir arabanın üzerine doğru geldiğini farketti... Sepetinden çıkardığı büyük bir otomatik kesici silahla, ön camın tabanını hedef aldı, tıpkı büyük bir hayvanı avlayan avcının, saldırmaya başlayan gergedanın güçsüz noktasını bulmaya çalışması gibi. Kızgın ve bunalmış sürücü, kendisini yolun kenarına atmadan önce bir yolcuyu öldürdü."

Bunun yorumları yapılıyor, gündelik basın bıkmadan bununla ilgileniyor. Ama yol üstünde gerçekleşen kimi çocuk kazalarının incelenmesinde, çocuk bedeninin arabaya karşı meydan okuduğunu da açıklayıcı etkenler arasına almamak imkânsız. [12] 6 yaşındaki Luis-Miguel, Bois de Boulogne'da geniş bir yolun karşı tarafına geçmek için yola çıktığında bir arabanın tam önüne atlıyor, çok yakında bulunan araba elbette kazayı engelleyemiyor ama o, arabayı "çok uzakta" gördüğünü söylüyor. 10 yaşındaki Sami, okul çıkışında geçidin dışından karşıya geçerken, hem de görmüş olduğu bir arabanın önüne atlıyor ve devriliyor, "beni görmesi gerekirdi, yeterince büyük değil miyim!" diyor. 9 yaşındaki Jamal, yaya geçidi üzerinde koşmaya başlıyor ama arabalar için yeşil yanmış ve "yakalanıyor". Kaza öykülerini dolduran bu "yakalamak" eylemi, dikkat edilirse, bu durumda yetki sahibi özne konumuna terfi eden bu yükselmiş nesnenin akıl almaz kuvvetini hissettiriyor. 9 yaşındaki Denis "Arabanın sadece durması gerekiyordu," diye anlatıyor... Onların görüşme sırasında bozulmuş, kırılmış, iyileştirilmiş, bakılmış, alçılanmış, ama *transformer*'ların her türlü tehlikeden kurtuldukları televizyon dizilerine kendini kaptırmış halleri görüldüğünde soru sormamak elde değil. Aradaki bağı kanıtlamak zor ama sorularım, televizyon ya da bilgisayar ekranı karşısındaki çocukların, kurmacayla gerçekliği birbirine karıştırma riskinin, yetişkinlere oranla çok daha fazla olduğunu vurgulayan Popper'ın sorularıyla birleşiyor. [13]

Yeniden Düzenlenen Zaman

Kazazede çocukta, kazanın, zamanın yeniden düzenlenmesine neden olduğunu vurguladığımı sanıyorum. Bir "kazamdan önce" var, bir de "kazamdan sonra". Çocuğun yaşamında bir sıfır noktası oluşuyor ve doğumundakinin aksine, çocuk, bu noktayı yaşamına kendisi yerleştiriyor ve belirgin bir biçimde nitelenebilen bir önce/sonra arasına koyduğu, yapılandırılmış bir referansa sahip oluyor. Çocuklarda ve gençlerde, zaman kavramının ve biyolojik döngülerin, uzun süre için, bütünüyle kaybedildiğini gördüm. Kimi zaman çocuk olayı anlatırken aklı karışıyor ya da eksik anlatıyor ve aileler çocuğun bu unutuşuna ve bilmeyişine arka çıkabiliyor. Bu zaman sıkışıklığı içinde travmayı ve baskıyı hesaba katmak zor, özellikle de uzun komalar sonrasında, çünkü bellek kaybı bir korunma mekanizması olarak da düşünülebilir.

Kaza anında arabanın, zamanı yeniden düzenleme ve şimdiki, belirlenmiş, ayrıcalıklı zamandan bir kez daha başlatarak temellendirme yetkisine sahip olduğunu tekrar etmek istiyorum.



César, *Compression 17*, 1960

Carol Dunlop ve Julio Cortàzar'ın [14] anlattıkları, zamandışı Paris-Marseille yolculuğunda, daha önce bahsettiğimiz tedirgin edici yabancılığın yaşandığı sıkıntılı yakın geçmişin temellendirilmesi eğilimi var.

Julio Cortazàr ve arkadaşı, "Dragon" olarak da adlandırılan sadeleştirilmiş model, kırmızı bir Volkswagen kamp-arabası satın alıyorlar, tekerlekler üzerindeki bu evin adını "Wagner'den aldığım inatçı zevkten dolayı Fafner" [15] koyuyorlar. Onu rahat oturulur bir hale getirmek için içine bir musluk, yatağa dönüşen bir koltuk, bir ocak, bir bütan-lambası, yazı makinesi ve kitap gibi özel eşyalar yerleştirmek yeterli. Bu yerleşimde, sürekli karavancılar için şimdilik özgün bir şey yok.

Genç kadın için büyük bir acı

olduğunu anladığımız ilk ataktan sonra, çift, "kırmızı kapsülün hem yumuşak hem de tedirgin edici yalnızlığında, gerçek anlamda ölümden dönüldüğünde yaşanan gerçek bir doğma hissiyle" Fransa'nın güneyinden yavaşça Paris'e çıkıyor.

Bu dönüş sırasında Paris-Marseille otoyolu projesini şu koşullar altında gerçekleştirme fikrini üretiyorlar:

– Otoyoldan bir kez bile ayrılmamak.

– Günde iki defa park etmek ve ne olursa olsun geceyi bu ikinci park yerinde geçirmek koşuluyla tüm park yerlerini görmek.

– Her park yeri için bilimsel listeler hazırlamak ve anlam taşıyan her gözlemi not etmek.

– Belki de geçmişin büyük kâşiflerinin yolculuk anlatılarından esinlenerek gezinin kitabını yazmak.

Fakat pek çok nedenden ötürü tasarılarını ancak dört yıl sonra, 23 Mayıs ve 23 Haziran 1982 tarihleri arasında gerçekleştirebiliyorlar. Anlatının yazılmasını Cortazàr tek başına tamamlıyor; Dunlop, otoyol serüveninden kısa bir süre sonra ölüyor. Fransa'nın en çok kullanılan otoyolları üzerinde bulunan park alanlarındaki yaşamların betimlenmesini okurken, yazarların hafif tarzı ve mizahına rağmen "uygarlığın başdöndürücülüğünün orta yerine, meydan okurcasına yerleşen bu *no man's land* ve sıradan yaşamın karşılaştırılmasında" başka bir doğanın arayışını hissediyoruz. Gerçekten de zamanın dışında geçirilmiş koca bir ay söz konusu; yazarların, zamanlarını hatta birlikte geçirdikleri son zamanlarını "hareketsizleştiren mutlak bir mutluluk" içinde bulundukları "içsel bir ay". Ve buradan, hiç kuşkusuz altında yaşanacak bir çatıya dönüşen otomobilin, bu yazgıdaki gerek ve yeter araç olduğunu anlıyoruz.

Fransızcadan çeviren: Şule Demirkol

Notlar

1 Paul Virilio, "La dromoscopie ou l'ivresse des grandeurs", *Revue Traverse No:10 Le Simulacre*, Editions du Centre George "S" Pompidou, Paris, 1978, s.65-72. "Taktığı kemerle hareketsizleşen yolcu, gözleri önünden birbiri ardısıra akıp giden bulanık renkli tabloların oluşturduğu sergiyi, etkisiz bir biçimde gözlemliyor."

2 Institut National de la Recherche sur les Transports et leur Sécurité, Guy Labiale, Typologie des comportements des conducteurs automobiles, Revue R.T.S. No:21, Arcueil, Mart 1989.

3 Arabadaki bedenin şemasını yansıtmak için kullandığımız modelleme yöntemi, bize ayrıcalıklı bir yaklaşım biçimi olarak göründü - daha önce çocuklara yönelik psikoterapi yaklaşımında da sıkça kullanılmıştı. Bizimle birlikte sürüş deneyimlerine katılan ve çok fazla tanı-

madığımız kadınlardan, modelleme çamuru kullanarak, kendilerini direksiyon başında nasıl hissettiklerini betimlemelerini istedik. Çok sert karşı çıkışlar oldu; büyük güçlükle ve yaratım sürecine katılmamak koşuluyla birkaç model elde edebildik. Bu modellerden kimileri gerçekten de kadın vücutlarını betimliyordu, yapan kişinin fiziğinde de bulabileceğimiz ayrıntılar taşıyordu; diğerleri ise bütünüyle biçimsizdi ve yapan kişiler bunları yok etmek istiyordu. Daha sonra bu tekniğin, üzerinde çalıştığımız alan için çok fazla yansıtma barındırdığını anladık, bu türden malzeme toplamaktan vazgeçtik.

4 "Bir şapkaya, bir otomobile ya da bir bastona alışmak, onlara yerleşmektir ya da tam tersi, onları kendi bedeninin hacmine katmaktır. Alışkanlık, varlığımızı dünyaya karşı genişletme ya da kendimize yeni araçlar katarak varoluşumuzu değiştirme yetkimizi ifade eder" diyor M. Merleau-Ponty: Phénoménologie de la perception, Gallimard, Paris, 1991. s.168.

5 (fr: nénétte. 1. Kadın 2. Paspas, ç.n.) Bunu elbette metres olarak algılamalısınız ve tüm yan anlamlarını... Güney Afrikalılar bu izleği takip ederek harekete geçtiler: "Johannesburg'da Jan Smuts Avenue'de, beyler arabalarını yıkatmak için sıraya giriyorlar. Sıraları gelince bir fiş imzalıyorlar, bu fişle akli dengelerinin yerinde olduğunu, arabalarında yalnız olduklarını, araçlarının içinde kalacaklarını ve yanlarında fotoğraf makinesi olmadığını garanti ediyorlar. Olağan temizliğe koyulan ikili, göğüsleri çıplak olarak çalışıyor. İşin pek zor bir yanı yok; arabaların pek çoğu zaten tertemiz." (The Star - Johannesburg) Courier International, no: 352, 31 Temmuz-20 Ağustos 1997.

6 Ve yine de J.-M.N.'nin 19/20 Temmuz 1998 tarihli *Le Monde*'dan alıntıladığı bir araştırmaya göre "bizde bir araba yılda on kez yıkanıyorken, İngiltere'de on dört, Almanya'da on sekiz ve Amerika'da yirmi sekiz kez yıkanıyor."

7 Marie-Françoise Hans, Gilles Lapouge, *Les Femmes, La Pornografie, L'Erotisme*, Seuil, Paris, 1979, s. 230.

8 Jean-Michel Vapperau, Etoffe, a.g.y. s.31
İbranicede "Shema", "dinle" anlamına gelir. Bu grafiğin buraya uyarlanmasının amacı "şekillerin sadece göstermediklerinin ama aynı zamanda işittirmek de istediklerinin" belirtilmesidir.
Buna koşut olarak, ilk defa bu denli geniş çapta yapılan bir araba reklamının, arabanın işittirdikleri üzerine kurulu olması ilginç. Bir ZX Citroën reklamı: "İşittiğiniz gibi bir otomobil... Ustalığı işitiyorum..."

9 Annesini doğum için daha uygun bir yere götüren arabada doğan genç kadını hatırlıyorum; sadece arabada rahatça uyuyabildiğini ve bir yetişkin olarak çektiği sıkıntıları sonuna dek yaşayabildiği tek mekânın da arabanın arka koltuğu olduğunu anlatıyordu.

10 Örneğin, *Les autos sauvages et autres récits automobiles*, Christian Grenier'nin seçkisi ve sunumu, Bruno Pilorget'nin çizimleriyle, Gallimard, Folio junior, science-fiction, catégorie 4, 1985.

11 Altmışlı yıllarda otomobil reklamları da yeme-içmeyle ilgiliydi, örneğin şu şekilde: Yalanan bir vanilyalı dondurma-araba.

12 Bilgisayarda bunun oyununu oynama fırsatı bulduk: Street Surfer. Oyunda gözüpek bir patenli, arabaların arasında yaptığı ateşli slalomlarla caddeyi eline geçiriyor, bu sırada hız duygusunu güçlendiren müzikal eşliğinde, oyunun ritmiyle oyuncunun ritmi hızlanıp yavaşlıyor hızlanıp yavaşlıyor. Hız düştüğünde otomobilliler, etrafa serinletici Cola şişeleri fırlatıyor ve patenlinin şaşırtıcı akrobatik hareketleri eşliğinde onları geri topluyor. Tüm bunların görüntüsü aslında kötü, ama kusursuz bir canlandırma da ancak, paten kaymaya gerçek arabaların arasında devam etme arzusu verir.

13 Bu konuyla ilgili olarak okunabilecek bir kitap: Karl Popper ve John Condry, *La télévision: un danger pour la démocratie*, ANATOLIA Editions, 1994.

14 Carol Dunlop, Julio Cortàzar, *Les autonautes de la cosmoroute ou un voyage intemporel Paris-Marseille*, İspanyolcadan çeviren: Laure Guille-Bataillon, Gallimard, Paris, 1983.

15 Fafner, Cermen mitolojisinde Siegfried ya da Sigurd'la anılan, çok uzun bir yılan görünümüne sahip bir canavardır. Sigurd onu öldürdükten sonra kalbini kızartır ve tadarken parmağını yakar. Parmağını emer ve ejderin kanından bir miktar içmiş olur, böylece kuşların dilini anlar.

Otomobil ve İnsanbiçimsellik

TAHSİN YÜCEL

I.

Nesneleri "insanbiçimselleştirmek", yani onlardan canlı kişilermiş gibi sözetmek, onları insanlar için kullanılan deyimlerle anlatmak insanların eski alışkanlığıdır. Kimileri böylece nesneyi kendimize daha yakın, dolayısıyla daha anlaşılır kıldığımızı savunur, kimileri de gerçeği saptırdığımızı söyleyerek karşı çıkar bu tutuma. Örneğin Alain Robbe-Grillet'ye göre, havanın "kadın gibi" olduğunu söylemek, ormanın "yüreği"nden, güneşin "acımasızlığı"ndan sözetmek gerçeği de, yaşamı da saptırmaktan, daha da kötüsü, yazgıcı bir anlayışa bağlanmaktan başka bir şey değildir. Sevgi Soysal'ın *Yıldırım Bölge Kadınlar Koğuşu*'nda anlatılan tutukevi komutanı da masanın üstüne "masa", dolabın üstüne "dolap", iskemlenin üstüne "iskemle" yazdırırken, nesnenin başka nesnelerle karıştırılmaması, başka işlevlerle donatılarak kafamızı karıştırmaması için önlem alır.

Ne olursa olsun, çok eskilerden gelen bir alışkanlık olduğuna göre, gerek doğa, gerek ekin düzleminde yer alan nesneleri insanbiçimselleştirme ediminin çok değişik biçimleri bulunması gerekir. Vardır da. Ancak, biçimi ne olursa olsun, birincisine "insansallaştırma", ikincisine düpedüz "insanlaştırma" diyebileceğimiz iki basamak üzerinde gerçekleşir. Örneğin John Steinbeck'in *Gazap Üzümleri*'ndeki gibi "Yaşlı ve astımlı arabayı tüm duyularınla dinle!" demek de bir insanbiçimselleştirmedir, bir otomobil dergisinde okuduğumuz gibi "İki araç karakterleriyle birbirlerinden ayrılıyor, çünkü her ikisi de farklı kültürlerden geliyor ve farklı amaçlar hedefliyor", demek de. Ama önemli bir ayrım vardır aralarında: birincisi, imgelemimizde bile olsa, nesne-

sini bir insana dönüştürmekten, ona bir insan kimliği vermekten çok, tek bir özelliğiyle insana yaklaştırır onu, nesnel bir özelliğini yansıtır, bu özellik aynı oranda nesnel bir terimle de yansıtılabilir, bir başka deyişle, "astımlı" sözcüğü kolaylıkla bir başka sözcükle değiştirilebilir. İkincisinde, nesnenin tümüyle insanlaştırılması söz konusudur. Bir değiştirim işlemine girişmemiz durumunda, "iki araç" yerine "iki adam", "iki ulus", "iki toplum", "iki takım", "iki kuşak" biçimleri gelir usumuza; böyle bir tümcenin öznesi olarak "iki araç" sözü gelmez kolay kolay: "kültür" ve "karakter" terimleri öncelikle ve özellikle insana özgüdür. Bu nedenle, çelişkin bir biçimde, otomobili insana dönüştürür. Bir başka neden de insanların otomobili hep insanbiçimli, en azından canlı bir varlık olarak düşünegelmiş (ya da düşleyegelmiş) olmalarıdır.

Bu açıdan bakılınca, Roland Barthes'ın ellili yıllarda yazdığı "Yeni Citroën"[1] adlı yazıda Citroën D. S. 19'u "büyük katedrallerin nerdeyse eksiksiz bir karşılığı", "açıkça gökten düşen üstün bir nesne", "öncelikle yeni bir Nautilus", hatta D. S. kısaltmasının Fransızca okunuşundan yararlanarak "tanrıça" (déesse) olarak nitelediğini görünce, insan ister istemez şaşırıyor, ya Citroën D. S. 19'un tekil bir örnek, ya Roland Barthes'ın yorumunun fazlasıyla öznel bir yorum olduğunu düşünmek istiyor. Bununla birlikte, "Şimdiye değin üstün araba daha çok güçlü hayvan söylenseline bağlanıyordu, burada hem daha tinsel, hem daha nesnel", dedikten sonra, bir yanıyla göksel, bir yanıyla yersel olarak tanımladığı bu çelişkin nesneyi "insansallaştırılmış bir sanat"a bağlayarak onda daha kapsamlı bir toplumsallaşmanın belirtilerini bulduğu, "Metropolis göğünden yola çıkmış olan 'Déesse' çeyrek saat içinde bağımlılaştırılıveriyor, sonra, bu büyü işleminde, küçük kenter yükselişinin devinisini gerçekleştiriyor", diye bitirdiği göz önüne alınınca, onu en azından insansallaşmanın eşiğine bıraktığını düşünmek de olanaklı. Otomobil, Mus-



Sylvie Fleury, *Skin Crimes*, 1997

tang ve Jaguar gibi adların da sezdirdiği gibi, tarihinin başlangıç dönemlerinde insanlara daha söylensel göründüğü için mi üstün hayvan söylenseline bağlanıyordu? 1950'lerde insanların yaşamına yeterince girmemişti de ondan mı yalnızca insansallaştırılmakla kalıyordu? Yoksa insanlaştırılmıştı da Roland Barthes mı gözden kaçırmıştı? Neden olmasın?

Hiç kuşkusuz, aynı nesnenin eski ve yeni örneklerinin aynı zamanda kullanım alanları bulabilmeleri gibi, aynı nesneye değişik zamanlarda bağlanmış değişik imgeler de bir arada kullanılabilir, böylece otomobil kimilerimiz için üstün hayvanı, kimilerimiz için göksel bir varlığı, kimilerimiz için kaba erkeği, kimilerimiz için kibar kadını çağrıştırabilir. Aynı kişi için birkaç varlığı birden çağrıştırması da olanaklıdır. Bu arada, nesnenin ürün ve değer olarak toplum içinde geçirdiği dönüşümlerine koşut bir biçimde, imgesinin de dönüşmesi doğal bir şey. Böylece, 2000 yılında, bir otomobil dergisi, Chevrolet için "Gerçek bir maço!" nitelemesini kullanarak okurunu şaşırttıktan sonra, 1962 yılının, yani otomobilin tarihinde bayağı eski bir dönemin "saldırgan görünümlü" Corvette Sting Ray'in söz konusu olduğunu belirtir. Bugün bu alanda hangi imgelerin daha egemen olduğuna gelince, bu konuda bir şey söyleyebilmek için değişik toplum katmanlarında uzun araştırmalar yapmak gerekir. Bununla birlikte, değişik otomobil dergilerine, otomobil tanıtımlarına, değişik otomobil üreticilerinin tanıtım kitapçıklarına baktığımız zaman, markası ne olursa olsun, hemen her otomobilin şu ya da bu yönüyle insanlaştırıldığını, bunun sonucu olarak da hemen her otomobilin bizi belirli bir insan düşüngüsüne gönderdiğini, otomobilin kimliğinin insanın kimliğini belirleyen öğelerle belirlendiğini görürüz.

Böylece, uzman yazarlar, çağdaş yaşamın bu vazgeçilmez aracını geldiği "farklı kültür"le tanımladıkları gibi, üzerinde doğduğu toprak ve içinde geliştiği ulusla da tanımlarlar: Opel Astra bir "kaslı Alman"dır, Rover'ın "Britanyalı tinini yeniden canlandırması" uygun koşulları bulmasına bağlıdır. Bu kadar da değil: en iyilerinin arkasında, bir soyağacı, akrabalar, hısımlar, hatta bir sınıf vardır. BMW 318E21 bir "şehir prensi"dir örneğin, "yeni nesil Golf", özgürlüğe düşkünlüğüyle, nesilleri birleştirip sınırları kaldırır. Peugeot "üstün nitelikli bir nesil" oluşturur. Roadstar SLK Roadstar SL'nin "yaygaracı küçük kardeşi"dir; Citroën Xanta size "tüm aşkı" yanında "dört güzel çocuk" vermiştir; Citroën BX çağımızın aklına her eseni yapan, özgün bir bireyi olarak sabahın sekizinde denize dalarken, Honda tam on altı yıldır Pininfarina'nın ürettiği "hazır giysileri" giyer; "dünyanın en ünlü küçük İngili-

zi, kırk yıllık bir meslek yaşamının ardından, hakedilmiş bir emeklilik yaşamına" hazırlanır.

II.

Ulusundan ekinine, soyundan kuşağına, her şeyiyle örnek insan niteliği kazanan otomobil hangi özellikleriyle ulaşır bu düzeye? Günümüzün üretici ve tanıtımcıları kendisini üstün hayvan ulamından alıp üstün insan ulamına yerleştirmişlerdir ya üstünlüklerini sağlayan özellikler hiç de öyle olağanüstü özellikler değildir. Renault Mégane "doğal görkemi, zamandan bağımsız çizgisi"yle seçilir, "tepeden tırnağa şıklık"tır, "çok gelişmiş bir korunma içgüdüsü"yle kimi türdeşlerinden ayrılır, bir de gençlikten olacak, "kafasında tek bir düşünce vardır: hava almaya çıkmak". Yakın akrabası Renault Safrane "akılcı enerji"si, "saf ve ince çizgiler"i, "tatlı kavisler"iyle "kişilikli ve dinamik"tir, "tutkusu uzun mesafeler"dir. Jaguar "büyüleyen hatları, zarif çizgileri"yle her zamanki gibi "güçlü, heyecanlı ve tutkulu"dur. BMW hem "hızlı ve romantik", hem de "son derece şık ve atletik"tir, yeni Cabrio'su "kendinden emin hırçınlıktaki bakışları, zarif ama o kadar da güçlü çizgileri, her zaman delidolu ama oturaklı yapısı"yla dikkati çeker, sonra "öyle bir bakış (atar) ki önden bakanlar 'İşte güçlü, karakterli ve kendinden emin bakışlar!' derler. Yeni Alfa Romeo "agressif ve kendine özgü"dür. Hundai Accent, Opel Astra, Seat Ibiza'nın Cupra modeli ve daha birçok otomobil "sportif"tir".[2] Ama "sportif" olmak aynı zamanda filozof olmayı önlemez: Opel "çevre dostu felsefesi"nden ödün vermez; Rover'm felsefesiyse, "kenter felsefesi"ne pek benzemez.

Bu örnekler alabildiğine çoğaltılabilir, hepsi de otomobillerin tüm yönleriyle insanbiçimselleştirildiğine tanıklık eder. Zaman zaman hayvan nitelikleriyle anılmaları bu durumu değiştirmez: Peugeot "Fransız arslanı" diye nitelenirken, tıpkı Michel Platini gibi bir arslan olduğu söylenmek istenir; Mitsubishi Pajero Pinin için "Bir karıncadan farkı yok!" diyenler de otomobilin karıncayla özdeşliğini değil, kafasına koyduğu her yere ulaşabilen çalışkan kişi niteliğini vurgulamak isterler. Bununla birlikte, zaman zaman bayağı ayrıntılı görünen bu insanbiçimselleştirici tanımlama ve betimlemelerle yetindiğiniz sürece, hiçbirini gözlerinizin önünde canlandıramazsınız, insan olarak da, otomobil olarak da canlandıramazsınız. Böylece, "BMW'nin kalbi"nden sözedilebilecek kadar ileri gidilmiş olmasına karşın, otomobil şaşılacak ölçüde soyut kalır, yalnızca güzellik, çağcıllık, özgünlük, kusursuzluk gibi soyut

değerleri çağrıştırır. Olsa olsa, bizde çağrıştırdıkları öznel imgelerin de yardımıyla, düşlerimizdeki ülküsel otomobili daha kolay belirlediğimizi söyleyebiliriz. Bunun bir adım ötesiyse, başkaları otomobili bizim için insanbiçimselleştirdikten sonra, bizim de bir anlamda otomobilbiçimselleşmemiz, daha açık bir deyişle, belirli bir otomobille özdeşleşmemiz, insan yaratımı olan bu nesnenin kimliğini üstlenmemizdir. Bunun da başlıca iki yolu vardır: yıldırım aşkı ve mantık evliliği, tıpkı kadın erkek ilişkilerinde olduğu gibi.

Otomobil vardır, daha ilk karşılaşmada "baş döndürür", "yürek hoplatır". Bir kez baş dönüp yürek hopladıktan sonra da, yaşamını mantık üzerine kurmuş kişiler arasından bile, "Özgürlüğümü hiçbir şeye değişmem derdim, âşık oldum!" deyip Mercedes'in yeni C serisinden bir arabanın ardından koşmaya başlayanlar, Hunda Elantra ya da Audi RS4'le "tutkulu" ve "heyecanlı" bir ilişkiye girenler çıkabilir. Bununla birlikte, çağımızın insanı ülküsel otomobiline öncelikle mantığıyla yönelir. Böylece, sıradan bir deneme için Safrane'ın direksiyonuna geçip de "yeni bir duygu dünyası"nın kapısından içeri girdiği kanısına varınca, fazla acele etmeden, mantığıyla verir kararını ya da gözden geçirdiği arabalarda "kendinden ya da sahip olmak istediği özelliklerden bir şeyler" bulamadığı sürece arayışını sürdürür. Anlaşıldığı kadarıyla, sürdürmekte de yarar vardır, çünkü, arayışın amacı otomobilde "sahip olmak istediği özellikleri" bulmak olduğuna göre, insan onda kendi gerçekleşimini arıyor, kendini gerçekleştirmek istiyor demektir. Düşlerindeki, hatta bilinçaltındaki otomobili bulamadığı, bulup iyeliğine alama-



dığı sürece, gücül bir kişiliktir yalnızca, yaşamın dışındadır ya da anlamdan, gerçeklikten ve derinlikten yoksun, tekdüze bir yaşam sürmeye yargılıdır: otomobil tutkunlarının evreninde, gerçek yaşam gönlümüzdeki otomobilin "transfer edilmesi"yle başlar.[3]

En azından ilk bakışta, fazlasıyla şaşırtıcı, fazlasıyla aykırı görünür bu durum, ama nesneleri insanbiçimselleştirme yönelimimiz kadar eski bir yönelimden kaynaklanır: çevremizdeki nesneleri değerlendirirken birkaç ölçüt birden kullanmamızın ve ölçütlerimizin ağırlığının dönemden döneme değişmesinin sonucudur, yani, hele şu yaşadığımız günlerde, hiç de şaşırtıcı, hiç de aykırı değildir.

III.

Neden derseniz, yaşamımızı dolduran büyüklü küçüklü nesnelerin değeri işlevleriyle de, kendilerini oluşturan özdek ve emekle de yüzde yüz örtüşmez hiçbir zaman, bunlara başka değerler de eklenir. Çoğu kez "asalak" diye niteleyebileceğimiz, ama, özellikle günümüzde, öteki değerlerini fazlasıyla aşabilen değerler. Jean-Marie Floch, *Sémiotique, marketing et communication* adlı yapıtında,[4] çağımızda en ileri noktasına ulaşan bu olgudan yola çıkarak, kullandığımız tüm ürünlerin bizim için taşıdığı başlıca değerlerin dörtlü bir karşıtlık ve alt-karşıtlık düzeni, özel terimiyle bir "göstergebilimsel dörtgen" içinde kavramlaştırılıp incelenebileceğini gösterir:



Ele aldığımız nesne ya da ürünün bir otomobil olduğunu düşünürsek, burada kullanımsal değerleri kullanışlılık, rahatlık, güvenilirlik, varoluşsal olmayan değerlerin kârlılık, sağlamlık, ucuzluk gibi edinmek istediğimiz her üründe öteden beri aradığımız özellikler oluşturur. Varoluşsal ya da, isterseniz, yaşamsal değerler alıcıyı ürünün kendisiyle özdeşleştiren, yaşamına, kişiliğine bir şeyler ekleyen ya da eklediğine inanılan değerlerdir; kullanımsal olmayan değerlerse, incelik, güzellik, çekicilik, eğlendiricilik gibi kullanım ve yarar açısından ürüne hiçbir şey eklemeyen, ama ürünü benim için ötekilerden farklı kılan değerler.

Söylemek bile fazla, yalnız otomobillerde değil, evden kravata, cep telefonundan çakmağa kadar her üründe aranıp tanımlanabilir bu değerler, ama, otomobil söz konusu olduğu zaman, en azından otomobil tanıtımlarında ve otomobil dergilerinde, varoluşsal değerlerin ötekileri çok gerilerde bırakarak birincil ya da, Floch'un deyimiyle, temel değerler durumuna geldiği görülür; bir başka deyişle, gerçekte varlıkları kuşkulu olan, ama bizim varolduklarını sandığımız değerler en belirleyici işlevi yüklenir. Böylece, bir Renault Mégane tanıtımı "Bunlar baş döndürecek ölçüde çekici", diye seslenir bize. "O zaman bir kupa bir berlinadan daha pahalı ve daha az rahat olsa da ne çıkar, haz ekonomiye göre yargılanmaz". Bir Audi tanıtımında da öznellik kaşla göz arasında evrenselliğe dönüştürülerek "Paradan puldan değil, yaşama sanatından, evrensel insanlık değerlerinden, yön veren/yol bulan akıldan, yenilikçi estetikten, cesur içgüdülerden, duyarlı bir zekâdan ve her yönüyle uyumlu bir birliktelikten sözediyoruz", denilir; Ascona GT işimizi gören bir ulaşım aracı olmadan önce "sınırsız haz kaynağı"dır; bir BMW tanıtımı "görünür bir neden olmadan araba kullanma" hazzını tatmaya çağırır. Kısacası, "kullanımsal değerler"le "varoluşsal olmayan değerler" horgörüyle konu dışına atılarak tüm ağırlık varoluşsal değerlere (insanlık değerleri, yön veren/yol bulan akıl, cesur içgüdüler, vb.) ve kullanımsal olmayan değerlere (sınırsız haz, yenilikçi estetik, başdöndüren çekicilik, vb.) verilir. Göründüğü kadarıyla, gerçek yaşam, gerçek kimlik, gerçek kişilik otomobili işte bu değer basamaklanması doğrultusunda seçmekle başlar.

Ama nasıl? Otomobil mi alıcısına gerçek kimliğini getirir, alıcı mı otomobiline bir insan kimliği kazandırır? Hiç kuşkusuz, seçimi alıcı yapar, ama gerisi otomobilin işidir: yön verip yol bularak, insanlık ve çevre değerlerini öne çıkararak "yaşamı değiştirir". Bu da bize gösterir ki, en azından üreticilerinin, tanıtımcılarının ve tutkunlarının evreninde, hep insan nitelikleriyle donatıldığını

gördüğümüz otomobilin üstlendiği insanlık insanınkinden daha ileri, daha güçlü ve daha görünür bir insanlıktır. Otomobilini seçen insan da "sıradanlığı aşarak" bu insanlığı üstlenir, bu insanlıkla özdeşleşir, bu insanlıkla var olur, bir bakıma türünün kaynaklarına dönerek hem çekici bir "yaşama sanatı"na erişir, hem de beğenilerini görünür kılar. Böylece, Seat çok konuşulan, çok kıskanılan bir otomobilse, onu üstünüze geçirince, çok konuşulan, çok kıskanılan siz olursunuz; Chrysler tutkuyla sürülen bir otomobilse, onu sürdüğünüz sürece, insanlar size tutkuyla bakar; Audi farklı bir otomobilse, siz de hemen "farkedilir" ve "farklı" bir kişi olarak algılanırsınız. Bir Opel tanıtımında genç ve güzel bir bayan "Corsa'm demek tümüyle ben demektir!" der. Hiç kuşkusuz, otomobil dünyasının yaratıcı insanları da gönülden onaylar kendisini: binyılların homo erectus'u dört tekerlekli yaratıkla özdeşleşerek kusursuzluğa ulaşır.

IV.

Gene de, bu yaratıcı kişilerin dünyasına azıcık uzaktan bakacak olursak, hemen anlarız: hiçbir otomobil, sürücüsünü resmin üzerine konulmuş cam gibi göstermez; tam tersine, iyeliği bir tür köleliğe dönüştürür kişi arabasının kimliğinde erimek, onun kimliğini, onun görünüşünü üstlenmek durumundadır. Bu da insan kişiliklerini otomobil modellerinin sayısıyla sınırlamak anlamına gelir. Yeni Rover 75'inizin rengini seçtiğiniz zaman, onu, dolayısıyla da kendinizi bireyselleştirdiğiniz, bunun sonucu olarak, onu kişisel beğeni ve yeğlemelerinizin aynası durumuna getirdiğiniz söylenir, ama onu ve kendinizi "bireyselleştirdiğiniz" anda sınırınızı da belirlediğiniz kuşku götürmez. Üstelik, en sonunda gücülden gerçeğe dönüştürdüğünüzü sandığınız bireysellik de kısa ömürlüdür: bir yazarımız, 2000 yılının temmuz ayında, Mazda - Xedos'tan sözederken, "Model yılını söylediğimde sakın şaşırmayın, ama bu otomobilin üretim tarihi 98 yılı", diye yazdığına göre, saltanatınız en fazla seçtiğiniz modelin yenisi çıkıncaya kadar sürecek demektir.

Sonra gene kendi kendinizi aramaya başlarsınız.

Notlar

1 R. Barthes, *Çağdaş Söylenler*, Çeviren: T. Yücel, Metis Yayınları, İstanbul, 1998.

2 "Spor araba" demiyorlar artık, "sportif araba" diyorlar.

3 "Transfer etmek" satın almak değil, benimsediğimiz amacı gerçekleştireceğini umduğumuz özneyle bir sözleşme yapmaktır.

4 Paris, PUF, 1990.

Türk'ün Otomobille İmtihanı

HULKİ AKTUNÇ - HALUK MESÇİ - AYDIN ENGİN - YAVUZ ERTEN



Hulki Aktunç: Otomobil denince benim aklıma bir oyun parkı, bir makine parkı geliyor. Bir zamanlar, İstanbul'daki otomobillerin çoğu siyahtı. Bu efsaneleşen bir dönem, öyle ki dünyanın bütün otomobilleri, tabii Ford başta olma üzere gerçekten siyah. Ford'un kurmayları da "Bunları renkli yap" diye ısrar ediyorlar. Adam yıllarca direniyor, otomobil dediğin siyah olur diye. Bunun neden böyle olduğunu yıllar sonra kavrayabildim.

Yavuz Erten: Tıpkı, iç çamaşırının hep beyaz olması gibi bir şey.

H. A.: Evet, ona benziyor. Bir mühendis arkadaşımla bu konuyu tartışıyorduk; makine parçaları belli bir döneme kadar siyahtı. Dikiş makineleri de simsiyahtı. Singer dikiş makinelerinin, örneğin on modeli varsa, onu da siyahtı. Kırmızı falan yoktu. Türk'ün otomobille imtihanı denince ben baştan iki yön görüyorum; yabancılaşma ve aşırı benimseme. Bu iki uç arasında gidip gelen bir tavrı var Türk insanının, Türkiye'de yaşayan insanların. Otomobile yabancı, çünkü bu kendi vatanında ortaya çıkmış bir şey değil. Belki de birçok trafik kazasının, vesairenin altında da bu yabancılık vardır. Ama bir yandan da bir tür benimseme söz konusu. Örneğin, arabanın üzerine "Allah korusun" yazıyor. Oyuncaksız bir çocukluk geçirdiği için zırt pırt

kornaya basıyor. Ben bu olayı bu şekilde yorumluyorum. Niye bu kadar çok korna çalmıyor Türkiye'de? Dünyanın hiçbir kentinde bu kadar çok korna çalınmıyor. Ayrıca, arabaları süsleme merakı da var. Endonezyalılar kadar aşırı değilse bile yine de süsleniyor, örtüler, yastıklar yerleştiriliyor.

Y. E.: Aslında süslemenin tepe noktasına ulaştığı 70'lerden sonra, diğer Doğu toplumlarından farklı olarak, Türk toplumunda çok daha süssüz otomobiller ortaya çıktı. Acaba nasıl bir sosyo-kültürel değişim yaşandı ki, bu sadelik ortaya çıktı?



Aydın Engin: Toplumun bütün kesimleri için geçerli mi acaba bu sadeleşme? Toplumun bazı kesimlerinde, televizyonun, şunun bunun da etkisiyle, beğeni düzeyi belki gelişti, görgüsüz diyebileceğimiz süslemeler yerini o sadeliğe bıraktı. Ama toplumun daha alt katmanlarında bu süsleme devam ediyor.

H. A.: Geçenlerde bu Bostancı-Taksim dolmuşlarına bindim ilk kez. Şoförün tam karşısında şöyle ince bir şerit halinde 12-13 tane minik bayrak var; Türk bayrağı da var bunların arasında. Hepsi Türki ülkelerin bayrakları, yan yana sıralamış onları; bu, adamın Türkçü görüşü benimsediğini gösteriyor. Politik tavrını bile anlayabiliyorsunuz. Dolmuş, Türkiye'ye özgü bir sosyal fenomen olarak ortaya çıkmış ve bizim bir cemiyetten çok bir cemaat özelliği taşıdığımızı gösteriyor bana sorarsanız. Örneğin Londra'daki taksileri ilk kez gördüğümde, bunların İngiltere'deki sınıflararası yalıtımın bir örneği olduğunu düşünmüştüm. Sürücünün kabini ve yolcunun kabini birbirinden farklı. Sürücü ve o araç, bu şekilde, o adam tarafından, arka kabinden satın alınmış oluyor. Halbuki bizde tıklım tıkış dolmuş fikri var; bunun, Türkler tarafından New York'ta bile hayata geçirildiğini duyduk. Taksi de bizde aslında bir cemaat göstergesi. Üç beş kişi bir aradaysa hemen ortaklaşa bir taksi kiralayabiliyorlar. Bunun bir sosyal görüntü olduğunu düşünüyorum. Örneğin *Devrim* adını taşıyan ve yüz metre gittikten sonra duran otomobil bana gerek Türk demokrasisinin, dolayısıyla da, tabii varsa Türk burjuvazisinin, gerekse de askeri idarelerin korkunç bir göstergesi olarak görünmüştür. Minibüs bana –bana demeyeyim zaten öyle– gecekondulaşmanın tipik bir örneği olarak görünmüştür: 60 sonrasında, özellikle İstanbul'da son derece azan bir fenomen.

Cem İleri: Bu *Devrim* otomobiliyle ilgili olarak ben de birkaç not almıştım. Bu, Türk arabasını üretebilme meselesinin ortaya çıktığı dönemlerde ya birçok alanda 'milli üretim' başlıyor ya da bu konularda birtakım çalışmalar yapılıyor. Kemal Tahir'in 'Türk Romanı' tezini ortaya attığı bir dönem ya da "kendi uçağını kendin yap" gibi sloganların ortaya çıktığı dönem. Bu dönem, Türk modernleşmesi ve sanayileşmesiyle birlikte okunabilir mi?

H. A.: Okunabilir tabii. Geçenlerde, yanılmıyorsam Attilâ İlhan Cumhuriyet'te, "Vatandaş Türkçe Konuş" sloganının Atatürk döneminde yaygınlaştığını söylüyordu. Ben 1960'larda, yani Devrim otomobilinin de yapıldığı sıralarda, 12-13 yaşında bir çocuk olarak, gazetelerde "Vatandaş Türkçe Konuş"un yayımlandığını hatırlıyorum. Bu da onun bir parçası olabilir.

A. E.: Bu noktada ben bir şeyler söylemek istiyorum. Devrim otomobili benim açımdan önemli. Buraya gelirken kimi notlarımı da yanımda getirdim.

Şimdi bakın ben 12 Eylül sonrası 12 yıl kaldığım Batı Avrupa'dan dönüp gazetecilik mesleğine yeni bir başlangıç yaptığımda, 1994'te yolum Eskişehir'e düştü. Şimdiki Tülomsaş, eski ve ünlü adıyla Eskişehir Cer Atölyesi'nin ıssız bir köşesinde, terk edilmişe benzeyen bir hangarda Devrim otomobiliyle karşılaştım. Ben hurdaya çıkarıldı sanıyordum. Şaka olsun diye "Devrim yürüyor mu hâlâ" diye sordum; "Tabii" dediler, "işçi arkadaşlar kantin yemeğini beğenmediklerinde Devrim'e atlayıp kente iniyor, etli pide filan alıp geliyorlar". 33 yıl sonra Devrim yürüyor! İnanmadım. "Geç direksiyona o zaman" dediler. Geçtim. Marşa bastım aldı. Gaz verdim, Cer Atölyesi'nin koca bahçesinde tam bir saat turladım. Durdum, kalktım, geri geri gittim, sekiz çizdim, çember çizdim, hızlandım, yavaşladım... Kısacası doya doya oynadım.

Sonra, önce Cer Atölyesi'nin arşivinden bilgiler çıkardım; birtakım adlara ulaştım. Devrim'i yapan 23 mühendisten hayatta olanlara ulaştım; görüşmeler yaptım ve ortaya "Devrim Otomobilinin Gerçek Öyküsü" çıktı. Mesleğimde bana onur veren, ödüller kazandıran bir röportaj oldu.

O yüzden Devrim konusu benim için önemli, anlamlı.

Şimdi, 1961 yılının 22 Nisanı'nda, motosikletli bir polis memuru... Notlarıma bakıyorum, evet 18-1959 sayılı, çift aylı, "çok gizli" damgalı bir Başbakanlık "talimat" yazısını Ulaştırma Bakanlığı'na tebliğ etti. Yazıda şöyle deniyordu:

"(...) binaenaleyh memleketimize has bir binek otomobili motoru imali ve örnek olarak bir yerli otomobil numunesinin vücut bulmasını müteakip, diğer memleketlerin en iyi evsaftaki otomobilleriyle mukayesesi yapılarak hatalarının da tesbiti suretiyle bu otomobilin zamanla tekamül ettirilmesi mevzuunun ivedilikle tetkiki..."

Bu, bugünün ölçüleriyle belki çocukça, belki ütopik talimatın kaynağı aslında bilinmiyor. O dönemde iktidar 27 Mayıs'ta parlamentoyu dağıtıp bir askeri yönetim kuran Milli Birlik Komitesi'nin elinde. Ama Milli Birlik Komitesi içinde de konuyu bilmeyenler var. Örneğin ünlü Cemal Madanoğlu, "Benim de haberim yok. Ama emri kim verdiyse iyi etmiş" diyor. Bir başka güçlü MBK üyesi, Ahmet Yıldız'm yanıtı da aynı paralelde, "O günlerde bizim içimizde de her kafadan bir ses çıkıyordu"diyor ve ekliyor, "Ama bu çıkan iyi sesmiş doğrusu..."

Neyse, Ulaştırma Bakanlığı'na gelen talimat bürokrasinin çarkları arasında epey dolandıktan sonra 16 Haziran 1961 günü otomobili yapmakla görevlendirilen ekibin toplandığı masaya geliyor.

Bakın o dönemde demiryolcu çocuklarından Devlet Demiryolları tarafından ilkokuldan itibaren bursla okutulup mühendislik eğitimi için yurtdışına gönderilen ve döndüklerinde Cumhuriyet'in sanayileşme hamlesinin... Yani deyim uygunsa "vurucu gücünü" oluşturan mühendisler var. Daha sonra onlar "efsane mühendisler" diye anıldılar. İşte onlardan biri, dönemin Devlet Demiryolları Genel Müdür Yardımcısı Emin Bozoğlu'ydu. Bozoğlu çok iyi yetişmiş bir mühendis, çok iyi bir örgütçü, mükemmel bir teknisyen ve çok inatçı bir sanayileşme tutkunu olarak bugün bile anımsanıyor. Bozoğlu projenin başına getirildi ve kendileriyle yaptığım bütün tek tek söyleşilerde kendilerini ısrarla mühendis değil de "demiryolcu" diye tanımlayan 22 arkadaşını topladı. O gün. Yani 16 Haziran günü. Ankara'da toplandılar.

Size onlardan birinin, Yüksek Mühendis Nureddin Erguvanlı'nın sözlerini notlarımdan okuyup aktarmak istiyorum:

"Emin abi çift aylı zarfı açıp okuduktan sonra benim ilkin içim güldü, sonra yüzüm. Baktım öteki arkadaşlarım da benden farklı değil. Bu bir gülücük ama, nasıl? Hani hem meydan okursun, hem de yenik düşmekten ürker, tedirgin olursun, o sırada gergin bir gülücük belirir ya insanın yüzünde..."

Uzun bir tartışma olduğu söyleniyor ve gene onların anlatımıyla teknik bir tartışma olmuş. Sonunda Emin Bozoğlu toplantıyı tek cümleyle kapatmış:

"Biz bunu yaparız arkadaşlar !.."

Nitekim tam üç gün sonra, yani 19 Haziran 1961'de Eskişehir Cer Atölyesi'nde 23 Demiryolcu mühendis bir araya geldiler. İlk iş olarak bahçeye çıktılar ve "üstlendikleri" hangarın giriş kapısının üstüne kocaman bir tabela yerleştirdiler:

"129 gün kaldı".

O gün 19 Haziran'dı ve tam 129 gün sonra 29 Ekim 1961 günü otomobilin Ankara'da Cumhuriyet Bayramı törenlerinde "halkı" selamlaması öngörülmüştü. Her gün tabelanın rakam bölümü değiştirildi: 128 gün kaldı... 123 gün kaldı.,.. 96 gün kaldı... 27 gün kaldı...

Ben 33 yıl sonra o hangarı gezdim, giriş kapısının üstündeki yazı, o ilk günün anısına yeniden yerine konmuştu: 129 gün kaldı!

Ondan sonra Devrim otomobilinin "üretim" süreci başladı. Bu başlı başına ayrı bir öykü olsa gerek. Bu söyleşinin, bu sohbetimizin sınırları içinde mümkün değil anlatmak. Çünkü 129 günün galiba 129'unda da bir dizi komik, trajik, çocuksu ya da kahramanlara özgü olaylar yaşandı.

Örneğin koca hangarın zemini lokomotif saclarıyla, o kalın saclarla kaplandı. Ardından gönderildiği yurtdışı eğitiminden dönüşte bir de araba getiren mühendislerden birinin otomobili söküldü; bütün parçalar, ama en küçük parçaya kadar, hangarın zeminine sıralandı. Şöyle yılan gibi kıvrıla kıvrıla giden, bir kilometreden uzun bir şerit oluştu ve her parçaya numaralı bir etiket bağlandı. Sonra da tek tek parçaların üretimine geçildi.



Bakın size notlarımdan birkaç alıntı aktarayım. Uzadı biliyorum, ama otomobili konuştuğumuz bir sohbette Devrim otomobilinin öyküsü ayrıntılı yer almalı gibi geliyor bana.

Evet, bakın bir alıntı, o uzun 130 günü saniye saniye yaşayan o efsane mühendislerden biriyle, Mustafa Seyrek'le yaptığım söyleşiden aktarıyorum:

"Bu bir meydan okumaydı. Toplu iğnenin bile zor yapıldığı, yapılanın kalitesiz olduğu bir ülkede bir meydan okumaydı. Devrim otomobili projesi başarıya ulaşmış ve kendini kanıtlamıştır. Biz bu ülkenin yetişmiş elemanlarının, bu ülkenin servetler harcayarak yetiştirdiği mühendislerinin en zorlu teknik sorunların üstesinden gelebileceğini kanıtladık. Bunun onuru bize yeter."

Bakın bence de bu nokta önemli. Devrim otomobilini 2000 yılının genel kabul görmüş ekonomik, teknolojik değerleriyle yargılayamayız. 1960'lar dünyada globalizmin değil, antiemperyalizmin yükseldiği, bağımsızlığına kavuşan ülkelerin bunu ekonomik bağımsızlıkla taçlandırmak için kolları sıvadıkları yıllardır. Türkiye'de bugün çocuksu bulabilir kimileri ama Devrim otomobili girişimi bu bağlamda ve anlamda gerçekten şanlı bir sayfadır.

Size bir tanıklık daha okumama izin verin. Gene o efsane mühendislerden biri, Rifat Serdaroğlu'nun sözleri bunlar. Bakın ne diyor:

"(...) Bir otomobil fabrikası kurulmadan ve yan sanayi tam oluşmadan seri halinde otomobil üretimi yapılamayacağını herkes bilir. Biz de biliyorduk tabii. Biz sadece, istenirse ve zorlanırsa Türkiye'de otomobil yapılabileceğini ve hatta bunun için geç bile kalındığını göstermiş olduk. Zaten hedef de buydu..."

Gerçekten 128 gün sonra, yani tam gününde üç otomobil temel olarak bitmişti. Devrim 1, Devrim 2, Devrim 3. Üçü de o güne hazırdı. Hepsinin deneme sürüşleri yapıldı, dayanıklılık testleri yapıldı. Ancak, bunlardan Devrim 3'ün boyası yapılamadığından ve koltukları takılamadığından fabrikada kaldı. Devrim 1 (bej renkli) tamamen bitmişti. Devrim 2'nin (siyah renkli) ise boyası bitmişti ama pasta cila denen işlem, Eskişehir'den trene yüklenip, yola çıktıkları 28 Ekim gecesi trende, yol alırken yapıldı. Arabalar trene yüklendiğinde, buharlı tren dönemiydi tabii, katar şefi benzin depolarının boşaltılması zorunluğunda ısrar etti. Lokomotiften sıçrayan kıvılcımlar güvenlik için tehlike yaratıyordu. Depolar boşaltıldı.

29 Ekim sabahı Ankara'ya varıldığında, ilk benzin istasyonuna varılacak kadar, ikişer litre benzin konabilmiş otomobiller trenden indi ve en yakın

benzincide depolarının doldurulması hesabı yapılırken, Cumhurbaşkanlığının eskort polisleri ve kimi işgüzarlar, benzin istasyonu önünde durmadan yola devam ettiler.

TBMM önünde Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel Devrim 1'e bindi. O arada, bir küçük bidon benzini Rifat Serdaroğlu yetiştirmiş, Salih Kaya Sağın avuçlarını huni gibi açarak depoya benzin koymaya çalışmışlardı ama benzinin çoğu yere, çok azı depoya akıtılabildi. Gürsel bindi, birkaç yüz metre sonra Devrim 1 öksürdü, tıksırdı ve durdu. Benzin bitmişti. Hemen arkadan gelen ve deposu tam olarak doldurulmuş siyah renkli, Devrim 2'ye geçirildi Cemal Gürsel ve o otomobille Ankara'yı boydan boya geçip, Hipodrom'da bir şeref turu atıldı. Devrim görevini tamamladı.



Bu son cümleyi altını çizerek yinelemek isterim, evet Devrim görevini tamamladı. Bakın Emin Bozoğlu'ndan sonra projenin ikinci kilit adamı Salih Kaya Sağın... Bana söylediği sözleri hiç katkısız aktarayım size, şöyle dedi:

"Bu proje Türkiye'nin otomobil tipinin geliştirilmesiydi. İşte bunu anlayamadılar. Türkiye'de otomobil ve motor yapılabileceğine kimse inanmıyordu. Bizim görevimizse bunun yapılabileceğini kanıtlamaktı. Kendi özel otomobillerimizi söküp parçaladık ve inceledik. Preslerimiz, hatta otomobil yapımı için gerekli hiçbir araç gerecimiz yoktu. Parçaları alçı kalıplarıyla, beton kalıplarıyla hazırladık. Teknik olarak gülünç bulunabilir. Ama asıl gülünç olan Türkiye'de otomobil yapılabileceğine inanmamak değil mi ? Sıfır-

dan başladık. Motor yapılamaz denen bir ülkede, olanaksız denecek kadar kısa sürede motor yapıldı ve bu otomobiller yürüdü. Biz kendi Amerikamızı keşfettik, tekerleği yeniden icat ettik..."

Ancak, 30 Ekim 1961 günü çıkan gazeteler, Türkiye medya tarihinin belki de en insafsız "yargısız infaz"ını yaptılar. Başlıkları belki siz de anımsıyorsunuzdur: "Devrim yolda kaldı !.. Devrim 200 metre gidebildi!.. Devrim Yürümedi" filan gibi...

Aynı medya anımsarsınız, birkaç yıl sonra Ford motorlu, şanzımanı, pistonu, aküsü, fren sistemleri, hareket aktarma organları, hatta camı, cam sileceği bile ithal malı, karoseri fiberglas Anadol'u ilk Türk otomobili diye selamladı.

Diyeceğim şu, burada bir haksızlığı onarmak için bu kadar uzun konuştum. Madem otomobilden konuşuyoruz, fırsat bulmuşken Devrim'e atılan çamuru az da olsa, gecikerek de olsa temizleme ihtiyacı duydum. Bir ödev gibi geliyor bu bana. Bakın, motorunun marşına basıldığı günden bu yana tam 39 yıl geçti ve Devrim hâlâ yürüyor. İnanmayan Eskişehir Cer Atölyesi'ne gidip baksın. O, orada...

H. A.: Çok güzel şeyler anlattınız bence. Şimdi otomobil literatüründe, otomobilin *self-expressive*, kendini dışavurucu bir meta olduğu söylenir. Bütün bu süslemelerin falan, tamamiyle arabanın o *self-expressive* niteliğinden ileri geldiğini düşünüyorum. Örneğin Murat 124'ünün önüne bir Mercedes yıldızı koymuştur adam. Niçin? Aslında kendisi Mercedes'e layıktır ama 124 kullanmaktadır. Devrim'in de, o dönemde, politik-ekonomik anlamda bir *self-expression* aracı olduğunu söyleyebilirim.



Haluk Mesçi: Devrim'e bulaşmamaya gayret ettim ama Anadol'a zamanında biraz veriştirmiştim. Otomobille imtihanımız söz konusu olduğu zaman benim de bir sürü şey sıralamam mümkün. Bir ucunu özellikle getirip otomobilde giden birine nasıl suikast yapılabilir'i öğrenmiş bir toplum olmamıza da bağlamak istiyorum ama öncelikle Anadol'la ilgili fantezim şu: Otomobil ve Türk halkı dendiği zaman benim aklıma derhal arabesk geliyor. Meral Köroğlu'nun güzel bir araştırması var, arabesk kültürü ve Orhan Gencebay hakkında. Ona rağmen kanımca ara-

beskin çıkış nedeni bambaşka. Çünkü arabesk dediğimiz şeyi cami avlusuna bırakıp, bu işi yaparken de tanınmamak için Ayhan Işıkvari bir bıyık bırakan, kılık değiştiren bir *Ford Cortina*'ydı. Ford, otomobil tarihiyle özdeşleşen adını kapitalist bir aşkın yasak değilse bile çok da mezhebi sahih olmayan bir yavrusuna veremeyeceği için 60'lı yıllarda bir geceyarısı, onu cami avlusuna bırakıp kaçmıştı. Çocuklara karakolda ad koyma geleneğine de sahip olduğumuz için bu *"arabaesk"* taşıta isim koyma görevi de tabii ki halkımıza düşmüştü. Hulki'yle ben bu işi kotaran reklam ajansında çalışmak durumunda olmuştuk.

Bir halk oylamasıyla değilse bile halkın katıldığı, yarışmalı bir reklam kampanyasıyla bu arabaesk taşıta *Anadol* adını vermiştik. Ve kendisi de öyle olduğu için gariplere, kimsesizlere kolayca yakınlık gösteren toplumumuz Anadol'u bağrına bastı. Ona, o dönemin bütün olanaksızlıkları içinde bulup buluşturup 26 küsur bin lira vermeye bile razı olmuştu. Derken deterjan kutularından Anadol çıkmaya başladı. Yurdum insanı, ömrü boyunca harcamadığı kadar deterjanı evine yığıyordu; içinden hiçbir zaman çıkmayacak olan o kartı adeta ruhunun ikizini arar gibi arıyordu. Giderek bu arabaesk yavrunun destanı çeşitli ozanların ağzında söylene söylene arabesk haline geldi. Zamanla biçim değiştirmiş de olsa arabesk şarkılarda geçen sevgili aslında Anadol'dur. Yani bir kadına değil, Anadol'a yazılmış şarkılardır bunlar. Sevgi, özlem onadır, kavuşamama da, ya parayı denkleştirememekten ya da sıranın gelmemesinden kaynaklanır.

H. A.: Nitekim Karacabey Harasında çekilmiş bir reklam filminde, koşan atlar ile Anadol üst üste bindirilmiş ve "Koş Anadol koş, coş Anadol coş" diye de bir slogan bulunmuştu.

H. M.: Arabaeske biraz daha devam etmeme izin verirseniz şayet, en güzel örnek de tabii Orhan Gencebay'ın şarkılarından çıktı. "Bir Görüşte Âşık Oldum" işte öyle bir aşkı anlatmakta. "Sen de Bizdensin", arabaesk gariplikle onu bağrına basan kesim arasındaki benzerliğe işaret eden bir şarkı. "Hatasız Kul Olmaz", giderek artan tasarım eleştirilerine karşı yazılmış bir şarkıydı. Hemen arkasından bir savunma şarkısı geliyor: "Hor Görme Garibi". Aynı nedenle yazılan "Beni Böyle Sev" var ki, o da Anadol'un ağzından yazılıyor. "Yarabbim Sen Büyüksün" var, o da "Ya, n'olur bize de bir Anadol ver, biraz mobilize olalım"; "Dertler Benim Olsun" var, o da "Ya bir Anadol'umuz olsun da varsın benzine zam gelsin, lastik bulunmasın" diyen bir şarkı. "Kaderimin Oyunu" var tabii her ne hikmetse deterjan kutularının o

Anadol'u kazandıracak parçasının bir türlü çıkmayışını anlatıyor. "Vazgeç Gönlüm"e kadar gelmiş iş tabii. Promosyon kampanyası bitmek üzere ama bir sürü insana çıkmamış, evde deterjan dağlar gibi yığılmış. "Batsın Bu Dünya" geliyor tabii arkasından. Çünkü araç trafiğe çıktıkça kazalar oluyor, eşekler yiyor; şasesi tersmiş tasarım gereği, durduk yerde elektrik kontağından çıkan yangınlarla, insanlar çıra gibi yanıyorlar. İş gelip "Kır Gönlünün Zincirini" noktasına varmış. Bu da aradaki aşkın küllenmeye başladığı dönemin şarkısı. Çünkü *Murat 124* gelmiş. Mahallede yeni bir kız var. O da tabii başka bir fantezi. Bu arabaesk çocukcağız, sevgilisini kaybettiğinden artık iyice emin olduktan sonra, bir umutla acaba geri kazanabilir miyim diye biraz imaj değiştirmeye çalıştı. Biz bu döneme çok yakından şahit olduk. Bir Steyşın çıktı. Bir spor model çıktı, *Böcek* diye bir model çıktı. Tabii starlıktan düştükten sonra Anadol da pavyona çıkan oyuncular gibi ileri yaşlarında kaptıkaçtı kamyonet haline geldi. Markası Anadol değildi artık. O dönem de, "Geri Dönmeyen Yıllar" şarkısında anlatılıyor.

A. E.: Şimdi, Türkiye insanının otomobille ilişkisinin üç aşamada incelenebileceğini düşünüyorum. İlk dönem diye adlandıracağım 40'lı yıllar, 35'ten 50'li yılların sonuna kadar olan dönem. Demokrat Parti'nin iktidarından sonra, Amerikan arabaları geldi. Bunlar, gerçek birer statü sembolüydüler. Özellikle İstanbul dışında, taşrada çok önemliydi araba sahibi olmak. Yavaş yavaş adı duyulan Adana ağalarında o *Bıyık* arabaları vardı, *Buick* orada hep öyle anılırdı ve bırakın sıradan insanları, küçük taşra kasabalarının eşrafı için bile otomobil erişilebilir bir hedef değil, çok üst düzey bir zenginliğin simgesi olan bir araçtı. O yıllarda hep kocaman Amerikan arabaları kullanılırdı. Su gibi benzin içtiğini tahmin ediyorum. Halk ağzında, arabası olmayan insanlar "Al bir Ford / Ol bir lord", "Al bir Dodge / Gırtlağa kadar borç", "Al bir Chrysler / Nikâh dairesi para ister" filan gibi birtakım tuhaf deyişler yaratmışlardı. Buna ilk dönem diyorum ben. İkinci dönem, Devrim'in talihsiz öyküsüyle başlayan, ama aynı zamanda da Anadol'un ortaya çıkmasıyla bu statü sembolü olma özelliğinin de sona erdiği geçiş dönemi. 1960-1980 arasında Anadol, daha sonra 70'li yıllarda Fiat, Tofaş ve Renault'nun gelmesiyle, Batı Avrupa'da tutmamış modellerin lisans hakkının ucuz fiyatla devredilmesi, Avrupa pazarında tutmamış, yarışı kaybetmiş araçlar Türkiye'de üretilmeye başlandı. Yaygınlaşmaya başlamasına rağmen herkesin bir otomobili olabileceği duygusu Türkiye'de henüz egemen değildi. Yerli malı ve görece ucuz olduğundan, Fiat'lar edini-

lebilir bir araç olmaya başlamıştı. Sanırım bizim kuşağımız da ilk otomobillerini o dönemde edindi. Ve korumacı ekonomi dolayısıyla yabancı araba hâlâ pahalı olduğundan, ikinci el, dandik otomobillerle yetinmek zorunda kalacaktık. Daha sonra, hem ithalatın kolaylaşması ve yabancı markaların Türkiye'ye akmasıyla, hem de Türkiye'deki otomobil üretiminin artması ve yerli sanayinin gelişmesiyle, yani kısacası *Özalizm* dönemiyle birlikte otomobil üçüncü dönemine girdi. Herkesin edinebileceği bir araç haline geldi. 92'de Türkiye'ye geri döndüğümde bir sürü şokun yanı sıra bir de otomobil şokuyla karşılaştım. Ardımda beş milyonluk bir kent bırakmıştım, on beş milyonluk bir kent buldum. Aynı şekilde trafik düzeni, otomobiller ve insanların otomobille ilişkisinde ilk iki döneme göre nitel değişiklikler gördüm. Araba artık toplumun bütün kesimleri için bir statü sembolüne dönüşmüştü. Bugün tüm dünyada, insanların otomobille ilişkileri, bir araçla kurulan ilişkiden çok daha farklı bir konumda artık. Almanlar için söylenen bir laf vardır: "Almandan karısını iste, otomobilini isteme". Toplumun her kesiminde, günlük trafikte bu statü özelliğini görüyoruz. Türkiye'de otomobil çok erkek işi öncelikle. Ağırlıklı olarak erkeklerin ilgi alanı içinde yer alıyor. Türk erkeklerinin gücü otomobillerinin beygir gücüyle özdeş. Anımsayın, kendini sollayıp geçen BMW'nin içindekileri otoyol gişelerinde vurmuştu biri. İfadesinde "Yolda beni iki defa geçti" diye de belirtmişti.

H. M.: Demin çizdiğiniz tabloya bir de, özellikle Almanya başta olmak üzere Avrupa'ya çalışmaya giden kesimi eklemeliyiz. Bu kesim, tuğla bağlamalar, sallanan eller, kafası sallanan köpekler, pusulalar getirdiler. Amerikan otomobillerinin ilk girişi de muhtemelen Marshall yardımından sonra olmuştur. Sonra Koç'un Ford bayiliğini alması var. Bir statü sembolü tabii ki ama aynı zamanda bir de resmi tarafı var. Jeep'e, Renault'ya askerler binerken, hükümet erkanı, başvekil Cadillac'a biniyor. Sonra da Mercedes'e. Ayrıca Türkiye'de, arabanın erotizmle olan ilişkisine pek fazla değinilmemiştir. İşte, yol kenarından garip yaratıklar kaldırmak, Nataşa'lara *pick-up* etmekle sınırlı bir erotizm var, oysa Avrupa'ya baktığımızda gerek reklamlarda gerekse çeşitli sosyolojik araştırmalarda ortaya çıkan bir şey bu. Erkek, otomobil almaya gittiği zaman önce bir spor modele bakarmış, binermiş inermiş, test sürüşü yaparmış ama sonra gidip konvansiyonel bir araba satın alırmış. Bu durumda, konvansiyonel araba karısıysa spor otomobil de metresi ya da sevgilisi konumunda.

H. A.: Ekonomik statü, toplumsal statü, politik statü vb. derken, ben '27 Mayıs=Devrim' diye biliyorum; ve '12 Mart=Renault'. Çünkü OYAK'la Renault ilişkisini hepimiz biliyoruz. Müthiş politik bir fark var burada. Ordu, üretilen araca Devrim adını verirken, Renault reklamlarında, öteki tarafa taş atmak için "Renault bize adını verdi" diyorlardı. Bakın burada çok büyük bir değişim var. Devrim sözcüğünden Renault şişinmesine geçilmiş. Bu politik fark da, burada çok güzel ortaya çıkıyor.



Y. E.: İlişkilerle, cinsellikle ilgili söylenenlerden dolayı bana pas atıldı aslında. Benim işim ilişkiler üzerine çalışmak. Karşılıklı ilişkiler ya da insanın iç ilişkileri. Kişilik dediğimiz örgütlenme, organizasyon her zaman içsel bir psikodrama. Kişilik örgütlenmesi, birden fazla kişiliğin bir arada yer aldığı bir dramayı yöneten bir ajans bence kişilik örgütlenmesi. Trafikteki ilişkiler de beni bu açıdan ilgilendiriyor. Hem insanların arabalarına karşı olan davranışları, ilişkileri hem de arabaların, sürücülerin birbirleriyle olan ilişkileri. Örneğin, köprü üzerindeki sıkışmalarda ve sıkılmalarda, otoyoldaki durmalarda insanların davranışlarına baktığım zaman, bu ilişkilerin çok farklı bir karakteri olduğunu fark ettim. Moda tabirle, sanal ilişki boyutunda bir şey var orada. Trafikte insan gündelik hayatında olmadığı kadar çok sayıda insanla ilişki halinde. Fakat aynı zamanda çok ilginç bir yalnızlığı da var, o kabinin içinde insanlar bir zaman sonra etraflarında kimse yokmuş gibi davranmaya başlıyorlar. Hem çok yoğun bir ilişki hem de çok hassas bir ilişki. Saniyelik refleks kaymalarının büyük sonuçlara yol açacağı bir ilişki. Aynı zamanda da garip bir yalnızlık söz konusu. O boyutuyla bu ilişki bana bir "ara-yüz" gibi görünüyor. Bir yüzü büyük bir yalnızlığa bakan, öbür yüzü de yoğun bir ilişki karmaşasının ortasında yer alan bir ara-yüz. Ve bu yönüyle bana şöyle bir şeyi düşündürüyor: Psikanalizin Yapısal Modeli vardır. Yapısal Model Freud'un 1910'lar ve 1920'lerde geliştirdiği bir teoridir. Daha öncesinde Freud'un bir topografik teorisi vardı. Bu teoride zihni üç katmana bölmüştü. Bilinçdışı, yarı-bilinçli alan ve bilinçli alan. Daha sonra bunun teorik açıdan bazı açmazlarıyla karşı karşıya kalarak 1910'ların sonu ve 20'lerde yapısal teoriyi getiriyor. Burada gene üç katman var ama farklı bileşke-

lerle şekilleniyor Burada bildiğiniz gibi alt-ben ve üst-ben var. Ego, İngilizce çevirisinde biraz çarpıtılarak çevrilmiş, yoksa Almancası *icht* diye, Fransızcası *moi* diye geçen "ben", bir ara yüzdür. Benin bir tarafı bilinçdışına; dolayısıyla id'e (alt-ben'e) dokunur ve benin bilinçdışı özellikleri vardır. Özellikle savunmalar bilinçdışıdır. Bir tarafı da oldukça bilinçlidir. Üst-ben'in bilinçli katmanlarına dokunur, aynı zamanda da kendine ait bilinçli özellikleri vardır ben'in. Planlarız, düşünürüz, yargılarız ve bunları bilinç dairesinde yaparız çoğunlukla. Ego, yani ben, yapısal teoride bir araçtır, bir ajanstır, bu kişilik organizasyonu içinde bir kumanda masasıdır, bir pilot kabinidir; mekanizma bende odaklanmıştır ve ben bu yönüyle otoriteyi, gücü de temsil eder. Araçlarla olan ilişkimizde ben bu benlik değerini görüyorum ve bu yönüyle başka parallellikler de kurulabilir, mesela penise isim vermek gibi; küçük Ahmet, küçük Mehmet gibi. Aracın bu anlamda bir *fallus* değeri var; arabanın, o yönetici mekanizmanın, pilotun, bir anlamda penis olan, *fallus* olan, iktidar olan gücün bir cinsel anlamı da ortaya çıkmaya başlıyor bir tarafıyla. Ve bir tarafı son derece bilinçli, bir tarafı da son derece bilinçdışı olan ve agresif, cinsel dürtülerden oluşan bir ilişki gelişiyor burada. O bilinçli, ne yaptığını bilen adam, aynı zamanda bilinçdışından gelen birtakım şeyleri de ifade edebiliyor, adeta meşruiyet kazanan bir alan çıkıyor ortaya. Bu bölge, o ara yüzlülüğüyle bilinçdışından gelen dürtüleri de, birtakım boşalma imkânlarını da sağlayabiliyor. Sadece cinsellik anlamında değil, agresif, narsisistik anlamda da. Bu yüzden trafik içindeki davranışların, bir insanın kişilik örgütlenmesinin anlaşılmasında çok önemli analiz verileri olabileceği muhakkak. Yani arabasına bindiğiniz bir insan, size önemli ipuçları vermeye başlıyor. Arabada da aslında birtakım ipuçları çok belirgin biçimde var. Birçok açıdan arabaya epey bir yük bindirdiğimizi düşünüyorum. Şu anki toplumsal ifade araçlarımıza baktığımız zaman elimizde fazla bir şey yok. Belki çok dar bir kesimin sanatsal yaratısı var, ama toplumun büyük bir kesiminin kendini dışavurma ihtiyacı doyumsuz kalıyor. Araba dışında, bilinçdışıyla bilinçli alan arasındaki bu boşalmayı sağlayacak başka herhangi bir araç da yok. Belki bazı insanlar sanatsal uğraşılarını, işlerini falan böyle bir arayüz olarak kullanıyorlardır, ama bir sürü insan için eldeki tek araç araba gibi gözüküyor. Ve o arabayla da kırk tane gösteriye kalkışıyor. Kendini gerçekleştirme, bilinçdışıyla bilinç arasındaki uzlaşma, çatışmayı sona erdirme gibi amaçlarını gerçekleştirebilecek tek araç olarak ortada araba kalıyor.

C. İ.: O zaman bir tür kamusal alan olarak tarif edebiliriz araç dünyasını. Yayaların, ya da normal yaşam düzeninin dışında bir de otomobil dolayısıyla ortaya çıkan bir kamusal düzen var. Bu kamusal düzen içinde arabaya konan bayraklar, flamalar, amblemler, yazılar, her tür düzenleme, arka tarafa yerleştirilen örme karpuzlar bir tür kişilik ifadesine dönüşüyor, ayrıca bu dilsel anlamda, günlük dilde de ortaya çıkıyor. Otomobilden, otomobil parçalarından sürekli bu türden bir metaforik dil düzeyinde söz ediliyor.

H. A.: Bagaj diyor mesela; kalçalar, kadının kalçaları. Bagaja bak, diyor, bu çok güzel poposu var anlamındadır.

Y. E.: Özellikle 1960'larda, Amerika Birleşik Devletleri'nde ırk sorunu başladığı zaman, siyahlarla beyazlar arasındaki sorunlarla ilgili olarak, ben'in içindeki en önemli temsillerden birinin kimlik olduğu ortaya çıkmıştı. Ben aynı zamanda kimliği taşır. Zaten ben vurgusunun zamir olarak vurgulanmasının altında da böyle bir kimlik meselesi vardır. Ben kimim? İçerdeki o kaleydoskop evrenin, o karmaşa evreninin bir vitrinidir ben aynı zamanda. Özellikle 70'lerle bugün arasında bu açıdan bir değişim olmuştur. Kimliği son derece abartılı bir biçimde vurgulamaya çalışmaktan niye daha sade bir dönüşüme geldik. İstanbul dışında, diğer şehirlerde de bir sadeleşme gözlemleniyor. Bunu gecekondu kesimlerinde de görüyoruz, yazılar çok ufaldı, süsler çok ufaldı. Ben buradayım ve ben buyum. Eskiden onun bir bağrışı vardı sürekli. Niye kimliğin *expressive* özelliklerinde böyle bir düşme var? Acaba kimlik biraz daha farklı bir şey haline mi geldi? Üzerine yazılan yazılardan çok, "benim Toyota Corolla'm var" ya da "benim BMW'm var" gibi.

H. M.: Medyanın yapısı değişmeye başladı. Yazılı kültürden, telefon illetinin iyice ortalığı sarmasıyla yeniden akustik bir kültüre döndük. Yazılar da bu yüzden azaldı. PC'nin çoğalması nasıl bireyci bölünmeyi azdırdıysa, burada da böyle bir şey gerçekleşmiş olabilir.

Y. E.: Demek ki ben'i yaşayan ve taşıyan araçlarda bir artış var. Artık sadece araba değil başka şeyler de ben'i taşımaya ve yaşamaya başladı.

A. E.: İki noktaya değinmek istiyorum. 39 yıllık sürücüyüm. Sürekli arabayla bir yerlere gidiyorum, geliyorum. Almanya'da altı yıl fiilen taksi şoförlüğü yaptım. Bu kadar fazla ilişkim olduğu için de ister istemez gözlemlerim oluyor. Batı Avrupa'da, özellikle Almanya'da, Türkler acı deneyimlerle öğrendiler trafiğe uymayı, ama öğrendiler. Almanya'da yaşayan Türkler arabayı Almanya'nın normlarının gerektirdiği biçimde kullanmayı, sinyal vermeyi, emniyet kemeri takmayı, yaya geçidinde önceliği yayaya tartışmasız olarak ver-

meyi falan öğrendiler. Oraya uyum sağladılar. Ancak aynı adamlar, altını ısrarla çizerek söylüyorum, aynı adamlar, Kapıkule'den girdikleri andan itibaren başka bir 'ben' haline dönüşüveriyorlar. Anacaddenin ortasında, bir şişe su almak için arabasını bırakabiliyor. Almanya'da tahayyül edemeyeceği bir davranış bu. Kapıkule'den girdiği andan itibaren sollama mantığı değişiyor. Alman toplumunun alt kesimlerini oluşturan yabancı işçiler bunlar, Türkiye'nin az gelişmiş bölgelerinden oraya gitmişler. Bunlar sanki Kapıkule'den girerken Türkiye'de yaşayan Türklere "Ey, fukara Türkler, biz sizin bildikleri-





Fotoğraflar: Ara Güler

nizden değiliz, biz Avrupalarda yaşıyoruz, hatta ben üç beş kelime Almanca kelam ediyorum, çocuğum Türkçeyi konuşamıyor, Almanca konuşuyor" diyor ve son derece saldırgan insanlara dönüşüyorlar. Ben de bazen, bu iki metreküplük metal kafesin içinde, hele taksi sürücüsüyken, kendi kendimi yakalıyordum. Kendimi çok ilkel bir adam olarak görmüyorum, ortalama bir aydın olduğumu düşünüyorum en azından. Ama, birtakım ilkel duyguları kendimde yakalayınca, kendime bakıp "N'oluyorsun lan" diyecek bir özelliğe

de sahip olduğumu ama öte yandan herkesten farklı olmadığımı da düşünüyorum; birisini solladığım zaman hoşlandığımı görüyorum örneğin. Ve beni solladıkları zaman canımın sıkıldığını fark ediyorum. Ve ondan sonra kendime baktığımda hafif bir utanç duyuyorum. Özellikle Avrupa'da taksi sürerken, altımda kocaman bir Mercedes; güçlü, kaliteli, konforlu, sıcak bir araba; birkaç defa kendimi yakaladım, Karaormanlara müşteri götürdüğümde, kar yağıyor, fırtına var, tipi savuruyor ve ben o doğaya karşı aslan gibi bir Mercedes'le yokuşu çıkıyorum, üşümüyorum, ceketimi çıkarmışım; bir mutluluk, bir üstünlük duygusu, kendimden çok hoşnutum, kendimi o güçle özdeşleştirmişim...vs. Ben de, hemen her gün Boğaz Köprüsü'nü geçiyorum ve hemen her gün, kendimi seri cinayetler işlerken yakalıyorum, her geçişte beş cinayet, ikisi işkenceli. Yani her gün ortalama beş tane leşim var. Ben şiddete karşı bir adamım, bu çok net benim kafamda, ama beni sıkıştıran, sollayan, arabasının çıştak çıştak'ını fazla açmış insanlarla sonradan utanacağım işkence ilişkilerine girdiğimi farkediyorum. Adamın camını tamamen açmıyorum da, iki parmak açıp, parmağımı sokup adamı yassılmış olarak çıkartıyorum arabadan, falan. Benim gibi, araçlarında değişik aletler geliştirip öbür aracı parçalayıp büzen, özel silah geliştirip adamı sakatlayan tanıdıklarım da var. Yani şiddete karşı olan insanlar Boğaz Köprüsü eksenli geçişlerde, birer canavara dönüşüyoruz. Aslında ben bu değilim, bana öyle bakmayın, sizin de benden çok farklı olduğunuzu sanmıyorum.

H. M.: Ben de böyle bir seri katil olduğum için sizi anlıyorum; ülkemi de trafik yüzünden değiştirdim. Kendime daha keyifli bir yöntem buldum: Motosiklet kullanıyorum. Dolayısıyla daha nazik bir intikam geliştirdim, Boğaz Köprüsü'nde, arabaların arasından gidiyorum, yasak olan bir şey aslında. Tatlı bir intikam dediğim de şu, yanlarından geçerken bir sürü arabanın kapılarının açık olduğunu görüyorum, yanaşıp bunu şoföre söylediğim zaman bütün havaları bir anda sönüyor ve teşekkür ediyorlar, bu başka türlü bir intikam şekli oldu benim için, ama bir seri katillik dönemim de vardır.

H. A.: Şimdi bu cinsellikle otomobil ilişkisi hakkında birkaç noktaya değineceğim. Bu, aslında at/avrat/silah geleneğinin bir devamıdır. At=otomobil, avrat=çıplak hatun, silah=silah. Bu çok somut bir şeydir. En hard-porno Amerikan dergilerinde bile bir otomobil bölümü vardır. Bu bir gösterge. Otomatik vitesli araçlar yeni yeni yaygınlaşmaya başladığında bir araştırma yapılmış, sonuç şu: Erkekler otomatik vitese itibar etmiyorlar. Kadınlar ise tam tersi. Yani, erkek kullanmak istiyor, her anlamıyla 'kullanmak'. Belki de o vi-

tes *fallus*'un ta kendisi. Çünkü her şeyi onunla yapıyor. Türkiye'deki sürücülerde, özellikle de profesyonel sürücülerde vites atmanın raconu vardır. Bizim yaptığımız gibi şık şık yapmazlar. Ayrıca, benim argo sözlüğümde de "vites değiştirmek", (içki içmek anlamında) "mazot almak" gibi sayısız deyim vardır. Son olarak İngiltere'den bir örnek vermek istiyorum. BBC'de, feminist bir kadının bir programını izlemiştim; *Kadın Hadım* adlı kitabın yazarı. Kitap şöyle başlar: "Cinsel ilişkide zor kullanan erkekler hayatlarında en az bir kez zorla düzülmelidirler". Bu kadın, reklamlar ve cinselliğin kullanımı konulu programında, bir reklamın analizini yaptı; Renault'nun bir reklamı; kadın gözünü kırpıyor yakın planda, farlar yanıp sönüyor; kadın ağzına bir zeytin atıyor, bagaja bir bavul giriyor. Böyle korkunç paralelliklerle, kadın ve otomobili eşleyen paralelliklerle dolu bir filmdi bu.

A. E.: Otomobil dişi mi sizce, Hulki Bey?

H. A.: En azından erkeğin kullandığı otomobil. Bakın bir şey daha ekleyeceğim. Benim de ilk otomobilim, 1976'da, 60 bin Türk Lirasına aldığım bir Kaplumbağa'ydı. Kaplumbağa hastası bir amcamız var. Ona danıştık, "kadın otomobili daha temiz, daha düzgün olur ama ben de bir bineyim" dedi. Bir kadın kullandıysa hemen anlarım. Motorun sesinden bile anlarım. Burada bir çeşit fallik saldırganlık var aslında.

H. M.: Otomobil dişi mi? Bir Alman reklam filmi vardı. Bir gergedan geliyor, kokluyor arabayı, sonra hafiften tos vurunca arabanın arkası açılıyor, gergedan üstüne çıkıyor ve ciddi bir gitme gelme sonrasında arabanın üzerinde uykuya dalıyor. Ama burada farklı yorumlar da yapılabilir, örneğin Ford Mustang normalde hiç de öyle dişil hatları olan bir otomobil olmamasına rağmen kadın otomobili oldu çıktı. Motor hacmi, kaporta büyüklüğü değiştikçe bir ayrım ortaya çıktı.

Y. E.: Bu "ben" meselesini biraz daha düşünürsek, bunun içinde cinsel kimlik meselesi de var. Yani erillik ve dişilliğin sürekli bir diyalektik ilişki içinde oldukları bir yer "ben". Sürücüler, erilliği aşırı derecede kullanmaya çalışan "benlikler" halindeler. Kadın sürücüler de buna dahil. Entelektüellerin bir çoğunun daha androjen, daha dişil modelleri seçmesi de belki eril ve dişil arasında bir uzlaşma yaratma cesaretinden kaynaklanıyor olabilir. Bizim toplumumuzda, özellikle bu kastrasyon kompleksinin arabayla olan ilişkimize yansıdığını düşünüyorum, belki bütün Müslüman toplumlarda varolan bir şey bu: "Ben erkeğim" vurgulamasının otomobilde, hem sürüş tarzıyla, hem modellerle bir şekilde ortaya çıktığını söyleyebiliriz. "Ben erkeğim,

arabam da şu, bu arabayı da böyle kullanırım, kadın sürücülere karşı da böyle saldırgan olurum, onları aşağılarım". Kadın sürücülerin, diğer kadın sürücülere ne kadar saldırgan davrandığını farkettiniz mi?

A. E.: Ben Türk insanının otomobille olan ilişkisinin toplumdaki bütün katmanları neredeyse bire bir yansıttığını düşünüyorum. Teknik Üniversite'den bir profesörün bir tezi var örneğin; Tofaş sürücüsünün davranışları üzerine; alt kategorileri de var: Şahin, Kartal, Doğan, Serçe sürücüsü diye. Televole kültürünü benimsemiş insanların özellikle şu günlerde moda olan arazi araçlarını, cipleri tercih ettiklerini, Tofaş'la Renault arasında bile bir ayrım olduğunu, entelektüellerin bir dönem Kaplumbağa'ya çok özel bir sempati duymuş olduklarını, "Allahın dediği olur", "Ya Sev ya Terket", "En İyisi İslam", "En İyisi Demokrasi", "Abim Sağolsun, Babam Sağolsun" şeklindeki yazılardan hareketle kimlik analizleri yapılabileceğini vs. görüyoruz. Batı'da da otomobil çok ağır basan bir araç. Otomobil, yaşamı gerçekten kolaylaştırıyor. Batı'dan, Avrupa'dan söz ediyorum. Hükümetlerin vergi politikaları ve kamu kuruluşlarının fiyat politikalarında kamu taşımacılığıyla otomobil ulaşımı arasında belli dengeler gözetiliyor, insanlar da buna uyum gösteriyorlar. Batı Avrupa'da, kitle ulaşımıyla otomobilli ulaşım arasında makul bir denge var. Türkiye'de ise birey olmadan tek olan insanlar var; bireyselleşme süreçlerini yaşamadan toplumsal bir ortama girmiş olan ve bu türden ilişkilerin üstesinden gelemeyen insanlar. Bu parçalanmanın, otomobille sürücü arasındaki ilişkiye de yansıdığını, biraz kederle, daha çok da öfkeyle görüyorum. Neredeyse tuvalete gitmek için dahi arabaya binecek kadar hastalıklı bir araba tutkusu söz konusu. Arabasının hep gözünün önünde olmasını isteyen birçok insan var.

H. M.: Türkiye'ye gelmeden önce bir film görmüştüm. Bir çocuk var, beş altı yaşlarında; bütün otomobilleri tanıyor. Ama öyle böyle değil, motor hacimlerini biliyor, bir otomobil galerisine gittiği zaman bütün çeşitleri tanıyor, annesi babası çocuğa, oynaması için sadece otomobil broşürleri veriyorlar.

H. A.: Benim büyük oğlan... Uluğ daha beş yaşındayken bile motor sesinden, işte bu geçen bilmem ne falan diyordu. Çok ilginç bir hikâyedir, ben ilk arabamı aldığım zaman beş yaşında mıydı neydi, yok dört yaşındaydı, aile üyelerini sayarken şöyle demişti, dört yaşındaki bir veledin algılaması işte: "Hulki Aktunç, Semra Aktunç, Uluğ Aktunç, Vosvos Aktunç!"

Argo da, Araba Kullanır

ARTUN ÜNSAL

Motorlu araçlar ve özellikle de arabalar günlük yaşamımızda o denli alışkanlık yarattı ki, argonun da bundan nasibini almaması düşünülemezdi. İşin ilginç yönü, araba parça ve aksesuarlarının oluşturduğu argo kataloğunda cinselliğin ağır basması. Otomobil estetiği ve donanımının insanoğlunda yarattığı erotik çağrışımların çok daha kabaca bir dışavurumu, argoda, yer alan stepne, motor, vites gibi sözcüklerde hemen karşımıza çıkar.

Argoya pek meraklı değilimdir. Gene de, insan üç dört dakika düşünmeyle bile, birçok şeyi anımsayabiliyor. Belleğimizin ya da bilgimizin dışındaki argo deyimleri dağarcığımızın da söz gelimi, Hulki Aktunç'un "Türkiye'nin Büyük Argo Sözlüğü" (YKY, İstanbul, 1998) ve Özdemir Kaptan (Arkan)'ın "Beyoğlu-Kısa Geçmişi ve Argosu" (İletişim Yay., İstanbul, 1989) gibi sabırlı, titiz ve değerli çalışmalara başvurarak zenginleştirilmesi mümkündür.

Az önce "motor"dan söz ediyorduk. Motor, hepimizin bildiği gibi, hafif meşrep bayanları tanımlamak için kullanılır argoda. Kibarcası, fahişe yani. Herkesin kullanımına açık, başka bir deyişle, onla bunla düşüp kalkan kişiler olmalarından kaynaklanıyor olsa gerek. Ama dikkat: İşleyen demir ışıldar da, işleyen motor çabuk bozulur... Bir de "ters motor"lar var; anlamı, erkek fahişeler. Argoda teşbih gücü tükenmez...

Söz motordan açılmışken, "dizel"i de unutmamalı. "Dizel" argoda, erkek düşkünü, hafif meşrepten, fahişe ya da pasif eşcinsel erkeğe, yerine göre binbir anlam kazanıyor.

"Stepne" ya da eskilerin telaffuzu ile "istepne"ye gelince, yedek tekerlek anlamı burada renkleniyor: Baldız. Ama ne özel bir baldız ki eşinizin yerini alıyor zaman zaman! "Baldızım, baldızım, ben sensiz yalnızım" gibi. Genelde, yedek sevgili, dost anlamında kullanılıyor elbet. At binenin, kılıç kuşananın da, yedek sevgilisi olanın işi daha kolay...

Anımsayacaksınız, her lisede "fortçu" diye anılan bazı öğrencilere rastlamak mümkündür. Ford bir araba ve kamyon markası ama, Türkiye'ye ilk gelen arabalar ve otobüsler arasında da yer aldığı için, en tanınmış marka olma özelliğini öteden beri korumaktadır. Eski İstanbul'da "halk otobüsleri"nin genelde Ford marka olmasının da bunda bir payı olsa gerek. "Uzatma da fortçuluğu anlat" derseniz, kısaca, otobüs sapıklığı diye tarif edilebilir. Bayanları, sarkıntılık ya da sürtünme (kimilerinin fortçuluğun Ford'dan değil, Fransızca "frotter" yani sürtünmek fiilinden geldiğini öne sürdüklerini de unutmayalım) yoluyla taciz etmenin belki de en adi yöntemi. Bu yüzden de bayanlar kamu ulaşım araçlarının tıkış tıkış olduğu saatlerde yankesiciler kadar fortçulardan da çekinirler. Birincisinde çantalar boşalır, ikincisinde ise, mazallah, sapık kendi kendine boşalır, tatmin olur. Yankesici olsun, "kertici" olsun herkes yaka silker bu "otobüsçü"lerden.

Bir de "skoda" tabiri vardır, "iskoda" da denir. Skoda, Çeklerin ünlü otomobil ve kamyon markası. Özellikle Skoda kamyonetler bir zamanlar bizde de çok tutulurdu. Peki, bu Skoda'ların özelliği neydi? Arka tekerlekleri araç boş iken çarpık durur, yük vurulunca düzelirdi. Alımlı ama bacakları, dizleri hafif çarpık (raşitik) bayanlara da, bazı zalimler, bu yüzden "skoda" derlerdi, e ne yaparsınız, kedi ulaşamadığı ciğere kötü dermiş, La Fontaine'e göre ...Çirkin olmadığı halde bakımsız ve zevksiz giyinen bayanlara da, "skoda" denirdi.

"Tekerlek" sözcüğü de argoda, dairevi özelliği nedeniyle anlam değiştirir ve pasif eşcinseli tanımlamada kullanılır.

"Yollu" yu da bilirsiniz, illede araba yollu, yani hız yapmağa müsait olacak değil ya, bazı hanım hanımcıkların da aslında çok hızlı, yani münasebetsiz tekliflerinize son derece "açık" oldukları bilinir. Aslında, "yollu"nun argoda bir başka anlamı daha var; parası olan paralı anlamına geliyor. Ancak, parayla fuhuş yapanlara da "yollu" dendiği anımsanırsa, bu iki anlamın keşiştiği görülecektir.

Ha unutuyorduk, "dinamo" da, durmadan çalışan hayat kadını anlamına gelir argoda.

Başka bir deyişle, "garaj gibi kadın"; girip çıkanın belli olmadığı hatun anlamında... "Garaj"ın anlamı da argoda pek açık: Vajina veya dişilik organı. "Garaja girmek" ise erkeğin işi anlaşılan.

"Taksi çalışma"nın da argoda bir anlamı var. Normal taksicilik yapmak anlamında değil elbet. Malum, taksilerin taksimetresi olur, aynı şekilde, eğer bir hayat kadını ile yatacak olursanız, onun da tarifesi olacaktır mutlaka. Ancak, "taksi çalışan" fahişe, parasını kendine saklar, çünkü aracısız çalışır, yoldan gelip geçenleri toplar. Muhabbet tellalına, başka bir deyişle "cinsel organizatör"e para yedirmez yani...

"İkilemek" ya da "üçlemece", genelde vites değiştirmede söz konusudur. Oysa, cinsel ilişkide sayısallık erkeklik gücünü anlatır, kimi "dörtler" kimi de "beşler"... Kimi doğru söyler, kimi uydurur ne yazık ki. Ama cinsel skorlarını etrafa anlatanları ne ölçüde takdir edersiniz, o da madalyonun öteki yüzü. Bu nedenle argocular, "ikilemek"ten, süratle kaçmayı, sıvışmayı anlarlar daha çok.

"Dikizlemek" de hepimizin bildiği argo sözcüklerdendir. Araç kullanırken sık sık dikiz aynasına bakmak, sürücünün görevleri arasındadır, fakat dikizlemenin bu çeşidi biraz farklıdır: Sürücü edebiyatında gözetlemek, "röntgencilik etmek" bâbında, sürücünün arkadaki çiftlerin yaptıklarını çaktırmadan izlemesi anlamında, kimi zaman da tek oturan bayan yolcunun uzun bacakları ve cömert göğüslerine kaçamak bakışlar fırlatması anlamında kullanılır.

Birinden çok hoşlandınız ve bunu belli etmek istiyorsunuz, "selektör yapma"nın tam sırası. Tıpkı, arabanızın farlarını yanıp söndürür gibi, muhabbet duyulan kişiye de bir göz kırpılabilir yani. Göz işaretinize olumlu bir tepki alırsanız, ne âlâ; daha da "gaz verebilirsiniz". Çok mu içerledi, o zaman da hemen "gazlayın", yani ortadan kaybolun.

"Düldül", her işinize koşan aracınızı simgeler değil mi? Ama düldülünüz bazen bir bayan da olabilir, her zaman size bağlı emektarınız, belki de "külüstürümüz"...

"Kız gibi araba" ...Yeni ve bakımlı, günümüz deyimiyle "çıtır" bir araba. Bakire, yani "sıfır" kilometrede ya da çok az kullanılmış anlamında.

"Kaporta", bildiğiniz kaporta. Argoda ise, kadınların genel görünümü anlamındadır: Kaportası yerinde derlerse, bilin ki vücut, bacaklar, kalçalar ya da göğüsler bir harika!

Bu arada, bir çiçekten ötekine konan çapkınlara da "model değiştirme" meraklısı denebilir. Araba modeli değiştirir gibi sevgili değiştirdikleri için. Burada kastedilen bildik manken-modeller değil, ama onlar da olabilir... Tabi "model değiştirmenin" bir başka yolu daha var; arabanızı bir yere çarptığınızda "akardeon olabilir", orası burası göçünce gerçekten de model değiştirmiş olur.

"Kriko", araçta bulunması zorunlu gereçlerden biridir. Ama şu hınzır argo, ille de bir cinsel benzetme yapmadan duramaz ki. Kriko da bu durumda, aşka gelmiş, sertleşmiş erkeklik organı ya da cinsel isteği artıran, yani kriko gibi "kaldıran" şey anlamında kullanılır.

"Aküyü doldurmak", sadece içki içmek anlamına gelmiyor argoda; cinsel gücü arttıran yiyecekler yemek: Gelsin fındık, fıstık, istakoz ya da "padişah macunu"... Ama "Akü" de bir gün bitebilir; insanlar cinsel güçlerini yitirir. Daha gençken de zaman zaman akü bitebilir, çünkü her erkeğin belli bir ilişki sırasında gücünün sınırı vardır. Kısacası kimin "pili biter", kiminin aküsü biter, boşalır, tükenir.

"Aküyü boşaltmak"; eğer evinizin önüne akşam park ettiğiniz arabanız ertesi sabah inatçı merkep misali hareket etmemekte direniyorsa, işiniz zor. Ama argoda "aküyü boşaltmak", tuvalete gidip işemek yerine geçiyor. "Motorun suyunu değiştirmekten" söz eden biri varsa, bilin, o da tuvalete gidecek. Ama "motoru bozmuşsa" eyvah, çünkü anlamı ishal; geçmiş olsun!

Gene, "radyatörü boşaltmak" da argoda işemek anlamında kullanılıyor. "Radyatör su kaynattı" ise insanın çişinin geldiğini, sıkıştığını söylemesi oluyor.

Bir de "frenleri boşaltmak" var argoda, kendini kapıp koyvermek anlamında.

"Pompalamak"; arabanız sönük lastiğini şişirmek için pompa kullanırsınız. Argo da pompalamak ise cinsel ilişkide bulunmaktır.

"Şambrel", fransızca *chambre-à air* (hava odası) yani iç lastik sözcüğünün dilimizde değişen halidir. Özellikle dar gelirliler ve yüzme bilmeyenler lüks deniz yatağı alacak değiller ya, şambreli şişirip üstüne uzanarak sefa yapmaya pek düşkündürler. Bazen de bir kimse size değişik bir mekânda aynı güvence ve ferahlığı sağlayabilir şambreliniz olur...

"Lastik gibi" deyimi ise argoda genç, hareketli kadın anlamında kullanılır.

Yine Fransızca *changement* sözcüğü bizde "şanzıman" olmuştur: Vites büyütüp, küçültme aleti olarak. Argoda ise kadın memeleri demektir. Sinema gösterimciliğinde ise, seks filmi gösterirken, yedek bir makarada söz gelimi, bir savaş filmini polis baskınına uğranma ihtimaline karşı yedekte tutmak ve gerektiğinde hemen değiştirmek anlamında kullanıldığını da ekleyelim.

Araçların farları vardır, ama argo sözcükleri seven birinin ağzından çıkarsa bu "kadın göğüsleri, memeleri" anlamına gelir.

"Yedek parçalar" ise gene cins-i latifte göğüs ve memeler anlamında kullanılır.

"Vites" kolunu da herkes bilir. Erkeklik organını da vitese benzetir argomuz. Teşbihte hata olmaz ki... "Vites değiştirmek", elini pantalon cebine sokup, organını sağdan sola almak anlamına gelir.

Arabaların "defransiyel"i olur, vites değişikliğine göre motorun devrini ayarlayan mekanizma. Bir çeşit çark; fransızca "différentiel" kökenli. Gelgelelim, argoda defransiyel kalça demek.

Arabada valizler "bagaj"a yerleştirilir. Ama insanoğlu, kendi bagajını kendi taşır; argoda "bagaj", kıç, kalçalar anlamına gelir. Siz siz olun, argocuların dediği gibi, "bagajı deldirmeyin".

"Öpüşmek" argoda, iki otomobilin birbirine hafifçe vurması anlamında kullanılır. Ama, hasar az olsa da daima karşı arabanın sürücüsünün çok öfkeli olması ihtimali vardır. Öpüşmelerin böylesi de kavgayla sona erebilir, dikkat!

De-mobil-izasyon

ENİS BATUR



Geçen hafta, Halil Gökhan bir söyleşi yapmak istediğini söylediğinde, önce yan çizmek istedim; sonra, hazırladığı soruları verdi bana, okudum ve kabul ettim, pazartesi günü gerçekleşti söyleşi, ileride onu *Sözlük*'ün genişletilmiş basımına alırım, sanıyorum — üzerinde yeniden çalışacak kadar sıcağı sıcağına bir kopyasını bana ulaştırırsa.

Söyleşinin konusu "otomobil"di. Hayatımda tuttuğu yere ilişkin kimi ipuçları olsa gerek, yazdıklarımda: *Hatay'da Bir Rolls Royce*'dan günlüğüme, seyahat metinlerime. Halil Gökhan, benden fotoğraflar da istedi o gün. Albümümde, *Pembe Chevrolet*'de de kullandığım 56 Chevrolet'li Napoli'de çekilmiş fotoğrafın yanısıra babamın 58 Chevrolet'siyle, Paris'te bir Rolls Royce'un, bir de eski Citroën'in yanıbaşında çekilmiş fotoğrafları buldum. Yanılmıyorsam, kendi arabalarımla çekilmiş fotoğrafım yok.

Söyleşide üzerinde oyalandığımız kesitlere uzanacak değilim. Geçenlerde, *Le Monde*'un Küba için çıkardığı özel bir ekte olağanüstü bir fotoğraf yer aldıydı, ondan sözetmek istiyorum.

Sosyalist ekonominin durumunun, adadaki yaşam koşullarını dayanılmaz boyutlara taşıdığı biliniyor. Yeni araba alamayan (ve bulamayan) Kübalılar, eski Amerikan arabalarını yaşatmak için yıllardır özel çaba harcıyorlar. Küba, otomobil tamircisinin ustalık çıtasını iyice yükseltmek zorunda kaldığı, otomobil sahibinin ise "mal"ını handiyse "can"ıyla eşdeğer tuttuğu bir ülke. Otomobile yüklenen değer katsayısını, tüketim toplumlarının bireylerinin anlaması, hayal etmesi güç olmalı. Biz de, Türkiye'de, aynı yolun yolcusu olduk nicedir, gene de, yaşıtlarım, yaşça benden büyük olanlar, yakın ve daha az yakın geçmişte otomobilin totem gibi algılanmış olduğunu unutmamışlardır. Kaldı ki, Türkiye yollarına çıkan pek çok eski model otomobilin, Batı Avrupa ülkelerindeki yeri olsa olsa müzeler ya da zengin koleksiyoncuların uçsuz bucaksız garajlarıdır.

Le Monde'daki fotoğraf, fakir bir Kübalı ailenin evinin salonunu gösteriyor. Salaş biriki koltuğa çökmüş oturuyorlar. Duvarlardan birinden İsa Peygamber bakıyor. Öbür duvara, zemindeki halının da bir bölümünü kaplayan bir hurda otomobili dayamış yaşlı çift, ona karşı oturuyorlar: Deniz manzarası seyredercesine.

Otomobil, geçmişlerinin en değerli parçası besbelli. Onarılamayacak kadar eskimiş olması, onu elden çıkarmalarına, birkaç peso karşılığında hurdacıya satmalarına yol açmamış — oysa, belli olan birşey daha: O birkaç pesoya dehşet gereksinim duydukları.

Yenisini alamayacaklarına, hatta yakından göremeyeceklerine göre, gençliklerini (ola ki daha iyi bir dönemlerini) yansıtan, anılarını hiç değilse taşımayı sürdüren bu aracı dönüştürmüşler: O şimdi, şüphesiz hantal ve çok yer kaplayan, asıl işlevini bütünüyle unutmuş dev bir biblo.

Onu düşündüm: Bu fotoğrafın taşıdığı gerçekliği okuma sınırı, sözgelimi bir Alman'da, hangi genişliktedir?

Kübalının "enstalasyon" kavramından, gelişkin dünyada sanat adamının çağımızda geçtiği eşiklerden en ufak haberi olmaksızın en yetkin enstalasyon (yer-leştirme) çalışmasını gerçekleştirmiş olması kimin umurunda olur?

Kenti Sürmek

GEORGE Mc MURDO

Kontrol Paneli

Bedenin kendi üzerine kapanması, imgelemsel uzamların açılmasını beraberinde getirir. Arabayla giderken, ilerideki ön uzama yönelik özlemim, otomobil makinesine ve otoyol ortamının yaydığı sinyalizasyon dizgelerine sibernetik bağlılık içinde konumlandırılmış olarak görmeme ve beden parçalarını bir yana bırakarak, kendi bedensel düzenimi parantez içine almama karşılık gelir. — Félix Guattari

Sanayileşmiş, hızı artmış bilince, bakışlarıyla trafiği ve kontrol panellerini gözleyen sürücülerden daha iyi bir örnek olabilir mi? Hareket görülür –sınırları belirli, aşamalı, nicel ve ölçülebilir– hale geldikçe, bedensel karar gücüne daha az bağlı hale gelir. Sürücü hız göstergesine bakar. Richard Sennett'in en son kitabında üzülerek belirttiği gibi, otomobil, duyularını arabanın özenle düzenlenmiş konforunun uyuşturduğu bedensiz bir yurttaş yaratmaktadır.

Acaba Richard Sennett bu değerlendirmesinden beri hiç araba kullanmış mıdır diye soruyorum kendime, çünkü Sennett bedensel rahatlık meselesini gündeme getirirken yoğun trafikte araba kullanmanın yol açtığı gerilimleri ya da arabayla uzun mesafeli yolculukların getirdiği yoga benzeri bitkinlikleri göz ardı etmektedir. Sennett, yoğun trafiğin kesintiye uğratmadığı ve sanayileşmenin getirdiği bunalımdan arınmış geniş sivil alanların özlemini çeken şehirli bir yaya olarak kalır hep. Sennett, sessizliğe ve sınıflar, etnik gruplar ve yaş grupları arasında yer alan bariyerlere elverişli olduğuna inandığı bir toplumda, temas talep eder. Arabalar asla birbirleriyle temas et-

memeli ve karayollarında arabalar arasında oluşması olası herhangi bir temas da hemen polise bildirilmelidir. Sürücüler ve yolcular eskiye göre yabancılardan çok daha fazla tecrit edilmişlerdir.

Donna Haraway ve Bruno Latour gibi bilimsel bilgi kuramcıları, insanlar ile makineler ya da insan ile insan-olmayan arasında yapılagelen ayrımı bulandırmışlardır. Nigel Thrift bunu hem makinelerin üçüncü çağında ekonominin çağdaş bir düzenlemesi olarak, hem de "insan dışı" adını verdiği bir duygu yapısı olarak nitelendirmiştir. Genel olarak arabalar, bilgi işleme yetisi olan üçüncü çağ makineleri ya da "akıllı" makineler olarak değil, ikinci çağ makineleri olarak gruplandırılırlar.

Haraway ve Latour, Thrift gibi makine (ya da insan) dönemleri sınıflandırmasına başvurmazlar. Haraway, nasıl hem makinelerle büyüdüğümüzü (makineler öznelliklerimizi sürekli olarak kuşatırlar) hem de Batı'da teknokratik bir toplumun göbeğinde yaşadığımızı fark etmemizi sağlamak için *siborg* öznelliği kavramından yararlanır. Oysa insanı *siborg* olarak düşünmek, siyasal olarak bazı açmazlardan kaçmak demektir; bunlar, teknolojinin hem feministler, hem çevreciler hem de başka siyasi gruplar için siyasal açıdan olumlu şekilde kullanılabileceği çareler ve sürekli olarak doğada alternatifler ararken, doğayla teknolojiyi karşıtlık içinde düşünen feministlerin ve çevrecilerin karşılaştıkları açmazlardır.



Fotoğraf: Richard Kalvar, 1960

Latour, birçok açıdan Haraway'le koşutluk içinde, her düzenimizin düzencisi nesnelerde gizli bir yaşam bulur; nesneler edilgen olmakla kalmayıp, kendi özellikleriyle bütün eylemlerimize müdahale ederler. Bu açıdan, yalnızca bizim araba üzerinde egemenliğimiz değil, arabanın da bizim üzerimizde egemenliği söz konusudur. Bu yüzden onun kendine özgü alışkanlıklarını benimsemek; gaz pedalını kullanmayı, arabanın ne zaman duracağını bilmek durumundayız. Arabalarımızla oluşturduğumuz yakınlığın bir sonucu olarak, arabanın gereğince çalışmadığını motor sesindeki bir değişiklikten anlayabiliriz.

John Carpenter'ın araba konulu korku filmi *Christine*'de teknolojik mülkiyetin bu durumu uç noktasına götürülür. Belki de David Stewart'ın bilinçdışının araba kullanma ve otoyol kurallarıyla yapılandığı görüşüne, aynı zamanda da arabalarla kızlar hakkındaki erkek fantezilerine uzanan bir tarzda, toplumdan dışlanmış bir genç sevgisinin ve gururunun öyle büyük bir bölümünü bir arabaya yatırır ki, araba son derece kıskanç bir sevgili olarak canlanır. Meaghan Morris, *Christine* filmini tekno-saplantılı imgeler dünyasının bir ürünü olarak adlandırmış, erkeklerin arabaları hakkındaki fantezilerinin nasıl denetimsiz bir kadınsılığa dönüştüğünü göstermiştir.

Sollama

Araba makyaj ya da giysi gibi bedeni sarma yetisinin ötesinde özelliklere sahiptir; sonuçta araba sürücüsüne insan üstü hızlarda mesafeleri katetme ve süpermarketten aldığı bir sürü şeyi ve onarım malzemesini taşıma olanağı vermektedir. Hızın, kazaların ve gösterişin yanı sıra bir evdir araba, üç bölümden oluşan döşemesiyle küçük bir odadır. Mobilya bir yerden ötekine taşınamasa da, arabayı süslemek mümkündür ve sürücüsünü güneşten, rüzgârdan ve yağmurdan koruyabilir.



Arman, 1982

Araba bir müzik merkezine de dönüşebilir; onun motoruyla manzarayı büyük bir filme dönüştürme yeteneğine eşlik edecek bir film müziği çalabilirsiniz.

Peki ya sollama? Sürücüye müzik dinleme ve ev mobilyasında öteki yurttaşlarla aynı düzeyde kalmayıp onları geçme olanağını veren bu hileye ne demeli?

Araba sürücüye hareketli ama paradoksal olarak adsız bir toplumsal etkileşim diliminde kendi gücünü dile getirme olanağını verir: Sollama. Toplumsal ilerlemeyi, zamanın etkili kullanımını ve buna bağlı olarak hızı ödüllendiren bir dönem ve kültürde, birkaç saniyelik zevk anlarıdır bunlar. Zevkin de ötesinde bir şeydir sollama, çünkü risk bilincini içerir.

Graham Yuill (İngiltere'nin 90'lı yıllardaki Oliver Stewart'ı) bizi uyarır:

> Birçok ağır ve ölümle sonuçlanan trafik kazasının nedeni hatalı sollamadır, çünkü sollamada yolun yanlış tarafında, gelen trafiğe doğru gitmektesinizdir. Bu yüzden, yalnızca güvenli hallerde sollamanız son derece önemlidir (s. 164).

Yuill şunu da ekler:

> Sollama, hatalı bir sollama söz konusuysa, alacağınız son karar olabilir. Altın kuralı anımsayın: Emin değilseniz, sollamayın (s. 169).

Tehlike karşısında kuşkunun bu şekilde alt edilmesi, özellikle umutsuz bir sollama ediminden alman zevkin bir bölümünü oluşturur. Sürücünün sollama potansiyeli elbette yalnızca sakinliğin ve yoğun dikkatin bir sonucu değildir, Mini Clubman'imle başka taşıtları geçerken birçok kez keşfettiğim gibi. Bir Mini için oldukça eğlendirici olan 1100 cc bir arabada, duran nesneler dışında herhangi bir şeyi geçmek tam iki dakika sürüyordu.

Paul Virilio, iktidarın hız artışında yattığını ve bu hız artışının pahalı bir makineyle sergilendiğini belirtir. Hızlı makinelerin satın alınmasında, büyük şirket arabaları sunan iş sektörlerindeki değişmez egemenlikleri yoluyla, bir de hareket konusunda kadınların küçük arabalar kullanmasıyla sonuçlanan aile içi iş bölümü yoluyla erkek sürücüler hâlâ başı çekmektedir.

Yolda, otoyol kurallarında kısmen dile getirilen bir saygı sistemi vardır: Yavaş giden arabalar, daha büyük ve daha hızlı giden arabalara yol vermelidir. Bir yıl boyunca babamın bir arkadaşıyla işe gidip geldim ve onun büyük

Rover'mın sözgelimi bir Nissan Micra'yı sıkıştırıp sollamasına yakından tanık oldum. Rover sürücüsü için Micra'nın tamponuna yaklaşmak, Micra yol verinceye kadar selektör yapmak son derece olağandı. Bu uygulama "bastırma" olarak bilinir ve "aşağı" arka konumda olan sürücülere önlerindeki sürücülerin arabalarına yaklaşma olanağını verir.

Buradaki saygı sisteminin nasıl aşamalı olduğunu ve temelini ne ölçüde otomobil modelleriyle edinilen itibardan aldığını bu şirket genel müdürü dile getirmektedir:

> Birisi bastırıp geçmek istiyorsa, ilk yaptığım şey aynaya bakmaktır. Bir Vaxhall Cavalier. Tamponlara bakarım. Renkli mi? Tampon arabayla aynı renkteyse, o kadar düşük bir model değil demektir. Belki de bir GLi'dir, o zaman durumlarımız eşittir. Ama aynaya bakar da, arabanın far silecekleri olduğunu görürsem, Hay Allahım, SRi, CDi ya da GSi'dir gelen, o zaman kaderime razı olur, vites küçültür, sinyal verir ve şerit değiştiririm, onlar geçip giderken de önden buyurun efendim derim. Birisinin düşük bir modelle beni geçmesi olacak iş değildir. Benimle aynı yere gitmiyorsa o başka.

İngiltere'de bir ofis çalışanına verilen ek yardımın normal olarak bir şirket arabası olması da bu durumu destekler; şirket bu ek yardımı severek yapar. Ayrıca müzakere edilmesi olanaksız bir maddedir bu ve bir çalışanın kazancının bu kısmını araba olarak alması zorunludur. Arabanın modeli bireyin konumuyla eşit görülmez, ama çalışanın çalıştığı şirketin itibarının kanıtı olarak son derece önemli görülür. Yöneticiler modellerin tavanının açılır-kapanır olması, rengi ve motor kapasitesi gibi ayrıntılar üzerinde pazarlık edebilirler, ama araba üreticilerinin ve sigortacıların belirlediği belirli bir model dilimi içinde kalmak zorundadırlar.

Bu mekanik ve simgesel güçle kendilerini özdeşleştiren yöneticiler şirketlerince aşağılanabilecek bir konuma girmiş olurlar. Söz konusu aşağılama, işverenlere, birisini işten ayrılmaya zorlama ya da onun zayıflıklarını yüzüne vurma olanağını verir. Televizyonda yayımlanan A'dan B'ye adlı belgesel dizide yapımcılar kendisine küçük dizel motorlu bir Austin Maestro verilmek yoluyla aşağılanan bir şirket yöneticisiyle söyleşi yapmışlardı. Kullanmakta olduğu Vauxhall Cavalier yerine yeni arabası verilirken, iş arkadaşları, sekreter ve patronlar otoparkta durup gülmüşlerdi. Yöneticinin aşağılanması eve yansımış, eşi arabanın yolcu koltuğunda görülmek istemediği-



SITE, *Ghost Parking Lot*

ni belirtmişti. Yönetici yola çıktığında sanki işiyle ilgisi olmayan bir geziye çıkmış gibi kravatını ve ceketini çıkarıyor, Maestro ikinci arabasıymış gibi davranıyordu. Kamyon sürücüleri de dahil olmak üzere herkes yolda onu geçebiliyor ve yöneticimiz sürekli olarak arkada kalıyordu, herhalde işverenlerinin eğretileme yoluyla ona aktarmak istedikleri şeydi bu.

Yollardaki sıkışıklık hem sollama yoluyla güç gösterme ilkesini, hem de her tür ilerleme ilkesini engeller. Davranışçı psikologlar bu hızlı ve zamanında yolculuk üzerindeki kısıtlamayı engellenme olarak adlandırmış ve fizyolojik olarak kan basıncının artması, psikolojik olarak da ketvurulma, olumsuz ruh hali ve saldırganlık şeklinde ölçmüşlerdir.

Kaliforniya'da son on yılda karayolunda ateş etmeler sıradan bir şey haline gelmiş ve 1989 yazında yollarda 325 şiddet olayı yaşanmıştır. Bu olaylarda insanlar arabalarından genellikle ellerinde ateşli silahlarla inmekte ve öteki taşıtların sürücülerine saldırmaktadırlar.

Raymond Novaco'nun belirttiği üzere: "Bulgularımıza göre, sürekli olarak trafik sıkışıklığına maruz kalma kan basıncını yükseltmekte, olumsuz ruh hallerini artırmakta, engellenmeye katlanabilme yetisini azaltmakta ve daha sabırsız sürme alışkanlıklarına yol açabilmektedir. Daha yakın tarihli çalışmalarımızda, bunun beden sağlığını olumsuz yönde etkilediğini, işe gelmeme ve akşam evde sinirlilik gibi olumsuz etkileri olduğunu gördük."[1]

Novaco, bu etmenlerin sürücüleri başka sürücülere korna çalmak yerine onları öldürmeye ya da sakatlamaya yönlendirmeye yeterli olduğu kanısında değildir; sonuçta çok farklı bir etkenler bütününün var olduğunu düşünür. Novaco ilk olarak bir uzam olarak topraktan söz eder: Toprak akışkan bir uzam, araba ise sınırları belirli bir bölgeyi taşıyan son derece hassas bir mülkiyet parçası haline gelmektedir. İkinci olarak, "siborg" dürtüsünün, "engel-

lenme" olarak bilinen azalması söz konusudur; buna göre, sürücü trafik sıkışıklığı nedeniyle engellenir, araba sürmenin kendisi "kesintiye uğrar", süreçteki pürüzsüz akış yavaşlayıp bir trafik tıkanıklığında durur. İnsanüstü beden-makine karışımının başarısızlığının tek nedeni, gecikmesinin sorumlusu ve engel olarak gördüğü çevredeki araba kalabalığıdır. Buna bir de insanların birbirlerine müstehcen hareketler yaparak, korna çalarak, yabancı maddeler fırlatarak ve birbirlerini bastırarak arabaları içinde öfkelenmelerine yol açan "çevresel unsurlar"ı ekleyin. Bastırma özellikle sadistçe bir harekettir, çünkü bedenin uzantısı olarak arabalar birbirlerinin "arkalar"ını tehdit eder. Belki de, "Uzak Durun, Arabada Bebek Var" şeklindeki çıkartmalar, araba kullanmadaki saldırgan davranışa işaret eden bir başka ipucudur.

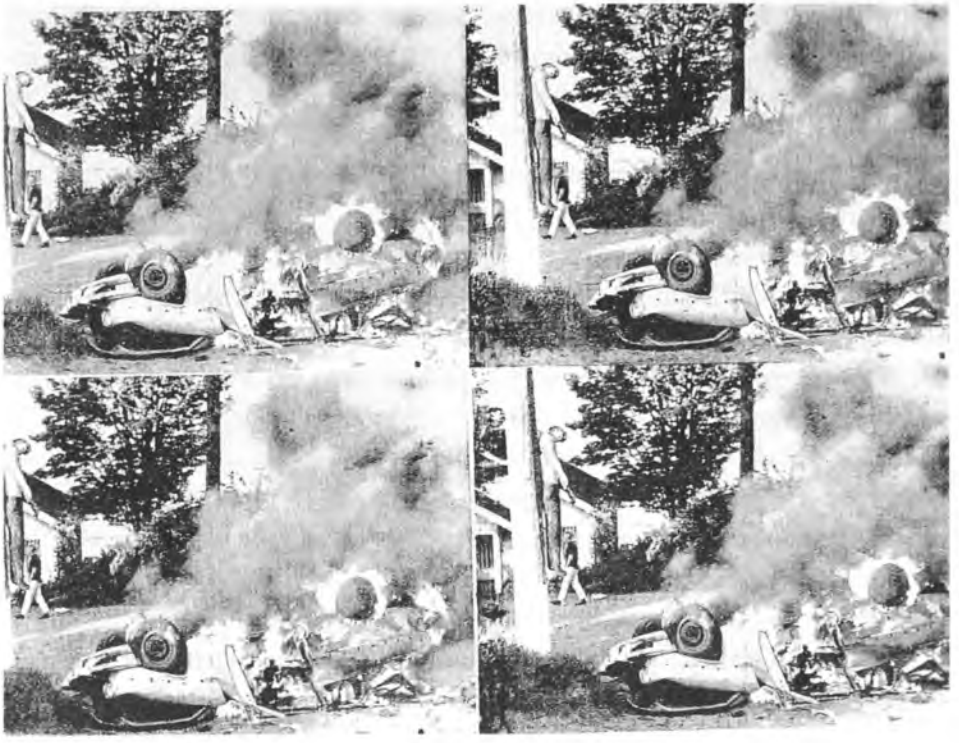
ABD bağlamında ölümle sonuçlanan şiddetin patlak vermesinde son derece önemli görünen bir yön de, bireylerin ateşli silah ve cephanelerini genellikle arabanın torpido gözünde taşımalarıdır. (Bendeniz de öteki sürücülerin kafalarına atmak üzere bir İngiliz Otomobil Derneği elkitapçığı bulunduruyorum yanımda) İskoçya'daki bir araştırma, 17 ile 35 yaş arasındaki sürücülerin yüzde yirmi beşinin kendilerini "inciten" sürücüleri takip ettiklerini ve bazı durumlarda ellerinde silah olsa onları öldürebileceklerini ortaya koymuştur. Hollywood, karayollarındaki öldürmelere bir gerekçe göstermekte ve *Falling Down* filminde sözde bastırılmış bir Amerikalı beyaz erkek kılığında hayali bir karşı kahraman sunmaktadır. Bu kendi halinde beyaz erkeğin etkisiz kamusal sistem karşısında yenilgiye uğradığı ilk sahne trafik sıkışıklığıdır.

Bir Sürücünün Kaza Sonucu Ölümü

Avrupa'nın ilk otoyolu Almanya'da, iktidarı yeni ele geçirmiş olan Adolf Hitler'in yönetiminde, 1930'lu yıllarda yapılmıştır. Almanya'da bu yollara hâlâ *Autobahnen* adı verilmektedir ve eski Doğu Almanya'da orijinal otoyollardan birçoğu bugün de kullanılmaktadır; tasarımları yetersiz olan bu yollarda herhangi bir hızda gitmek tehlikelidir. İlk otoyolda, yol hizmete açıldığı gün, bir araba kazası gerçekleşmiştir. Aralık 1940'ta Los Angeles ilk otoyolunu tamamlamış ve açılış töreni sırasında yetkililerin bulunduğu üç arabanın başına gelen kazada arabadakiler ölümden kılpayı kurtulmuşlardır.

Paul Virilio'ya göre: "Hız, yalnızca sorumlusu olmakla kalmayıp, yaratıcısı ve bulucusu olduğumuz bir ölüm nedenidir..."

Amerikan dansı, baleye dayalı hareketlerinden modern bir duyarlılık ve



Andy Warhol, *Yanan Beyaz Araba III*, 1963.

esnekliğe, başkalarının yanı sıra Isadora Duncan sayesinde geçmiştir; Duncan bedenin hem balenin mekanik hareketlerinden hem de sınırlayıcı giysilerinden (korseler, ağır etekler ve ucu dar ayakkabılar) bağımsızlaştırılması gerektiğini düşünüyordu. Duncan'ın kinestetiğinin esin kaynağı, bedenin akışkan bir biçimde kullanılmasına, beden hareketinin güneş sinir ağı çevresinde bir yerde bir merkez noktasından akıp gitmesi gerektiğine olan inancıydı. Duncan'a göre beden akışkan ve hafif hale getirilmeli ve beden hareketleri yürekten bütüne akmalıydı. 1927'de bir Bugatti'nin deneme sürüşünü yaparken, uzun, havada serbestçe dalgalanan atkısı arabanın tekerleklerinden birine sıkıştı ve sanatçının boynu kırıldı. Ne tuhaf, onun, insan bedeninin kısıtlanmasının getirdiği sınırlamalarla bu kadar ilgilenmiş olması?

Kesinlikle, araba ölümle istatistiksel olarak uzak, ama göstergesel açıdan yakın ilişki içinde olmayı sürdürmektedir; İngiltere'de her yıl yaklaşık 5.000 kişi trafik kazalarında ölmektedir ve İngiltere, Avrupa devletleri ara-

sında trafik kazalarında ölüm oranı en düşük olan ülkedir. Önemli bir rakam, ama rakamın daha önemli yönü, yoldaki davranış sınırlarının göstergesi olması: Araba sürücüleri trafik kazasında ölüm korkusunu içselleştirmişlerdir.

Egzoz dumanı intihar etmenin yaygın yollarından biridir hâlâ; arabayı denize ya da yerel bir göle sürmek de. Gölün dibindeki arabada yatan iskelet izleği, hücredeki iskelet kadar yaygındır. Ben doktora çalışmamı yaparken, söz konusu izlek Inspector Morse, Shallow Grave, Taggart ve Hamish MacBeth'de yer aldı. Hitchcock'un *North by Northwest* adlı filminde, ana karakter, arabası kayalıktan aşağı itilerek öldürülmeye çalışılır. Araba sürerek ölme, Hollywood'da da hâlâ kullanılan bir izlektir; Hollywood sinemasında arabalar çarpıştıklarında her zaman ölü yakma fırınlarının alevlerini andıran alevlerle infilak ederler. Filmlerdeki çarpışmalarla Hollywood yıldızlarının araba kazalarında ölümü yan yana gider: James Dean ile Grace Kelly ve Fransa'nın entelektüel yıldızları Albert Camus ile Roland Barthes (Barthes'ı bir çamaşırhane kamyonu ezmiştir).



Christo, *Paketlenmiş Volvo*, 1981

Flâneur - Cruiseur

Gezgin, trafikteki ilerleme anlatısını reddeden kişidir. A'dan B'ye yolculuk etme duygusunu yitirmiş ve yolu başka amaçlara dönüştürmüş bir sürücüdür o. Hızla ilgilenmez, buna karşılık kaldırımdaki insanları ve yanından geçen öteki arabalardaki yüzlerle o arabaların özelliklerini seyretmek onu son derece yakından ilgilendirir. Yerleşik yaşamın hayhuyuna ve rekabetine yabancılaşmış Kerouac'ın kahramanlarını andırırcasına, yoldadır ama yarış etmez. Gezgin, maaşlı bir memur da olabilir, bir genel müdür yardımcısı da. Gezgin, ev yaşamından ve onun ima ettiği her şeyden kaçmaktan çok, yalnızca hız değiştirir, hız düşürür ve bu yolla ön camda görünen güçler düzenlemesini tamamıyla değiştirir. Gezgin, hız buyruğunu, sürekli yoğunlaşma buyruğunu çözer; artık güdümlü bir sürücü değildir, haftada birkaç saat süreyle bir yol gezgini, bir göçebedir.

Susan Buck-Morss, Walter Benjamin'in *Pasajlar* projesi üzerine yazısının sonunda, Benjamin'in flâneur'ünün binlerce biçim aldığını ve her birinin onun izini taşıdığını yazar. Arabanın camından çağdaş dünyaya ilişkin görüntüleri toplayan gezgine şekil veren, flâneur'ün kök-biçimidir. Ve flâneur de bu alanda bir eril egemenlik konumunu miras alır, Benjamin'in öteki kök-biçiminin –fahişe– çevresinde sık sık dolaşarak.

Gezginin bundan başka özellikleri de vardır: Taşıtın kaportasındaki anlamsız renklerin üzerine püskürtme boyayla karmaşık ütopik desenler çizen bir şehir züppesidir o. Mekanik yeniden üretim çağının son ürününü, otomobili, bir sanat yapıtına dönüştürür. Otomobillerini kendi zevklerine göre özelleştiren, klasikler, canavarlar, parodiler ve özgün eserler yaratan sanatçıların çalışmasıyla özgünlük halesi makinelere yeniden kazandırılır. Sanatının tutkunu kişi bu mekanik sanat eserlerini hafta sonları açık alanlarda sergiler – ödünç alınmış mekânlarda ve otoparklarda sergilenen, resmî olmayan sergilerdir bunlar.

Gezgin için trafiğin yeknesak gürültüsü, 100 vatlık hoparlörlerden gelen tempoyla yeniden estetikleştirilip müziğe dönüştürülür. Kapitalizmin boş gürültüsü, canavarsı bir hayatla dolup taşar.

İngiltere'de gezginler Southend, Clacton-on-Sea ve Brighton gibi sahil kasabalarının gezi yollarında ağır giderler. Bunlar çoğunlukla genç kimseler olup birbirlerine gösteriş yapmakla, birbirlerini seyretmekle meşguldürler. Bedenlerinin büyük bir bölümü görünür değildir, kumaşla ve madenle iki kat örtülmüştür ve arzu gösteri makinelerine doğru ilerleyip onlardan geri

döner. Yolu kendi oturma odalarına değil, dans salonuna, yatak odasına ve garaja dönüştürmüşlerdir.

Çocukluğumu geçirdiğim sahil kasabası Helensburgh'da, insanların arabaları kendi zevklerine göre değiştirmeleri hareketi pek yaygın değildi, ama bazı genç gruplar gelirleri arttıkça ürün seçimlerinde giysi ve müzikten arabalara yöneldiler. Farkına vardığım ilk grup Mod taklitçileriydi; bu gençler, Heyerdale'in bir eylem arkeolojisi yapıtındakini andıran bir çalışmayla 1960'lı yılların ruhunu yeniden canlandırıyorlardı. Özenli bir çalışmayla örnek aldıkları kök-biçimin giysi ve parkalarını benimsemiş, daha da zorlu bir restorasyon çalışmasıyla eski Vespa'ları ve Lambretta'ları yeniden kullanıma sokmayı başarmışlardı. Erkeklerle kızlardan oluşan karma bir grup olmakla birlikte, onarım işine erkekler egemendi ve skuterleri onlar kullanıyorlardı. Dans, giysi ve makyaj konusundaki tutumları neydi bilmiyorum. Sonradan, bir İskoçlu sörfçü grubu kurulmuş; bu grup vosvosları onarıp kendi zevkince biçimlendirmeye başlamıştı. Bilinen bir Amerikalılık temasını, kolay bulunan ve oldukça ucuz, ama bana sık sık söylendiği gibi "Porsche" tasarımlı ikinci el bir arabayla birleştiriyorlardı.

L.'yle jikle koluna trafik lambası şeklinde bir otomobil kokusu astık.

Gelecekçilik

Bunca ulaşım planlamasının çıkış noktası olarak aldığı ve almakta olduğu ikinci bir Le Corbusier Işıyan Kent'ini gözünüzün önüne getirin: Arabaların şehrin içinde ve çevresinde yol aldığı büyük bir otoyol yayı, trafiğin üstünde ve çevresinde de ayrı yürüme yollarında arabalardan güvenli bir uzaklıkta işlerini gören yayalar vardır. Biraz daha ayrıntı olsa, etekleri ve alışveriş poşetlerini görebilirdik. Le Corbusier sık sık alıntılanan sözünü, evlerin yaşanılacak birer makine olduğunu söylediğinde, biraz daha öngörüyle arabaların yaşanılacak birer makine olduğunu belirtebilirdi. Üstelik şehirdeyken içlerinde yaşanılacak birer makine olduğunu.

Araba sürme ve otomobil, modernizmin getirdiği değişim ve yozlaşmanın güçlü simgeleri haline gelmiştir. Robert Lowell, "Her yerde, / dev yüzgeçli arabalar balık gibi burunlarıyla ilerliyorlar; / yağlanmış gibi kayıp gidiyor / yabanıl bir rezillik" diye yazmıştı "İç Savaşta Ölen Kuzeyli Askerler İçin" adlı şiirinde. F. Scott Fitzgerald'ın Muhteşem Gatsby'sinde Tom Buchanan'ın sevgilisi Myrtle Wilson'ı, karısı Daisy Buchanan ezip öldürür. Buchanan'lar "dikkatsiz kimselerdi, Tom'la Daisy, cansızları ve canlıları eziyor,

sonra paralarına sığınıyorlardı..." Onların yıkıcı eğilimleri Myrtle'in ezilmesinde kusursuz biçimde dile getirilir. Kenneth Graham'ın İngiliz yaşamına ilişkin "The Wind in the Willows" (Söğütlerde Rüzgâr) adlı meselinde, Kurbağa'nm bir yol domuzuna dönüşmesi, arabanın ve düzdeğişmece yoluyla modernitenin tehlikelerine işaret eder.

İkinci Dünya Savaşı'ndan önce otomobile sahip çıkan birkaç sanat hareketinden biri İtalyan gelecekçileriydi. Gün gelip Mussolini'yi savunacak olan Marinetti, yaşamı ve birçok manifestosuyla hızın yarattığı bağımlılığı ve psikotik ruh halini dile getirmiştir. "Yeni Hız Dini-Ahlakı" adlı yazısından:

> Dua Tanrı'yla iletişim anlamına geliyorsa, yüksek hızla ilerleme duadır. Tekerleklerin ve rayların kutsallığı. İnsan yollarda diz çöküp Tanrısal hıza dua etmeli. İnsan jiroskopun rüzgâr hızı önünde diz çökmeli: Dakikada 20.000 devir, insanın ulaştığı en yüksek mekanik hız... Arabalardaki yüksek hızların yol açtığı baş dönmesi, insanın yegâne tanrıyla birleştiğini hissetmesinin verdiği sevinç duygusundan başka bir şey değildir. Sporcular, bu dinin ilk adaylarıdır. Yakında evler ve şehirler yıkılıp, arabaların ve uçakların büyük buluşma yerlerine yol açacaklar.

Gelecekçi Manifesto'dan:

> Dünyanın görkeminin yeni bir güzellikle zenginleştiğini söylüyoruz: Hızın güzelliği. Kaportası ateş püsküren yılanları andıran egzoz borularıyla süslenmiş bir yarış arabası –makineli tüfek gibi takırdayan, kükreyen bir yarış arabası– kanatlı Samothrake Nikesi'nden daha güzeldir.

Gelecekçilik, makinelerin önceki sanat geleneğinde ve genel olarak İtalyan kültüründe önemli olan ne varsa hepsini yok etmede kullanılması şeklindeki militarist görüşüyle birçok açıdan tehdit edici olmasına karşın, Gelecekçiler sanatın konusu olarak romantik sevgi, lüks ve zina geleneklerini dışlayarak aynı zamanda radikal bir öncü feminizm duruşu sergilediler. Güzellik artık kadın değil makinedir. Gelecekçi hareket cinslerin eşitliğine inanıyor ve kadınlara oy hakkı verilmesi gerektiğini savunanları destekliyordu. Avrupalı bir estetik bütünü, hatta bir his düzeni sunma açısından, Gelecekçilerin etkisi Fransa ve Almanya'da gerçeküstücülerin etkisiyle eş görülmelidir.[2] Le Corbusier Gelecekçilerin manifestolarından derinden etkilenmişti,

ama dünyanın böyle köklü bir dönüşüme henüz hazır olmadığını düşünüyordu. Gelecekçiliğin etkisi Paul Virilio'nun çalışmalarında da görülür; Virilio, onların birçok militarist konularına, bunun yanı sıra hız ve teknolojinin radikal etkilerine geri döner. Virilio'nun yapıtını etkileyen bir başka öğe de, zeki makinelerin kullanıma sokulması, telegörsel aygıtlar dolayımıyla uzam-zamanın doğasının değişmesidir.

Bir Kez Daha Arabalarda Gezginlik

Elizabeth Wilson, flâneur'ün marjinal konumunun bir ölçüde toplumdaki fahişe gibi (öteki klasik sokak yürüyücüsü) marjinal figürlerce paylaşıldığını öne sürer; ama aynı zamanda onunla, şehirde yeni açılmış olan kafeler ve hizmet kurumlarında çalışan on dokuzuncu yüzyıl sonundaki işçi kadınlar arasında da ortak noktalar görür. Flâneur'lerin onca ilgi gösterdiği çok katlı mağazalar kadınlara açık kamusal mekânlardı; kadınlar da sanayi toplumunun ürettiği giderek artan ürünler yelpazesiyle aralarında fetişist bir ilişki geliştirmişlerdi. Flâneur'ler hareket halindedir, sürekli olarak değişen ve sürekli olarak şehir mekânlarının ötesine geçen değişken bir konumdurlar. Onların yaptıkları, De Certeau'nun "gündelik uğraşları" açısından tanımladığı güçsüzlerin yaptıklarını andırır, erkeklikleri geçici bir şeydir ve konumları kadınların da izleyebilecekleri bir yol haline gelmiştir. Wilson'ın belirttiği gibi, nasıl kadınlar şehrin sokaklarında sfenks gibi yürümeye başlamışlarsa, yukarıda öne sürdüğüm üzere flâneur de bir başka yere hareket etmiş ve bir zamanlar sokağın yapısını oluşturan iktidar ilişkilerinden birçoğunu yola taşımıştır.



Christo, *Paketlenmiş Volkswagen*, 1963

Glasgow'da, kadınların yaşam koşullarına, özellikle ev sahiplerinin tutumlarına ve konut koşullarına ilişkin protestoları, gelişme adına sözcüğün gerçek

anlamıyla şehrin kıyılarına kaydırılmıştır. Glasgow'un tersane grevlerinden çok daha başarılı olan kira grevleri, şehrin merkezindeki kadınlarca örgütlenmişti. Bu grevler sivil alanların, özellikle belediye binalarının bulunduğu George Meydanı'nın işgaline dayanıyordu. Yeni otoyolla Drumchapel, Easterhouse ve Nitshill gibi kötü belediye konutlarının bulunduğu arazilerin yanından geçen çift yönlü otoyolun kamusal alanını işgal etmek bir ölçüde tehlikelidir ve simgesel içeriği tartışmaya açıktır. Otoyoldaki bir protestonun araba sürücülerince görülmesi hemen hemen olanaksızdır; sürücülerin büyük bir bölümü yalnızca önlerindeki araba kuyruğunu göreceklerdir. Her durumda konut koşullarını protesto etmek amacıyla simgesel mekân işgali taşıt trafiğinin olduğu mekânlardan medyaya geçmiştir. Easterhouse cemaat gruplarının yayın "zamanı"nı işgal ederek kampanyayı yürütmeleriyle, flâneur/flâneuse artık yalnızca şehirde araba kullanmakla kalmaz, onun yayın dalgalarında da gezinti yapar, bir kanaldan ötekine tembel tembel geçerek.

Susan Buck-Morss'a göre: "Sonuçta, belki de, erotik arzuları meta şeyleşmesiyle çarpıtılmış olan erkeklerin gözünde, potansiyel olarak iğdiş edici kadınlar (sürüngenler ve doğanın öteki tehditleri gibi) camın altında en güvenli yerdedir." [3]

Flâneur'ün bir zamanlar çok katlı mağazaların vitrinlerinden öteki mallar arasında bir mankene dönüşen kadın biçimi imgesine baktığı gibi, şimdi gezgin arabasının camlarından dışarıya bakmaktadır. Arabanın camları dünyayı cam güvenliğinin (ticari marka adı da "güvenlik camı" anlamına gelen Safetyglass'dır) ötesine koymaktadır; bu camlar yalnızca içeriden açılabilir ve açıldıkları zaman da yaya neredeyse kaçınılmaz olarak araba sürücüsüne tepki verme konumu içindedir. Değişen bir meta düzeninin merkezinde, gezgin (kadından çok erkek gezgin) ne zaman bir şey satın almak istese kaldırım kenarına çeker arabasını. Bilinçli olarak yavaş gider, kaldırımları gözleriyle tarar, kadın ya da erkek fahişeleri görmek için.

Glasgow'da Blythswood Meydanı ve Anderston Otobüs Durağı çevresindeki alan gezginler için ve fahişelerin beklemesi için en revaçta olan bölgelerdir. Gün boyunca Blythswood Meydanı ölü bir iş merkezidir, her zaman kapalı duran bir parkın çevresinde Victoria döneminden kalma kumtaşından binalar vardır yan yana. Her binanın dışında düzenli sıralar halinde park etmiş arabalar bulunur ve tek tük birilerinin çıkıp ya bir sandviç aradığı, ya bir şeyler teslim ettiği ya da lüks bir arabaya bindiği görülür. Geceleyin park etmiş

arabalar yoktur artık ve gezginler saat ondan sonra meydanın çevresinde dolaşmak üzere gelirler, meydandaki park, güçlü ışıklarla aydınlatılmış meydanın merkezinde, doğanın karanlık bir engeli haline gelir. Fahişeler parktan sarkan ağaçların gölgelerinde beklerler.



Susan Buck-Morss'un belirttiği gibi: "Nesne olarak moda olan, satın alınabilir kadını arzulamak demek; değişim değerini, yani kapitalizmin özünü arzulamak demektir."

Sahip Olma

Talep her zaman belli bir diyalektik dolayımı gösterir; bir şey talep ederiz, ama aslında bu talep yoluyla amaçladığımız bir başka şeydir – bazen sözcüğün gerçek anlamıyla talebimizin yadsınması bile olabilir bu. Her taleple birlikte, zorunlu olarak şu soru gündeme gelir: "Bunu talep ettim, ama gerçekten istiyor muyum onu?" Buna karşılık, dürtü belirli bir talepte direnir, diyalektik düzene sokulamayacak mekanik ısrardır o: Bir şey talep eder ve sonuna kadar onda direnirim. — Slavoj Zizek

Stephen King'in kitabı temel alınarak çekilen *Christine* filmine dönecek olursak: Filmde, 1950'lerden kalma eski model bir Plymouth, ürpertici bir evin oraya yeni taşınmış kişinin ruhunu ele geçirmesi öyküsünün modern bir değişkesi olarak, genç bir çocuğun duygularını/ruhunu ele geçirir.[4] Lisedeki zorbaların Cunningham diye çağırdıkları "gerzek" Arnold Cunningham, ölüm ve kıyımla bağlantılı bir geçmişi olan Plymouth'u onarır. Arabanın görünümüne yönelik özenli dikkatinde, normal olarak kadınla bağlantılı görülen manikürün makineye aktarılması söz konusudur; Meaghan Morris'in oto-oluşum adını verdiği şeydir bu. Ve bu sevgi dolu ilgi, sevgi nesnesi olarak arabayı imler. Genç sahibinin elleriyle yaşam verdiği Christine, ölüler ülkesinden şeytanca kıskanç ve koruyucu bir anne/sevgili figü-

rü olarak hayata döner. Arnold'un kız arkadaşıyla arabadaki başarısız sevişme girişiminden sonra, kız arabada yalnız kalır. Christine camlarını kapar, radyoya 1950'lerin şarkılarından "I Hear You Knocking But You Can't Come In"i (Kapıyı Çaldığını Duyuyorum, Ama İçeri Gelemezsin) çaldırmaya başlar ve emniyet kemeriyle kızı boğmaya çalışır. Radyo arabanın konuşmasını sağlar, ama yalnızca hazır nesneler aracılığıyla – araba duygularını ancak pop şarkılarına özgü duyarlılıkların bir pastişi olarak dile getirebilir.

Arnold'un öznelliği arabaya öylesine bağlı hale gelir ki, arabaya herhangi bir müdahale kendi benliğine bir tehdide dönüşür. Araba, kadın benliğin nesnelleşmesi haline gelmiş, Matthew'un karakterinde Christine'e rastlamadan önceki "gerzek"likten Otomobil kendi benliğine (ve onun benliğine) bütünüyle sahip olduğunda aşırı sakinliğe doğru bir değişmenin olmasını sağlamıştır. Arnold'un erkekliği makineyle ilişkisince belirlenir, ama makine mekanik olmaktan çok, güzeldir; biçim, baştan çıkarıcı işlevdir.

Arabanın fallusla bir ilişkisi varsa, Christine kendini tatmin etmenin kılık değiştirmiş bir fantezisi haline gelir – hayali bir şeyle üzerine bir kamış giyme fantezisi. Bir başka açıdan, Christine bir kadın olarak adlandırılmakla birlikte, arzu edilebilir bir erkek olarak homoerotiktir. Christine aşkın bir cinsel nesnedir, anne ya da baba, sevgili; benlik olarak belirlenmesi olanaksızdır, üzerine bir fallusun oturtulamadığı bir beden parçaları topluluğudur. İç uzamın tutamaçları –vites kolu, far kolları, el freni– vardır, iç uzamın kendisi ise kişiyi saran kızıl deri bir uzamdır, bedenin dokunduğu kısmı yumuşaktır. Lacan'ın bütünlüğü içinde olan kadını gibi, bir bütün olarak *fallus* haline gelmeye çalışır araba. Filmde iki kez karakterler arabanın içinin "kadın organı" gibi güzel koktuğunu söyler, arabanın cinselliğini söze dökerler. Korku türü, bu tür ikili kodlamalarla doludur.

Bunun ötesinde, Christine'in korkutucu yanı dürtüsünün arılığıdır, yaşayan ölüler gibi gömülmesi olanaksızdır, dişi bir araba olarak geri dönmeyi istemektedir durmadan. Filmin sonunda bile, bir hurda metal yığınına dönüştürüldükten sonra, kameranın kısa bakışı, bakışa karşılık vererek ölüler ülkesinden dönmesi (dolayısıyla bilinçdışından açığa çıkması) için yeterlidir ve seyirci onun ön kısmının sıkışmaya başladığını ve radyosunun boğuk sesinin bir araba gezisi için kendisini sunduğunu görür.

Bellek Yitimi

Demek ki, burada karşı karşıya olduğumuz şey, hepimizin rüyada yaşadığımız özne-nesne ilişkisidir: Nesneden daha hızlı olan özne ona giderek yaklaşır, gene de ona hiçbir zaman ulaşamaz. Rüya paradoksudur bu: Bir nesneye sürekli yaklaşırsınız, gene de o, aramızdaki değişmez uzaklığı korur. — Slavoj Zizek

Slavoj Zizek'e göre, "Lacan'ın belirtmek istediği nokta şudur: Dürtünün gerçek amacı, hedefi (eksiksiz tatmini) değil, amaçladığı şeydir. Dürtünün nihai amacı, yalnızca kendini dürtü olarak yeniden üretmek, amaca doğru ve amaçtan uzağa çembersi yolunu sürdürmektir."

Glasgow'u irdelememin ardındaki güdülere Lacancı bir anlayışla yaklaştığımda, bu şehir üzerindeki araştırmamı bitirmek ilgilendirmiyor beni, etkinliğin kendisi daha eğlendirici. Ve bütün amaçlanan varış noktaları çemberinin ardında yalnızca bir kez daha yola çıkma mazereti var. Aynı zamanda Sisyphos'un paradoksu olan paradoks, araba sürmenin benim için yalnızca bir zevk olması değil, aynı zamanda bana acı çektiren ve benliğimi tüketen bir şey olması.



Andy Warhol, *Cankurtaran Kazası*, 1963.

Paul Virilio'ya göre: "Ulaşımın hızı yalnızca yokluğu çoğaltır; unutmak için yolculuk etmeyi öneriyordu sinir hastaları. Yolculuk, intiharı ikame edip ona karşı çıkarak intihar gerilimini azaltır; yola çıkıştaki küçük ölüm, yer değiştirmenin artan hızıyla edinilen kazanç, artık yarının olmadığı –bu da herkes için son gününün yer değiştirmesiyle aynı kapıya çıkar– bir tatil içinde yok oluştu."

Glasgow'u unutuyorum sürekli olarak, burada yaşadığımı unutuyorum, şehir için yarattığım ve bir biçimde düzdeğişmece yoluyla bütün şehri gösteren simgeyi unutuyorum. Simge gözden yiterken, bu

gösteri-anlatı oyununda sergileyecek hiçbir şeyimin olmamasından korkuyorum. Kendimi yineleyeceğim. Tam bir yineleme. Şehrin bir parçasını yinelediğimi fark ettiğimde, eylemleri unutmuş olduğumu fark ediyorum.

Bu yolda sürüklenip giderken, yolu unutuyorum, L.'yi unutuyorum, doktora araştırmamın gereklerini unutuyorum. Yitip gidiyorum. Glasgow çevremde yok oluyor. Motorun gürültüsü var ve ben de aynı tondan mırıldanmaya başlıyorum farkına varmadan. Bir mantra gibi beni buradan alıp götüren bir ses tonu var. Bir başka yere.

İngilizceden çeviren: Kemal Atakay

Notlar

1 Raymond Novaco, *The Car and the City*'nin "Automobile Driving and Aggressive Behaviour" başlıklı bölümü, s. 241. Novaco araba sürme ile saldırganlık arasındaki ilişkiler üzerine kayda değer çalışmalar yapmıştır ve "Aggression on Roadways" (Targets of Violence and Aggression içinde, Yay. Haz. R. Baenninger, Elsevier Science Publications, Amsterdam, 1991) adlı yazısında karayolu saldırganlığını 6 farklı türe ayırır: (1) yol üzerinde ateş etmeler ya da yabancı nesne atmalar, (2) taşıtla saldırı, (3) pusuya yatarak ateş edenlerin ya da soyguncuların saldırıları, (4) arabanın yanından geçerken ateş etmeler, (5) intihar/cinayet çarpmaları ve (6) yol kenarındaki çatışmalar. Bu sınıflandırma, varış yeri, saldırgan yeri, hedef kimlik, zaman aralığı, "kastın niteliği" olarak bilinen bir şey ve "trafik ilgisi" olarak bilinen bir başka tuhaf özellik arasında bir dizi ilişkiye göre daha kapsamlı olarak düzenlenebilir. Son iki söz, trafik şiddetini anlamayı zorlaştıran tamamıyla yeni psikolojik zorluklardır. Bunlar psikoloğun sözleridir ve ciddiye alınmaları psikoloji kurumunun otoritesine bağlıdır. Bir örnek duruşmada İngiliz Otomobil Birliği'nin elkitabıyla bir saat boyunca benimle tampon tampona giden birisine karşı haklılığımı savunurken "trafik ilgisi" dediğimde mahkeme sistemi söylemi içindeki bilgimi/gücümü kanıtlamış olur ya da büyük bir olasılıkla ciddiye alınmazdım.

2 Marinetti'nin manifestosundan parçalar okumak, kısmen bir Manga filminin açılış karelerini seyretmeye benziyor; gerçi Manga'nın yalnızca *Tetsuo* 1 ve *Tetsuo* 2'sini görerek söylüyorum bunları, ama iki film yeterli oldu benim için. Marinetti'nin edebiyat ve görsel sanatlar üzerindeki etkisinin yanı sıra, Milano 2000 ve La Città Nuova [Yeni Şehir] planlarıyla mimar Antonio Sant'Elia'nın çalışmalarından söz etmek gerekir; Sant'Elia, Sanford Kwinter'in gerçek makine makinesi adını verdiği şeyi (bir başka deyişle, başka makineler üretebilen makine – genellikle bilgisayar için kullanılan bir tanımdır bu) ilk yaratanlardandır. Bkz. *The Contemporary City*, "La Città Nuova: Modernity and Continuity" başlıklı bölüm (s. 80-121), New York, 1984. Makine manzaraları ile insan yaşantısı üzerine coğrafi bir değerlendirme için, öncelikle şu yazıya bakılmalıdır: Nigel Thrift, "Inhuman Geographies: Landscapes of Speed, Light and Power".

3 Televizyon çağında ve daha önceki uzamsal göndergelerin çökmesiyle, zaman uzamdan daha etkili olarak işgal edilebilecek bir boyuttur. Virilio'nun yazdığı gibi:
Anlık yayının siyasal ve başka alışkanlıklarımız üzerinde kesintiye uğratıcı etkilerinden oluşan bu işitsellik-görsellik baskısı, çevresel birliğin bozulmasının ve buna bağlı olarak toprak düzenlemesi politikasının çözülüşünün bir ifadesidir yalnızca... Bundan, en büyük ulusal ve uluslararası toplulukları da kapsayacak şekilde etnik grupları, toplulukları, sınıfları ve toplumsal ortakları bölen sonsuz bir kırılma çizgileri, boşluklar ve çatlaklar dizisi –hepsi de çeşitli özgürlükler adına– doğmuştur; böylece bir zaman yönetimi, geleneksel jeopolitik düzen-

lemeye meydan okuyan bir "krono-politik" etkinlikler idaresi yaratılmış, bu da nüfusun biçimlerini ve onlarla birlikte şehir mimarisini yeni bir düzenlemeye sokmuştur.

Virilio hızın çağımızın birincil ölçüsü olduğunu öne sürer. Zamanı işgal etme kavramıyla bağlantılı olarak, şunu belirtmek yerinde olur: İngiltere'de BBC ve ITV şirketleri gibi yayıncıların, iyi korunan bir odada, ayrılan zaman dilimi dışına çıkan herhangi bir programı devreden çıkarmalarına olanak sağlayan bir zaman denetleyicileri vardır. Bu zaman denetleyicisinin işgal halinde stüdyolar arasındaki bağlantıları kesme yetkisi de vardır, böylece kurum dışı hiçbir gücün yayın zamanına erişim olanağı yoktur. Easterhouse gibi gruplar yayma müdahale etmenin farklı yollarını bulmuşlardır: Ya kendileri gösterişli haberler hazırlarlar ya da korsan radyoya ve eski usul poster ve elkitapçıklarına başvururlar.

4 *Christine*, yönetmen John Caprenter, Columbia/Delphi, ABD, 1983. Filmin ABD'de çekilen biçiminde ev gotik bir evdir, James Hebert'in İngiliz korku filmi değişkesinde bir "kulübe"dir bu, ama temel ilke benzerdir: Belirli bir konutta korku dolu olayların tarihi. Bu korku atmosferinin nedeninin ev mi, yoksa bir insan eyleminin sonucu mu olduğuna açıklık getirilmez. Christine'in durumunda başlangıçta nedeni anlatan yaşlı adamın sözleri de net değildir; öyküsünde asıl önemli olan, ölmüş sürücünün benliğini arabası için olan tutkusunda yitirmiş olmasıdır. Christine'in kanatçıklarla ve başlıklı farlarla 1950'li yıllara özgü süslü biçimlendirmesi hem Gotik'in göstergesel eşdeğeridir, hem de bir tür kadın yüzü biçimi yananlamını taşır. Belki de bu, Hebdige'in "Object as Image" adlı yazısında araba kültürüne yönelik saldırılarda gördüğü biçim kuşkusundan bir şeyleri yansıtmaktadır.

Amerikan



Hot Car

Fotoğraflar: Nazif Topçuoğlu

Rüyası



Cool Car

Aynaya Dikiz!

ORHAN CEM ÇETİN

Teknoloji ürünlerini adlandırmakta artık ustalaştık. Mikrodalga fırın diyebiliyoruz örneğin. Eskiden olsa onun adı da eminim tekerli fırın olurdu. Öyle ya, basınçlı tencereye 'düdüklü tencere' adını takan naif zihniyetten başka ne beklenebilir? Şu birbirine tutunan malum bantlara da *cırt cırt* demiyor muyuz hâlâ? Çok örneği var: Arabalı vapur, yürüyen merdiven, elektrik süpürgesi, gaz yağı, fotoğraf makinesi, dev aynası gibi. Sadece teknoloji ürünleri olsa iyi, şunlara ne dersiniz: Yemek borusu, kafatası, şah damarı, sümüklü böcek, sivrisinek. Bilgisayara (ki, daha mı iyi bilmiyorum) en başta *elektronik beyin* dediğimizi de hatırlayanlar olacaktır. Geçenlerde, otomobilin motorunda bulunan, elektrikle ilgili bir parçanın adını öğrendiğimde kulaklarıma inanamadım. Yüzüm kızardı, öyle ki burada tekrar edemeyeceğim. Ama, şimdi hepsi bir yana. Bizim kahramanımız dikiz aynası!



Özdikiz, Dilovası Mevkii, 1998.

Bütün bu adlandırmaların, adlandırılana bakış açımızı ortaya koyduğunu düşünürsek, dikiz aynasından ne beklediğimiz derhal ve ne yazık ki ortaya çıkıyor. De-

mek ki bu aynanın asli görevi, arkamızda bulunan cinsel cazibesi yüksek kişileri çaktırmadan dikizlememizi sağlamak. Eh, böyle olunca da, kimi ticari otomobillerin şoför mahallerinde bulunan, yerini şaşırıp diz hizasına inmiş küçük dışbükey aynaların varlığına şaşmamak gerek.



Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali, 1998, sabah saat 07:00

Dikiz aynasının arkadaki trafiği dikizlemekten başka bir amaçla kullanıldığı bir durum daha var. O da, toplu taşıma araçlarında yer alan kabin içi dikiz aynasının (ya da çoğu kez aynalarının) kullanımında görülüyor. Şöyle ki, otomobillerden farklı olarak, daha büyük ve uzun araçlarda, sürücü geriye ancak yan pencerelerin dışında yer alan büyük, dikey aynalardan bakar. Zira, aracın arka penceresi –varsa– hem çok uzaktadır ve sürücünün bulunduğu yerden küçücük görünür, hem de çoğunlukla ağlayan çocuk, çingene güzeli ya da balıketinde bir F-16 uçağı resmiyle iptal edilmiştir. Bu nedenle kabin içi dikiz aynası, oraya zaten trafiği dikizlemek için konmuş olamaz. O halde bu ayna ne işe yarıyor?

Ne işe yarayacak? Sürücü ile yolcuların birbirini dikizlemesine. Özellikle de sürücünün yolcuları dikizlemesine. Mülkiyeti ve denetimi sürücüde olan bu ayna, onun yolcular üzerindeki otoritesinin bir simgesi olarak tam karşımızda yer alır yolculuk boyunca. Gerçi biz de zaman zaman sürücüyü kendi silahı ile vurabilir, çift yönlü bir güvenlik kamerası gibi çalışan aynayı kullanarak onun cep telefonuyla konuşup konuşmadığını, gece yolculuklarında uyuyup uyumadığını denetleyebiliriz.

Ön camda, kimi zaman da bir ana ayna ile, onu destekleyen çok sayıda

filika ayna görürüz. Bunların sayısı ne kadar çoksa, sürücü de üzerimizde o kadar fazla denetime sahiptir.

Tabii bu, tek aynalı bir sistemde sürücünün zahiri küçük gözlerinin içine baka baka her aklınıza eseni yapabileceğiniz anlamına gelmiyor. Belki de aynaların sayısını çoğaltmak, sürücünün özgüven eksikliğine işaret ediyordur, ne dersiniz?

Dışarıdaki dikey aynalara gelince; onların önemini de ilk kez ortaokul yıllarımda kavramıştım. Belediye o yıllarda İngiltere'den Leyland marka, arslan logolu otobüsler getirmişti. Leyland'ların şoför mahalli bir uçağın kokpitine benziyordu. Kadranları, düğmeleri, vites kolu, her şeyi çok farklı ve tuhaftı. Ben de her gün iki kez bindiğim bu otobüslerde sürücüyü seyretmek için ısrarla en önde, sağda, kapının arkasında durduğumdan, sürekli uyarılırdım, "Aynanın önünden çekil!" diye. Aynı sürücüler, kış aylarında biraz daha yumuşarlardı bana karşı, camın buğusunu sildirebilmek için.



Dilovası Mevkii, 1998.

Dış, dikey aynalar diyorduk. Tuhafıma giden şu: Araç büyüdükçe, aynanın boyutu da büyüyor. Kabin içi aynada bunu anlamak mümkün, zira araçla birlikte aynanın yansıttığı mekân da büyüyor. Oysa dış ayna aracın kendisini değil, onun arkasını ve çevresini gösteriyor. E, araçla birlikte çevresi ve arkası da büyümediğine göre, ayna neden büyüyor? Bu büyüme, ağır vasıtanın dar yerlerden geçme kabiliyetini daha da azaltmaktan başka ne işe yarıyor?

Belki bu aynalar da, araca dışarıdan yaklaşanlara karşı otorite sağlamak için bu kadar büyük yapılıyordur. Yoksa, solladığımız otobüsün sürücüsünün bize nasıl çiğ çiğ yiyecekmiş gibi baktığını bu kadar iyi görebilir miydik?

Araçla birlikte aynanın büyümesine benzer şekilde, insanlar aynı boyutta kalırken, araç büyüdükçe koltukların da yukarı doğru neden uzadığını hep merak etmişimdir. Eskiden bu durumu yolcu otobüslerinin ithal edilmesi ve koltukların da o ülkelerde yaşayan insanların ölçülerine göre yapılıyor olmasıyla açıklardım. Gel gelelim, zamanla karayollarımızda boy gösteren gerek yerli, gerekse Japon malı otobüslerde de, ensemize rastlaması gereken çıkıntının bir karış yukarıda bulunmasından kaynaklanan boyun ağrımız geçmeyince şaştım kaldım.



Bükreş, 1999.

Ayna süslerine de biraz değinmek istiyorum. Bu başlı başına öylesine geniş ve derin bir konu ki, rahatlıkla ayrı bir yazının başlığı olabilir. Ayna süsünüz, kişiliğinizi ele veriyor. Yetişkin insanların çocuklukta tatmin edilememiş ve belki de ömür boyu tatmin edilemeyecek oyuncak ihtiyaçlarım karşılamalarına izin verilen nadir alanlardan biri bu (diğerleri anahtarlık ve –mouse-pad, çarpışan çelik toplar, küçük zekâ oyuncakları vb.– ofis süsleri). Özellikle erkeklere daha şiddetli bir oyuncak yasağı uygulandığından, dikiz aynasının çevresinde yakaladıkları yasak boşluğunu alabildiğine suistimal ediyorlar. Zaten otomobillere dikkatle bakarsak, sadece dikiz aynasından değil, herhangi bir şeyin zararsızca ve kalıcı olarak sarkıtılabileceği hemen her yerinden bir şeyin çoktan sarktığını görürüz (en yaygını, çekme halkasından sarkan nazar boncuğu). Birkaç hafta önce bir feribot yolcu-



Bükreş, 1999.



İstanbul - Ankara arasında bir yer, 2000.

luğu sırasında hemen yanıma park etmiş olan otomobildeki maço görünüşlü bey, koltuğunu arkaya yatırıp yol boyunca aynadan sarkan ve sallandıkça civciv sesleri çıkartan pembe tüylü mahlukla oynayıp durdu. Bu manzara bebekliğe dönüş değil de nedir?

Bütün bunlara rağmen, aynanın kendisi hâlâ o sıkıcı dikdörtgen (daha doğrusu arka pencere) formunu ısrarla koruyor. Oysa, çam ağacı biçimindeki ilk dikiz aynasını üretecek yan sanayicinin büyük bir servete sahip olacağını rahatlıkla söyleyebilirim.

Aynanın dışa dönük bir tehdit olarak algılandığının bir belirtisi daha var. Terk edilmiş otomobillerin ilk kopartılan parçası, dış dikiz aynası oluyor ve dikiz aynasız bir otomobil ne kadar da savunmasız görünüyor. Üstü açık bir otomobilden bile daha savunmasız. İğnesi alınmış bir arı gibi zavallı.

İnsanlara da dikiz aynası takılsa fena mı olurdu? Yanılmıyorsam bir ara ABD'de dikiz aynalı gözlükler üretmişlerdi ama nedense yaygınlaşmadı. Oysa, tehlike –tanım gereği– çoğunlukla arkadan gelmez mi? Önümüzü zaten görüyoruz. Kabadayıların sırtlarını daima bir duvara yaslamalarından ders çıkartmak gerek. Tehlike, arkadan gelen tehdittir. İkide bir

dönüp arkaya bakmak da işe yaramaz. Zira nereye dönersen dön, gözün hep öndedir. Dikiz aynasının hüneri ise, önü ve arkayı birlikte göstermesindedir.

Efendim, son olarak etekli nüfusu bir konuda uyarmak istiyorum: Dikiz aynalarının sadece tekerlekli mekânlarda bulunduğunu sanmasınlar, dikkatli olsunlar, fazla parlatılmış yüzeylerden uzak dursunlar.

Fotoğraflar: Orhan Cem Çetin



Bükreş, 1999.

Konuşan, Uyandıran, Kendi Kendine Giden Araba...

JEAN-MICHEL NORMAND

Seyir kontrol sistemleriyle donatılan otomobiller, trafik yoğunluğunun en az olduğu yolları kendileri seçecek, sis ya da yağış durumunu bildirecek, nöbetçi eczaneleri söyleyecek. Sıkı durun: sırada sürücüsüz giden otomobiller var!

Söz ne zaman kent içi ulaşımın sıkıntılarından açılsa, Thierry hep aynı olayı anlatır: 1999 Ocağının bir öğle sonrasında Paris'e kar yağmaya başlayınca, trafiğin tıkanmasından çekinen Thierry, kentin dışında oturduğunu da hesaba katarak, biraz erken çıkmaya karar verir. Yola çıkmadan önce, arabasında bulunan ve arkadaşlarının alay konusu olan trafik uyarı sisteminin ekranına bakar. Çevresindekilere yararını bir türlü anlatmayı başaramadığı, ancak kullanmaktan da bir türlü vazgeçmediği sevgili aygıtlarından biri olan bu "Visionaute", bu kez kendisini de şaşkınlığa düşürecek bir yanıt verir. Aygıtın verdiği bilgiye bakılacak olursa, La Roquette Caddesi'nden saat 17'de yola çıkması durumunda, Champigny-sur-Marne'a ulaşması tam dört saat alacaktır! Aygıta aynı soruyu ikinci kez sorduğunda ise aldığı yanıt biraz farklı olmakla birlikte, birincisine yakın olur: dört saat yedi dakika! Bunun üzerine, Thierry uzun süredir yapmadığı bir şey yapmaya karar verir: o akşam evine metro ile döner. Bu şekilde evine bir saatte varır ve artık "aygıt deliliği" ile arkadaşlarının alay konusu olmaktan kurtulur, çünkü buz tutmuş yollarda bitmek tükenmek bilmez bir trafik sı-

kışıklığına yakalanan dostları, gece yarısından önce evlerine varamamışlardır...

Thierry bu yorgun savaşçı öyküsünü anlattığında, çocukları gözlerini gökyüzüne çeviriyorlar. Bir Michelin haritasını katlamaktan bile aciz olduklarını kabul eden bu çocuklar, doğal olarak arabalarının radyosuna gizlenmiş bir elektronik yardımcı pilotun marifetleri karşısında hayrete düşecek değiller. Bir iş randevusunun yerini tam olarak bilmiyorlarsa, yolun ne kadar süreceğini öğrenmek için likit kristal ekranlarına bakmaları yeterli oluyor (plazma modeller hâlâ çok pahalı). Gerisi ise "elli metre sonra sağa dönün" gibi sesli uyarılara ve kontrol ekranındaki işaretlere kalıyor.

Ancak onlardaki modelin artık biraz modasının geçmeye yüz tuttuğu bile söylenebilir: hem sesli kumanda sistemi yok hem de en yakın otoparkın doluluk durumunu bildirmiyor. Ayrıca yüklenmiş tüm harita bilgilerini içeren CD-ROM da son model sayılmaz (2005 yılından kalma). Hatta bir an önce yenilenmesi gerekli, yoksa sürücülerin birden karşılarında bitiveren "ters yön" tabelalarıyla karşılaşmak gibi ufak tefek sıkıntılar yaşamaları işten bile değil. Tabii, Denver'da bir otoyolun sınırlı bir bölümünde "tam otomatik pilot" hizmetini başlatan şu Amerikalıları da yakından izlemek gerek. Birer alıcı ve birer özel bilgisayarla donatılan arabalar, asfalta gömülü mıknatıslar sayesinde, sürücünün direksiyona elini bile sürmesine gerek kalmadan konvoy halinde yolculuk edebiliyorlar. Yapılan araştırmalara bakılacak olursa, Atlantik ötesindeki sürücülere göre daha değişik bir tarzları olan Avrupalı sürücüler, araç konvoylarına karşı özel bir alerji besliyorlar. "Böyle bir şey benim başıma gelse, 4x4'ümle araziye dalarım" diyor Thierry büyük bir ciddiyetle.

2010 yılında satışa sunulan arabaların üçte birinden fazlasında seyir kontrol donanımı ve çok işlevli ekran bulunsa da, "konuşan araba" henüz tam anlamıyla benimsenmiş sayılmaz. Tabii sokak adlarının yeterince belirtilmediği Japonya'yı ve teknolojik gelişmelere pek meraklı Almanya'yı bunun dışında tutmak gerekir. Fransa'da ise, uydu bağlantılı otomatik pilot uygulaması 90'lı yıllarda çıkmıştı ve yalnızca üst model arabalarda bulunuyordu. Sistem etkili olmakla birlikte çok pahalıydı: bu donanımın 1999'daki fiyatı 1200 – 2200 euro arası değişiyordu.

Aynı yıllarda, sürücüleri trafik yoğunluğundan kurtarmaya yarayan iki sistem daha sunulmuş ve geniş kabul görmüştü. Bunlar bilgiyi uydulardan değil, yolların çeşitli noktalarına yerleştirilmiş sayaçlardan ve sürekli seyir

halinde bulunan araçlardan (taksiler ve diğer aboneler) alıyorlardı. Visionaute size değişik güzergâhlar öneriyor ve yol süresini hesaplayabiliyordu, ancak aletin kendisi 228 euro tutuyordu ve aylık abonelik ücreti olarak da 12 euro ödemeniz gerekiyordu. Skipper ise daha yalın bir aletti (üzerinde trafik sıkışıklığını belirten küçük lambalar olan bir Paris haritası güneşliğin iç kısmına yerleştiriliyordu. Sistem, o sırada yoğun olan yollara ait lambaların yanıp sönmesinden ibaretti), ancak fiyatı daha uygundu (1999 yılının tamamı için toplam 272 euro ödeniyordu).

90'lı yılların sonunda çıkan ve yalnızca birkaç bin satan Skipper ve Visionaute, makul bir fark ücreti karşılığında verdikleri hizmeti uydu bağlantılı otomatik pilot hizmetleri ile birleştirdiyseler de, bunlara gösterilen rağbet yeni milenyumun ilk birkaç yılından sonra fazla sürmedi. Bu ortak hizmet için ise devletin, otomobil üreticilerinin, yan sanayinin ve iletişim sektörünün tam bir işbirliği içinde çalışması gerekecekti.

Çeşitli sıkıntılarla geçen başlangıç aşamasındaki o günleri yaklaşık yirmi yıl kadar geride bıraktığımız bugünlerde, seyir kontrol sistemleri, artık milyonlarca otomobil sürücüsünün vazgeçemeyecekleri bir yardımcı konumunu üstlenmiş durumdalar. "Trafik sıkışıklığı olsun olmasın, gitmek istediğiniz yere kaçta varabileceğinizi önceden bildiğiniz zaman, daha az stres yaşıyorsunuz. Telefonlarınızı edip işlerinizi ayarlayabiliyorsunuz" diyor Thierry. Harita bilgilerini okuyan bir CD-ROM sürücüsü, tekerleklerde bulunan alıcılar, küçük bir GPS anteni ve bir yön algılayıcı sayesinde aracın konumunu hesaplayan uyduyla bağlantı kuruluyor. Alet ise, uydudan gelen trafik akışına ilişkin bilgilere dayanarak size bir güzergâh öneriyor. Başlarda çoğu kişi tarafından gereksiz bir alet olarak değerlendirilen, ancak sonraları yararlarını kanıtlayan seyir kontrol sistemi iş çevrelerini de ikna etmiş durumda. "Sonunda bu sistemin herkesin çıkarına olduğu düşüncesini yerleştirebildik", diyor Europe Services Interactifs'in kurucusu Bruno Rober. "Bu sistem sayesinde hem ücretli kendi zamanını daha iyi ayarlayabiliyor hem de işletmenin iş saati kaybı açısından zararı azalmış oluyor. Üstelik, trafik akışının yollardaki yoğunluğa göre daha iyi dağılmasını sağladığından, sistemin herkes açısından yararlı olduğunu söyleyebiliriz."

Artık çevreyi daha az kirletseler de, kentlerdeki otomobil sayısı hâlâ çok fazla ve bu konuda düne göre çok daha zorlayıcı kısıtlamalar getirilmiş durumda. Sıkışmayı önlemek için kimi bölgeler geçici olarak otomobil girişine kapatılıyor. Bu durumda da toplu taşıma araçlarını kullanmak gerekiyor. "Se-

yir kontrol sistemleri size en iyi ulaşım biçiminin hangisi olacağım da söylüyor. Avrupa'nın birçok büyük kentinde bugün, bir yerden bir yere yaya, metroyla ya da tramvayla tam olarak kaç dakikada gidebileceğinizi hesaplayan sistemler kullanılıyor" diye belirtiyor Ertico'nun genel müdürü Olivier Mossé. Ertico, bu tür "akıllı" ulaşım sistemlerinin eşgüdümünü sağlamakla yetinmeyip, 21. yüzyıla girdiğimiz şu yıllarda, sürücüleri trafik yoğunluğu konusunda uyaran sistemlerin sağladığı pratikliğin ve otomatik pilot uygulamasının verdiği rahatlığının yetmeyeceğini görerek yeni hizmetler geliştirmek için 1990-2000 yılları arasında çok işler yapmış bir Avrupa kuruluşu. FM üzerinden aktarımın yavaş yavaş ortadan kalkıp, yerini DAB'a (digital audio broadcast) bırakmasıyla birlikte analog yöntem terk edilerek sayısal yöntemle ses ve gö-



rüntü aktarımına geçildi ve bu durum olanaklar yelpazesini genişletti. Örneğin Thierry'nin yeni arabasında yakıtın (yani yanmayı gerçekleştiren pile hidrojen sağlayan metanolün) azaldığını belirten uyarı ışığı yanar yanmaz en yakında bulunan benzin istasyonlarının yerleri ekranda görünüyor. Ellerini direksiyondan bırakmasına gerek kalmadan, verdiği sesli komutla son e-maillerini görebiliyor, hatta isterse bilgisayar kendisine e-maillerini ya da gideceği yol üzerindeki hava durumunu sesli olarak okuyor. Üstelik civardaki nöbetçi eczanelerin dökümünü alması, yakında bulunan otoparklardan hangisinin boş olduğunu öğrenmesi ya da cep telefonu şebekesini kullanarak gideceği lokantadan yer ayırtması da yine dileğine kalmış. Yeni geliştirilen bir hizmet ise aracınızın torpido gözünde kocaman bir yer kaplayan CD-ROM okuyucularından kurtulmanızı sağlıyor: belli bir abonelik ücreti karşılığında CD-ROM'la araç bilgisayarınıza yükleyeceğiniz bilgileri uydudan alıyorsunuz, üstelik uydudan aldığınız veriler sürekli olarak güncelleniyor.

Trafik kazalarının birer toplumsal facia olarak algılanmasının en sonunda başarılabildiği şu günlerde, elektronik ve iletişim, güvenliğin başlıca unsurları olmuş durumdalar. Sürücü uyuklamaya başladığında güçlü bir sesli uyarıyla uyandırılıyor ve çarpışma durumunda, hava yastığının açılmasıyla harekete geçen bir çağrı sistemi, kurtarma ekiplerine kazanın tam yerini bildiriyor. Elbette, istendiğinde bu yardım çağrısını elle de yapmak olanaklı. Yine aynı sistemle, araç herhangi bir bozukluk nedeniyle hareketsiz kalırsa, yol yardım servisini çağırabiliyorsunuz. Otoyolda giderken, gösterge panelindeki kontrol ekranı üzerinde sis bulutuna uzaklığınızı, fırtınanın gelişini ya da herhangi bir olayı bildiren uyarılar çıkıyor. Araç, köprü altlarına yerleştirilen alıcılar tarafından algılanıyor, cam silecekleri ve farlar buna bağlı olarak hareket ediyor.

Ödeme gişeleri ise, elektronik ödeme çıkartmalarının yaygınlaşmasıyla birlikte tarih oluyor. Şimdilerde Avrupalı otomobil üreticileri, Amerikanvari aşırılıklara kaçmadan, önde giden araçla aradaki uzaklığı koruyan bir hız düzenleyici kullanımını yaygınlaştırmaya çalışıyorlar. Bir tür "akıllı" radarla çalışan bu hız düzenleyici, özellikle yoğun trafikte çok işe yarayan bir yenilik. En tehlikeli kent içi yollarda, okulların yakınında ve çeşitli kavşaklarda bulunan vericiler, araçlara aşmamaları gereken en yüksek hızı bildiriyor. Sürücü, hız sınırlayıcıyı devreye sokarak bu hizmetten yararlanabiliyor. Hatta kimi belediyeler, ilerde bu hız sınırlamasının sürücüden bağımsız biçimde, otomatik olarak devreye girmesi yolunda baskı yapıyorlar...

Sürücüler de, otomobiller gibi üretici firmalar tarafından uzaktan izleniyorlar. Bilgiler, motor kapağının altına yerleştirilen algılayıcılar ve aracın merkezi bilgisayarı tarafından gönderiliyor. Birçok otomobil üreticisi, küçük bir abonelik ücreti karşılığında kullanıcılara SMT (Sürekli Mekanik Takip) hizmeti sunmayı öneriyor. İzlemeye alınan aracı hareketsiz bırakacak herhangi bir bozukluk riskini saptadıklarında, bunu sürücüye yazılı bir mesajla bildiriyorlar. Artık, araç üzerinde uygulanan tüm onarımları ve yapılan bakımları kaydeden bir elektronik bellek sayesinde, ikinci el alınan bir otomobilin geçmişini tam olarak öğrenebilmek de olanaklı olacak.

Thierry'nin arabasına nasıl baktığını tam olarak bilen tamircisi, ona aracını yenilemesi ya da elektronik hizmetlerin kapsamını genişletmesi yolunda önerilerde bulunuyor. Bu pazarda çok sıkı bir rekabet söz konusu. Hatta kimi hizmetleri paket olarak aldığınızda (Avrupa'nın tamamında rehberlik ve yol yardımı, isteğinize göre müzik yayını, sürekli mekanik denetim) reklamları ekranınızda görmeyi kabul ederseniz, büyük indirimlerden yararlanma olanağınız da var. Örneğin o sırada kampanyası olan bir *fast-food*'cunun yakınından geçerken, *cheese-burger*'de 1 euro'luk bir indirim önerisiyle karşılaşabilirsiniz.

Tüm bunların yanı sıra, konuşan arabanın düşünmesi ve kendisini yenileyebilmesi de gerekli. "Tümüyle işleve yönelik hizmetler artık tüketiciyi heyecanlandırmıyor, diyor Renault yöneticileri. Sesli kumandanın işlevleri artık kimseyi şaşırtmıyor, gerçek zamanlı sesli uyarılar da büyüsünü yitirmeye başladı. İşin biraz da keyif yanına eğilmek ve yeni sürüş zevkleri geliştirmek gerek."

Otomobil üreticileri ile iletişim sektörü arasında sıkı bir rekabete yol açan bu yeni uygulamalar, artık yalnızca sürücüye yönelik olarak tasarlanmıyor. Araçtaki diğer yolcular da "kapsama alanına" girmiş durumda. Yeni otomobillerde yolcular için turistik CD-ROM'lar da bulunuyor. Bundan böyle onlar da internetten indirdikleri bulmacaları çözerek ya da bilgisayar oyunları oynayarak zaman geçirebilecekler. Geriye çözülmesi gereken tek bir sorun kalıyor: arka koltukta oturan yolcuların çoğu, ön koltuk baş dayama yerlerinin arka kısımlarındaki ekranlarına bakmaktansa, sürücünün yanındaki panelde bulunan ekrana bakmayı yeğliyorlar. Yoksa mideleri bulanıyor.

Fransızcadan çeviren: İhsan Batur

İstanbul'da İlk Otomobiller

SERMET MUHTAR ALUS

Otomobilin İstanbul'a ilk getirilişi, halk tarafından siftah görülüşü 1908 meşrutiyetinin ilanı sıralarındadır. Bu nesne, gerçi yirminci yüzyılın başından beri bütün dünyada az çok yaygınlaşmış, Avrupa'nın Paris, Londra, Berlin gibi başkentlerinde, Amerika'da yavaş yavaş atlı arabanın yerini tutmaya başlamış; fakat II. Abdülhamid'in arttıkça artan, kılı kırk yaran vesvesesi yüzünden Türkiye sınırlarından içeri sokulmamıştı.

Padişahın kanısınca bu son derece tehlikeli bir araçtı. Fesat erbabının gizli bir maksatla kullanması, padişahlık aleyhine tertibat alması, bizzat kendisine sabotajda bulunulması mümkündü. Hele 21 Temmuz 1905 Cuma günü Yıldız'da Hamidiye Camisi'nde selamlık töreni yapıldığı sırada ansızın patlayan; asker ve başıbozuk halktan birçok günahsızı kuban eden bomba olayından sonra, her taraf bir kat daha kollanır olmuş, ortalık büsbütün kasılıp kavrulmuştu. Otomobilin getirilmesi şöyle dursun, adını ağza almak kimin haddine?

Nihayet özgürlüğe kavuşuldu. Aradan çok geçmeden ilk otomobil İstanbul'a çıkageldi, herkese arzı endam etti. Yıldız Sarayı'nın operetçi başı Mızıkai Hümayunlu yarbay Stravolo, ilk arabayı İtalya'dan kendisinin getirttiğini söylemekteyse de, benim bildiğim, en önce ısmarlamaya kalkışan, Basra eşrafından Züheyr Zade Ahmed Paşa'dır.

Ahmed Paşa Şurâyı Devlet Tanzimat Dairesi üyelerindendi. Kalamış'ta yaptırdığı cicilibicili köşkünde ailesiyle birlikte otururdu ki bu yazlığı yıllardan sonra Harbiye Nezareti başkâtiplerinden Şükrü Bey almıştı.

Züheyr Bey'in aldığı bu otomobile iki kızı yan yana binerlerdi. Sırtlarında birörnek çarşaf, yeldirme semtte bu arabayla gezip tozarlar, herkes onla-

ra "Çifte kumrular" deyip dururdu. Arabaları o vakit (landaulet) denilen biçimde, siyah renkte, galiba Fransa'nın (Renault) fabrikası yapılarındandı. Pırıl pırıldı. Eski sultan efendilerin seyir seyrana giderken kuruldukları has ahır landonlarını andırırdı, arka körüğü açılıp kapanırdı. Kullanan şoföre gelince: Kafasında kasket, şakaklarında zülüf, kıvrık bıyıklı bir Rumyoz (Rum delikanlısı).

Şoförün lastik kornayı bart bart öttürmesine hacet kalmaz, motorun gürültüsü ta nereden duyulur, Fenerbahçe'yi boylayacakları zaman yarımadanın berzahında bitişik daraş yolu tutarlarken pata küt'ler kulakları doldurur, mesiredekilerin etekleri tutuşurdu:

— Baş belası sökün ediyor yine!..

Konak, kira, muhacir arabacıları kantarlı küfürleri savura savura derhal yerlerinden aşağı atlar, beygirlerin önüne dikilip okun başına yapışır; çoğu da atlar ürkmesin diye çala kamçı arabasını yol üstünden uzaklara sürer, fener kulesinin dibine, kayık iskelesinin yamacına çekerdi. Bu arabaların içlerindeki hanımların beylerin halini görmeyin: Çehresi balmumu sarısı, yürek hazan yaprağı, el ayak bumbuz. Çünkü hayvan bu, şakaya gelmez. Kuzu gibisinin bile bu alamet şey karşısında huylanacağı, gemi azıya alacağı tutar. Söylene söylene faytondan, tenteliden fırlarlardı:

— Kahrolası, sağlık selametle gelemez olaydı!..



Fotoğraf: Selahattin Giz

Etraf böyle karışadursun, çifte kumrular Fenerbahçe'ye damlar; palikarya şoför caka ile eksoz borusunu inadına açar, kasketi sola, kaşa yıkık, sanki otomobilin sahibi kendisiymiş gibi pür azamet kalabalığa karışırdı. Artık var seyreyle etrafın hercü mercini: Küheylanlar, kamer taylar dizginlerini parçalar, çifteler atarak dizginleri hurdehaş eder, kolan kayışlarını koparıp alabildiğine azardı. Çırpına çırpına kendini dışarı atan tazelerden bayılan bayılana, külçeye dönen dönene... Göğsünü, bileklerini kolonya ile ovanlar, yaşlı hatunlardan salavat okuyanlar, evliyalara adak adayıp üfleyenler... Çeneleri de işlerdi:

— Şu netameli musibet başımıza bela kesildi. Hangi kefere icat ettiyse tez günde, tez saatte künfeyekün olsun (ölsün), sürüm sürüm sürünsün inşallah!..

Ama her şeye rağmen, zıpçıktı otomobil konak arabalarının fiyakasını gölgede bırakmıştı. Eski kodamanlardan bazılarının mahdum ve damat beyleri, hâlâ işi gücü böyle mesire yerlerine gezmeye gelmekten ibaret bulunan kibar kızları ve hanımları vardı ki otomobile içleri gider; gelgelelim bunu satın almayı ve binmeyi onurlarına yediremedikleri için ona rağbet etmezler, Basralı kız kardeşlerle aşık atmak cihetine yanaşmazlardı.

Sultan Hamid'in tahttan indirilişinden sonra İstanbul'un en dillere otomobili Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa'yı şehrin dört bucağına taşıyanı idi. O geçerken halk itişe kakışa yana yöreye, yaya kaldırımlarına kaçışırken bir yandan da hayranlıklarını gizleyemezlerdi:

— Boru değil, icabında saatte yetmiş kilometreyi haklıyormuş; Beyazıt Meydanı'nda makinesini istop etse ancak Divanyolu'nda durabilirmiş!..

Bu sırada taksiler de birer ikişer belirmeye başladı. Pazarlıkla ve ateş pahasına kiralanabilirlerdi. Hepsinde şoförün soluna yardımcısı, daha doğrusu mal sahibi çöker; yakın yere gidecekleri "Müşterim var" diye savarlar, Büyükdere, Sarıyer'e en azından on beş altın lira isterlerdi. O zaman bunların en ünlüsü Acem'in Mercedes'iydi. Acem'in de kim idüğünü sorarsanız: Sultanahmet Belediye bahçesinin karşı köşesindeki tütüncü Abdüsselâm Efendi...

Adam işin kârlı olduğunu çakmış, torba dolusu altınları sökülüp Mahmud Şevket Paşa'nınkiyle aynı markada iki araba alıvermiş, para kırıp durmuştu. Doğrusu şahane taksilerdi. Güvez renkte, üstü açık, gerektiğinde tentesi indirilir, karoserleri sapa sağlam, lenduha motorlarının kuvveti 28 beygirdi. Gövdelerinin altından, şimdiki kamyonlara benzer zincirler sarkardı.

Balkan Savaşı sonlarında bu ikizlerden birini halamın oğlu, elden kaçırmamaya niyetlenip Acem'e başvurmuş. "Bir kere deneyin, uyuşuruz." cevabını almış. Beğendirme provasında ben de bulundum. Beyoğlu'nun ünlü şoförü ve makinisti Katolik Şapkalı Ziya direksiyona geçti. Şişli'den Kâğıthane'ye boylandık. Bayırları indik çıktık. Otomobil mükemmel, hızı dersen hâzâ yıldırım. Kuş gibi uçuyoruz sanki, ömür mü ömür.

Bizim akraba son derece memnun; bana usulcacık mırıldanmada:

— Cebimde 200 altın var, bundan fazla meteliğim yok. Sakallı razı olmazsa hapı yuttum.



Nihayet dükkânda bekleyen mal sahibine gittik. Üç aşağı, beş yukarı 180 altına uyuşulup para tıkır tıkır sayıldı, helallaşıldı. Kulakları çınlasın, halazadem ısrar ısrar üstüne:

— Haydi sıcağı sıcağına Göztepe'ye aşalım. Birkaç gün o taraflarda gezer eğleniriz. Ben kendim kullanmayı öğreninceye kadar şoför tutacağım zaten.

Şapkalı Ziya gene direksiyonda. Kabataş'tan –o zamanlar at arabalarını geçirirdi.– araba vapuru ile Üsküdar'a. Göztepe'ye ulaştık. Bizi karşılayan ev halkı halamın oğluna:

— Evlat güle güle bin otomobiline!.. Demekteler ama, bütün ısrarlara rağmen içine binmeye, ayak atmaya niyet edenleri yok. "Elbet başka zaman da gelirsin, o zaman bizi de gezdirirsin." diyerek mırın kırın etmedeler. Öte yandan Beyoğlu'na dönmek için acele eden şapkalıya ise bizim halazade asılıyor:

— Bari biraz Erenköy'ünü, Bostancı'yı dolaşalım; son trene ferah ferah yetişirsin mösyö Ziya!..

Herif yumuşadı, biz tekrar yola koyulduk. Erenköy'ün eski istasyon caddesinden tren hattını geçerken müthiş bir küüt. Mösyö Ziya tekerleklerin altına yatıp şöyle bir yokladıktan sonra:

— Aks kırıldı, demez mi?

Yenisini yaptırmak yirmi altının içindeymiş. Arabalar Almanya'nın asfalt caddelerine göre yapıldığı için altları basık olurmuş. Bizim akraba yirmi altını gözden çıkartıp bir iki hafta bekledikten sonra aks yerine takıldı. Tecrübesinde Kadıköy'e giderken bir zınk daha...

Köhne lastikler delinmiş, onların da yenilerini almak gerekiyormuş. Eski Halilei Muhammediye okulunun tam önünde kalmıştık. Dingili kaldıracak krikoyu ara tara yok. Siya boca fayda etmiyor. Dere kıyısındaki sandalcılara yalvarıldı. Üçü dördü, kalın bir sırık bulup güç bela koca alameti kaldırdılar.

Otomobilin bitip tükenmeyen masrafı bizim akrabayı canından bıktırmıştı. Sonunda lenduhanın motorunu bir takacıya yüz kâğıda defetti; kurtulduğu için sadakalar bile verdi.

O tarihte en çok rastlanan otomobiller Fransa'nın (Panhard), (De lahey), (Renault), (Delonay Belleville), (Delage); Hollanda'nın (Minerva); İtalya'nın (Fiat) markalarıydı. Amerika'nın yalnız (Ford)u vardı.

O vaktin otomobil işletenlerinin namlılarını da sayayım: Senihi Yürüten, Beyoğlu'ndan Mehmet Efendi, Pangaltılı Apik, Ayıboğan Mustafa...

Yeni Sağın Doğuşu: Liberal Faşizm

KOMUTAN YARDIMCISI MARCOS

Meksika'da 2 Temmuz'da yapılan başkanlık seçimlerinde, yetmiş yıldan bu yana iktidarda bulunan Kurumsal Devrim Partisi (KDP) adayının yenilgisi ülkeyi sarstı. Ulusal Eylem Partisi'nden (UEP) Vicente Fox'un zaferi gerçek bir deprem etkisi yarattı. KDP'nin düşüşü hile ve çürüme üzerinde temellenen bir iktidar üslubunun sonunu temsil etmektedir. Tıpkı dün Avusturya'da Jörg Haider'in partisinin ya da ardından İtalya'da, Gianfranco Fini'yle ittifak yapan Silvio Berlusconi'nin başarısı gibi, aşırı Katolik ve Amerikan yanlısı gelenekten gelen UEP'nin başarısı da uluslararası ölçekte yeni bir sağın, aşırı sağ ile neo-liberalizmin çelişik karışımının ortaya çıkışına işaret etmektedir. Komutan yardımcısı Marcos, bu yeni sağın doğuşunun hangi bağlamda –"parçalı küreselleşme"– ortaya çıktığını hatırlatıyor.

"Oksimoron olarak adlandırılan benzetme, önüne karşıtı gibi görünen bir sıfat konularak nitelendirilen bir sözcüktür: Agnostikler kara ışıktan, simyacılar da kara güneşten söz etmişlerdir."

Jorge Luis Borges

Dikkat! Epigrafı okumadıysanız, şimdi okumanızda yarar var; aksi taktirde hiçbir şey anlamayacaksınız.

Çürütülemez bir olgu: Küreselleşme bir gerçek! Onu yargılamıyorum, yalnızca bir gerçekliği saptıyorum. Fakat, madem ki oksimorondan söz ettik, bu küreselleşmenin bir tür "parçalı küreselleşme" olduğunu da belirtmek gerekir.



Küreselleşme iki devrim tarafından mümkün kılınmıştır: Teknolojik devrim ve enformatik devrim. Küreselleşmeyi yöneten mali iktidardır. Fakat, teknoloji ile enformatik (ek olarak da mali sermaye) mesafeleri ortadan kaldırdı, sınırları yıktı. Bundan böyle, dünyanın herhangi bir noktasından her an bilgi almak mümkündür. Artık para her yerde hazır ve nazır olabiliyor; başdöndürücü bir hızla gidip geliyor, sanki aynı anda her yerdeymiş gibi. Para dünyaya yeni bir çehre veriyor; bir pazar, mega-pazar çehresi.

"Küreselleşme"ye rağmen ya da "küreselleşme" sayesinde homojenlik, gezegenin temel karakteristiği olmanın çok uzağındadır. Dünya bir takımadadır, bir yap-bozdur; her bir parçasından başka yap-bozlar oluşur, ve sonuçta, gerçekten küreselleştirilmiş olan tek şey heterojenliktir.

Teknoloji ve enformatik, dünyayı birleştirmiş olsa bile, mali iktidar, teknoloji ile enformatiği savaş silahı olarak kullanarak dünyayı parçalamıştır. Küreselleşme bir dünya savaşıdır, dördüncü dünya savaşı; bir imha/boşaltma ve yeniden inşa/yeniden düzenleme mekanizması tüm gezegene yayılmaktadır. Mali iktidar "yeni dünya düzeni"ni (Ignacio Ramonet'ye göre, gezegen çapında, sürekli, dolaysız ve maddesiz) inşa etmek için sınırları yıkıyor; bu amaçla, yeni türden bir savaş veriyor. Ulus-devletin temeli olan ulusal ekonomiyi tahrip eden bir savaş. Ulus-devlet yok olmak üzeredir ve onun yerini entegre pazarlar, daha doğrusu, dünya çapındaki büyük "çarşı"nın şubeleri, yani dünya pazarı almaktadır.

Sonuç: Oksimoron bir benzetme. Giderek daha çok yoksullaşan, artan sayıdaki emekçinin ürettiği zenginliklerin giderek artan bölümüne, giderek

azalan sayıda kişi sahip olmaktadır. John Berger'ın deyişiyle, "Yüzyılımızdaki yoksulluk başka hiçbir dönemdekiyle kıyaslanamaz. Bu başka dönemlerde olduğu gibi kıtlığın doğal bir sonucu değildir, zenginlerin, dünyanın geri kalanına dayattıkları, öncelikler üzerinde vardıkları amaç birliğinin sonucudur." Gezegen birkaç güçlüye karşı davetkâr davranırken, milyonlarca göçmen yerleşecek yer bulamadan oradan oraya savrulmaktadır. Adli sistemlerin ve hükümetlerin bel kemiği ise örgütlü suçtur (yasaları yasadışılar yapar) ve küresel "entegrasyon" sınırları çoğaltmaktadır.

Mevcut dönemin karakteristik özellikleri şunlardır: Mali iktidarın üstünlüğü, teknolojik ve enformatik devrim, savaş, imha/boşaltma ve yeniden inşa/ yeniden düzenleme, ulus-devletlere yönelik saldırılar, iktidarın ve politikanın yeniden tanımlanması, yaşamın tüm cephesine hâkim bir hegemonik figür haline getirilmiş pazar, zenginliğin az sayıda insanın elleri arasında büyük ölçüde yoğunlaşması, büyük bir yoksulluk, sömürü ve işsizlikteki artış, milyonlarca kişinin sürgünü, toprakların bölünmesi, suça eğilimli kişilerden oluşan hükümetler.

Entelektüellerle ilgili olarak da şunu sormak gerekir: İmha/boşaltma ve yeniden inşa/yeniden düzenleme fenomeninden rahatsız oldular mı? Mali iktidar onlara hangi rolü biçmektedir? Teknolojik ilerlemeleri nasıl kullanıyorlar? (Ya da teknolojik ilerlemeler onları nasıl kullanıyor?) Bu savaştaki tavırları nedir? Ulus-devletlerle ilişkileri nedir? Küreselleşmenin sonuçları karşısındaki tavırları nedir? Kısacası, parçalı küreselleşmeye nasıl dahil olmaktadırlar?

Bu metnin konusu, solcu entelektüellerle sağcı entelektüeller arasındaki polemiği teşvik etmektir, dolayısıyla da şimdilik, entelektüeller ile iktidar üzerine, entelektüeller ile değişimler üzerine düşünmeyi ertelemektedir.

Tamam. Merhaba. Uzaktan kumanda cihazınız da elinizde olsun. Birazdan başlıyoruz...

I. "Pay Per View" Küreselleşme

Takvimin dönüm noktasındaki 2000 yılı, 20.yüzyıl ile 21.yüzyıl arasında tereddüt etmektedir. Bu durum, oksimoronları hızla çoğaltmış gibi gözükmektedir. Örneğin bu dönemin, bir şeylerin sonunun başlangıcına ya da başlangıcının sonuna işaret ettiği söyleniyor. Her şey önceden meydana gelmiş gibi, sanki eski bir film başka görüntülerle ve başka aktörlerle, ama aynı senaryoyla yeniden gösteriliyor. Sanki küreselleşmenin "modernliği", (ya da "postmodernli-

ği"; dileyen bu ayrımı belirtmek için çabalayabilir) kendi oksimoronuna bürünüyor ve bize de kendini arkaik bir modernlik olarak sunuyor...

Dünya kare değildir, en azından bize okulda öğretilen budur. Fakat, üçüncü bin yıla geçişin eşiğinde, dünyanın artık yuvarlak da olmadığını söyleyebiliriz. Dünyanın şu anki biçimini temsil etmek için uygun geometrik figür nedir bilmiyorum, fakat, sayısal iletişim çağında olduğumuza göre, dünyayı dev bir ekran olarak tanımlamayı deneyebiliriz. Siz, "televizyon ekranı" diye ilave edebilirsiniz, bense, "sinema ekranı"nı yeğlerim. Yalnızca sinemayı tercih ettiğim için değil, dahası (ve özellikle) bir film seyrediyor gibiyiz, eski bir film, modern ve yaşlı (oksimoronlarla devam edelim) bir film.

Kafaya iyice kazınmış olan birçok görüntünün eşzamanlı sunumunun (buna "picture in picture" denir) programlanabileceği ekranlardan biri. Küreselleşmiş dünya örneğinde, gezegenin dört bucağından görüntüler üst üste yığılır. Ama, tüm görüntülere yer verilmemiştir. Ekranda onlara yer olmadığı için değil, "birisi" falanca görüntüleri değil de filanca görüntüleri seçtiği için. Yani, dünyanın değişik yerlerinden gelen görüntüleri eşzamanlı olarak sunan ve birçok kadrajı olan bir ekrana bakıyoruz, bu kesin, fakat bu ekranda herkese yer yok.

Bu noktaya gelince, kaçınılmaz olarak şu soru sorulmalıdır: "Bu ekranı uzaktan kontrol eden kim?"; "Programlamaya kim kılavuzluk etmektedir?" İyi sorular, fakat cevaplarını burada bulamayacaksınız. Çünkü kesinliklerinden emin değiliz ve konu da bu değil.

Bizim için kanal ya da sinema değiştirmek mümkün olmadığından, küreselleşmenin mega-ekranının bize önerdiği, kafamıza kazınmış farklı kadrajların bazılarını inceleyelim.

Örneğin, Amerika kıtasıyla ilgili olanına bir bakalım. Bir köşede, Mexico Ulusal Özerk Üniversitesi'nden görüntüler var, militarizm karşıtı bir grup üniversiteyi işgal etmiş: Önlem Amaçlı Federal Polis. Gri üniformalı bu adamların orada bulunma nedeni eğitim görmek değil. Daha ilerde, güneydoğu Meksika dağlarının dibinde, Chiapas'taki bir yerli topluluğun ortasından zırhlı bir tank birliği geçiyor. Diğer taraftaki gri görüntüde ise Kuzey Amerikalı bir polis, Seattle ya da Washington gibi bir yerde bir genci zor kullanarak durduruyor.

Avrupa kadrajında da griler çoğalıyor. Avusturya'da, Jörg Haider ve Nazizm'e duyduğu ateşli sevgi. İtalya'da Silvio Berlusconi kravatını düzeltiyor. İspanya'da Felipe Gonzales Aznar'a makyaj yapıyor. Fransa'da Le Pen sırıtıyor. Asya, Afrika ve Okyanusya'da aynı gri rengi görüyoruz, gri renk tekrarlanıyor.

Hımmm... Ne çok gri... Hımmm.... Protesto edelim... Bize renkli bir program vaat etmişlerdi aslında... En azından sesi açalım da neler olup bittiğini anlayalım...

II. Unutulmaz Bir Unutulma

Entelektüeller toplumsal bir gerçeklik oluştururlar ki, bu da, insan toplumunun attığı ilk adımlara kadar uzanır. Fakat entelektüellerle ilgili arkeolojik bilgilerimiz sınırlıdır; dolayısıyla da mevcut dönemle yetinmek zorundayız. Bizim keşfetmeye çalıştığımız şey, entelektüellerin günümüzdeki işlevleridir.

Umberto Eco şöyle yazıyor: "Bir kategori olarak entelektüellerin çok muğlak bir konumda olduklarını gayet iyi biliyoruz. Buna karşılık, "entelektüel işlev"in ne olduğunu pekâlâ saptayabiliriz. Entelektüel işlev, bizzat hakikat kavramına yönelik tatminkâr bir tahmini eleştirel biçimde belirlemektir. Herkes bu tahminde bulunabilir, kendi durumu üzerine düşünen ve bunu belli bir biçimde ifade eden dışlanmış biri bile bunu yapabilir, oysa olaylara, düşünmeden, ince eleyip sık dokumadan, tutkularıyla tepki gösteren bir yazar bu hakikate ihanet edebilir". Demek ki entelektüel çalışma analitik ve eleştireldir. Tek bir alanla sınırlı kalırsak, toplumsal bir olgu karşısındaki entelektüel, gerçekliği, olumluyu ve olumsuzu analiz eder, anlamı belirsiz olan şeyi, (birbirine benzese bile) ne biri ne de diğeri olan şeyi arar ve aşikâr olmayan şeyi, hatta kimi zaman da aşikâr olan şeyin aksini ortaya çıkarır (iletir, açığa çıkarır, duyurur).

Norberto Bobbio'ya göre, "entelektüeller, gündelik ve bilinçli uğraşları, mesaj aktarımı olan kişilerdir (...), ve kabaca ifade edersek, çoğu zaman, yaşamlarını bu şekilde kazanırlar." Entelektüele ve eleştirel analizi profesyonelce yapan kişilere dair bu yaklaşımı akılda tutalım.

Fakat entelektüelin her zaman entelektüel bir işlev yerine getirmediğini de biliyoruz. "Entelektüel işlev her zaman öngörüyle (olabilecek olan hakkında) ya da geçmişe dönük (olup bitmiş hakkında) uygulanır; ender olarak o an olup biten hakkındadır –ritim sorunları nedeniyle–, çünkü her zaman olaylar üzerinde düşünmeye fırsat bırakmaksızın, hızlı ve ivedi hareket eder."

Mesleği eleştirel analiz olan kişi, toplumun bir tür densiz vicdanıdır. Hemen her şey karşısında uyumsuz olan bir non-konformisttir o, gerek politik ve toplumsal güçler karşısında, devlet karşısında, hükümet, medya, kültür, sanat ve din karşısında gerekse okurun dilediği her şey karşısında. Toplum-

sal aktörün "yeter artık!" dediği yerde, kuşkucu entelektüel "fazla!" ya da "yeterli değil!" der.

Entelektüel, hareketsizliği eleştirir, değişim ve ilerleme ister. Yine de o, bir topluma dahildir: sayısız çatışmanın yer aldığı ve durumun değişmemesi için iktidarı kullananlar ile değişim için mücadele edenler arasında bölünmüş bir topluma. Manuel Vázquez Montalbán şöyle yazar: "Entelektüel, gülünç duruma düşmemek için, bir ruh büyücülüğü misyonuyla görevlendirilmediğini, etrafında tarihin gerçek ve gerçekdışı anlamlarının dönüp durmadığını anlamalıdır; aşikâr bilgilere sahiptir o, (...) bu bilgiler onu, şu ya da bu biçimde tarihe bağlayabilir. Bu bilgiler sayesinde ya dünyada mevcut adaletsizlikleri açığa çıkartmaya katkıda bulunur ya da çevresinde hüküm süren kötürümlüğün ve genelleşmiş konformizmin suç ortağı olur."

Entelektüel, bu noktada, entelektüel işlevi ile toplumsal aktörlerin önerdiği işlev arasında seçimini yapar. İlerici entelektüeller ile gerici entelektüeller arasındaki bölünme (ve mücadele) de burada ortaya çıkar. Her ikisi de eleştirel analiz çalışmalarını sürdürür, fakat, ilericiler hareketsizliğin, kalıcılığın, hegemonyanın ve homojenliğin eleştirisinde ayak direrlerken, gericiler değişimin, hareketin, isyanın ve çeşitliliğin eleştirisini yaparlar. Gerici entelektüel, entelektüel işlevini "unutur", eleştirel düşünmeden vazgeçer ve hafızasını kaybeder, böylece onun için artık ne geçmiş ne de gelecek vardır. Ona göre, yalnızca şimdiki zamana ve dolaysız olana, dahası, tartışılmaz olana ulaşmak mümkündür.

"İlerici entelektüel ve gerici entelektüel" derken, "solcu ve sağcı" entelektüellere göndermede bulunuyoruz. Solcu entelektüelin, entelektüel işlevini, yani eleştirel analizi, (toplumsal, partizan, ideolojik) sola karşı bile yerine getirdiğini eklemek gerek; fakat, çağımızda, onun eleştirisi esas olarak hegemonik iktidara yöneliktir: para sahiplerinin ve onlara hizmet edenlerin iktidarına.

Şimdilik ilerici ve solcu entelektüelleri bir kenara bırakalım ve gericilerle, sağcı entelektüellerle ilgilenelim.

III. Entelektüel Pragmatizm

Başlangıçta, sağcı büyük entelektüeller ilericiydiler. Devlerden söz ediyorum, cücelerden değil. Son yılların Meksika'daki en büyük sağcı entelektüeli olan Octavio Paz şöyle diyordu: "Sol düşünceden geliyorum. Benim formasyonum için bu çok önemliydi. Şimdi, bilmiyorum... Bildiğim tek şey, diyaloglarımın –kimi zaman da tartışmalarımın– onlarla olduğudur. Başka-

larına söyleyecek pek bir şeyim yok." Paz'ınki gibi örnekler dünya çapındaki devasa ekranda tekrarlanır durur.

İlerici entelektüel, hâkim iktidar için hem bir nesne, hem de bir hedef olur: satın alınacak nesne ve yok edilecek hedef. Her iki amaç için de sayısız araç seferber edilmiştir. İlerici entelektüel bu zalim baştan çıkarma ortamının içine "doğar". Bazıları direnir (çoğu zaman tek başına; dayanışmanın ilerici entelektüelin bir özelliği olduğunu pek söyleyemeyiz), kimileri ise, küreselleşmenin "kaçınılmaz" olduğuna ikna olarak, iktidarı meşrulaştıracak bir gerekçeyi kendi düşünce kutularında arar ve bulurlar. Bunun üzerine sistem onlara, daha düne kadar saldırdıkları Hükümdar'ın sağında (kimi zaman sübvansiyon, mevki, ücret ya da ayrıcalık adı altında) konforlu bir koltuk sunar.

"Kaçınılmaz"ın bir adı vardır: "Biricik düşünce" –yani; "ekonomik güçler bütününün, özellikle uluslararası sermayenin çıkarlarının evrensel iddialarla ve ideolojik terimlerle ifadesi."–, tarihin sonu, paranın hem her yerde hazır ve nazır, hem de her şeye kadir olması, politikanın yerine polisin geçmesi, şimdiki zamanın olası tek zaman olması, toplumsal eşitsizliğin rasyonelleştirilmesi, insanlar ve doğal kaynaklar üzerindeki aşırı sömürünün aklanması, ırkçılık, hoşgörüsüzlük ve savaş.

İletişim ve pazar gibi iki yeni paradigmanın belirlediği bir dönemde sağcı (ve eski solcu) entelektüel "modern" olmanın talimata uymak demek olduğunu bilir: Ya uyum sağlarsınız ya da ayrıcalıklarınızı kaybedersiniz!

Sağcı entelektüelin özgün olması gerekmez, o "biricik düşünce"yi izler: belli başlı "kaynaklar"ım Dünya Bankası'nda, Uluslararası Para Fonu'nda, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'nde, Dünya Ticaret Örgütü'nde bulan, "onların mali desteği sayesinde, tüm gezegen çapında birçok araştırma merkezini, üniversite ve vakıfları onların fikirlerinin hizmetine sokan –bu kurumlar da sırası geldiğinde doğru haberi geliştirecek ve yayacaklardır– bir düşünce"yi.

Bu şekilde ortaya çıkan seçkinler, "yıllar boyunca 'biricik düşünce'nin övgüsünü yapmaya kendilerini adarlar; 'modernleşme', 'gerçekçilik', 'sorumluluk' ve 'akıl' adına her türlü eleştirel düşünceye karşı sahici bir şantaj uygularlar; olayların şu anki evriminin 'kaçınılmaz karakteri'ni ileri sürerler; entelektüel teslimiyetin müjdecisidirler ve 'toplumun doğal halinin pazar olduğu'nu kabul etmeyi reddeden herkesi irrasyonalitenin karanlığına fırlatıp atarlar."

Düşünmekten ve eleştirel düşünceden uzak olan sağcı entelektüeller en yetkin pragmatiklerdir, entelektüel işlevi ortadan kaldırırlar ve parçalı küre-

selleşmenin mega-pazarını dolduran reklam mesajlarının borazanlığını yaparlar. Yeni "erdemler" edinirler (oksimoron bunların ayrılmaz parçasıdır): Ödlek bir cesaret ve derin bir bayağılık. Küreselleşmiş şimdiki zaman "analizleri"yle ve tarih karşısındaki revizyonizmleriyle kendilerini gösterirler. Paranın hegemonyasının zırhıyla korunan sırça kulelerde yaşarlar. Entelektüel sağ özellikle sekterdir, ayrıca bazı medya ve hükümetlerin desteğinden de yararlanır. Hükümdar'ın lütfuna mazhar olmak kolay değildir; eleştirel ve özeleştirel imgelemi, zekâyı, uslamlamayı, düşünmeyi reddetmek ve yeni dogmayı yeğlemek gerekir: Neoliberal teoloji.

Küreselleşme kendini olası dünyaların en iyisi olarak gösterir, fakat insanlığa yaptığı iyilikler hakkında somut örneklere sahip olmadığından, neoliberal inanç ve dogmalara başvurmak zorunda kalır. Neoliberal teologlar "sapkınlar"ı, "kötülük habercileri"ni, yani solcu entelektüelleri teşhir eder ve onları rahatsız ederler. Onları "mesihçilik"le suçlamaktan daha iyi ne olabilir? Onları, "geride kalmış mesihçilik"le, herkesin satın almak istediği şeye –temel önemdeki ürünler, politik ideoloji ya da programlar– karar verebildiği, özgürlüklerle dolu bir şimdiki zamanı tartışma konusu etmeyi istemekle suçlarlar.

Fakat paradoks affetmez. Eğer bir mesihçilik varsa, bu, entelektüel sağdadır. "Kimyasal Olarak Katışıksız ya da Günah Çıkarmış Marksist Eskisi Entelektüellerin Büyük Çemberi; en açık toplumların en güzel manzaraları önünde çekilmiş tarihin fotofinişine eşlik eden flaşın başından ayrılmayan, tek hakikat, tek pazar ve tek ordu-jandarmaya dayalı bir evrenin kaçınılmazlığını müjdelediklerinde kendi mesihçiliklerini gösterirler."

Fotofiniş. Ya da parçalı küreselleşme filminin anahtar sahnesi.

IV. Keskin Görüşlü Körler

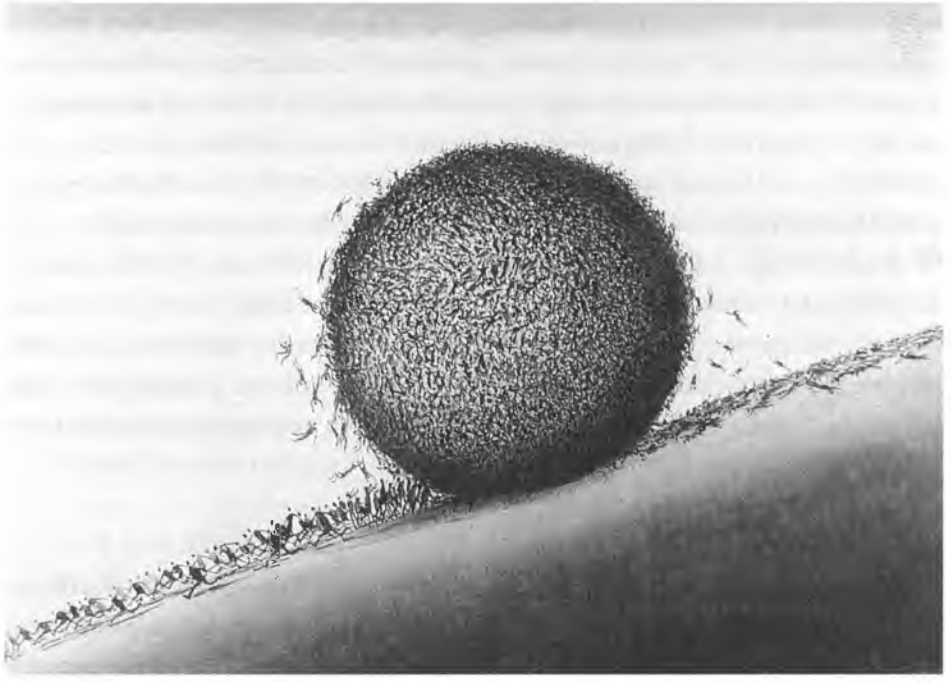
Régis Debray'dan alıntı yaparsak, sorun küreselleşmenin niçin ya da nasıl kaçınılmaz olduğu değil, herkesin, ya da hemen hemen herkesin bunun kaçınılmaz olduğunu söylemekte niçin ya da nasıl hemfikir olduğudur. Bir cevap: "İnandırma teknolojisi (...). Enformasyon iktidarı... En-forme: Form verme, formatlama. Kon-forme: Konformite verme. Trans-forme: Bir durumu değiştirme."

Ekonomi nasıl küreselleştirilirse, kültür de öyle küreselleştiriliyor. Enformasyon da. Büyük iletişim şirketlerinin elektronik ağlarını tüm dünyada "dokumaları" nasıl engellenebilir? Ignacio Ramonet'nin gözlemi: "Ne

CNN'deki Ted Turner, ne News Corporation Limited'deki Rupert Murdoch, ne Microsoft'taki Bill Gates, ne Fidelity Investments'taki Jeffrey Vinik, ne China Trust and International Investment'taki Larry Rong, ne ATT'deki Robert Allen, hatta ne de George Soros ya da dünyanın yeni on iki hâkimi, kendi projelerini halk oyuna sundular."

Parçalı küreselleşmede, toplumlar esas olarak medyatik toplumlardır. Medya bir toplumun ne olduğunu değil, ne olması gerektiğini gösteren büyük bir aynadır. Totolojilerle ve gerçekliklerle dolup taşan medyatik toplum, akıl yürütmeler ve argümanlar bakımından cimridir. Ona göre, tekrarlamak kanıtlamaktır. Ve görüntüler tekrarlanır, tıpkı dünya çapındaki ekranın gri görüntüleri gibi. Régis Debray bize şöyle demektedir: "Görsel çağın denklemi şuna benzer: Görünür olan = Gerçek olan = Doğru olan. İşte, gözden geçirilmiş (ve kuşkusuz yeniden tanımlanmış) putataparlık." Sağcı entelektüeller derslerini iyi öğrenmişler. Hatta onların teolojilerindeki dogmalardan biri de budur.

Görünür olanın doğru olana eşit olduğunu ne zaman gördük? Bunlar dünya çapındaki ekranın "özel efektleri"dir. Tüm dünya ve tüm evrensel bilgi bir televizyon ya da taşınabilir bir bilgisayar sayesinde herkesin elinin altında.



Evet, ama ne dünya herhangi bir dünya ne de bilgi herhangi bir bilgi. Régis Debray bilgilerin çekim merkezinin yazıdan görselliğe doğru, sonradan edinilenden doğrudan olana doğru, göstergeden görüntüye doğru yer değiştirdiğini belirtir. Sağcı entelektüellerin avantajları (ve ilericilerin sakıncaları) ortadadır.

Körfez Savaşı sırasında Fransa'daki bilgi akışının durumu analiz edilerek medyanın iktidarı gözler önüne serilebilir: Çatışmanın başlangıcında Fransızların % 70'i savaşa karşıydı; sonunda ise, aynı oran savaşı onaylıyordu. Medyanın saldırıları altında Fransız kamuoyu görüş değiştirdi ve hükümet, savaşçı katılımı için kamuoyunun onayını elde etti.

"Görsel çağ"da yaşıyoruz. Enformasyonlar bize doğrudanlıklarının gerçekliği içinde sunuluyor. Eğer görülen şey gerçekse, gördüğümüz de doğrudur. Eleştirel düşünmeye yer yoktur; olsa olsa, görüntünün okunmasını "tamamlayan" yorumculara yer vardır. Görsellik görülsün diye değil, "bilinsin" diyedir. Dünya, görüldüğü ölçüde bilinebilecek katışıksız bir mültimedya temsili haline gelmiştir. Görmek, anlamaktır. Üçüncü binyılın şafağında, "modern" dünyamızın egemen felsefesi mutlak idealizmdir.

Bazı sonuçlar: Sağcı yeni entelektüel meşrulaştırılmak istiyorsa görsel çağdaki işlevini yerine getirmelidir; doğrudan doğruya ve dolaysız olanı seçmelidir; göstergeden görüntüye ve düşünmeden televizyon yorumuna geçmelidir. Totaliter, kaba, soykırım yanlısı, ırkçı ve hoşgörüsüz bir sistemi meşrulaştırmak için hiçbir çaba sarfetmesi gerekmez. "Entelektüel işlev"inin nesnesi olan dünya, medyanın sunduğu kadardır: Sanal bir temsil. Küreselleşmenin hiper-pazarında, ulus-devlet bir işletme olarak tanımlanırsa, idareciler şirket yöneticisi olarak, askerler ve polisler ise gözetleyici gardiyanlar olarak tanımlanırsa, kamu ilişkileri alanı da, hak olarak entelektüel sağa kalır.

Başka deyişle, küreselleşme çağında, sağcı entelektüeller "çok kartlıdır": eleştirel analizin ve düşünmenin mezar kazıcıları, neoliberal teolojinin itaatkâr kafa sallayıcıları, "senaryo"yu unutan hükümetlerin suflörleri, gerçeklik yorumcuları, askerlerin ve polislerin destekçileri, işlerine geldiği gibi "doğru" ya da "yanlış" diyen hakemler, Hükümdar'ın teorisyen-muhafızları ve "yeni tarih"in sunucuları.

V. Geçmiş Gelecek

"Kitap yakmak ve sur dikmek bütün hükümdarların görevdir" der Jorge Luis Borges. Ve her hükümdarın, tarihin kendi saltanatıyla başlamasını istediğinide ekler. Parçalı küreselleşme çağında, artık kitap yakılmıyor (surlar

dikilmeye devam ediliyor elbette), fakat kitaplar ikame ediliyor. Böylece, küreselleşmeden önceki tarihi ortadan kaldırmak yerine neoliberal Hükümdar kendi entelektüellerine, şimdiki zamanı bütün zamanların doruk noktası olarak gösterecek bir şekilde, tarihi yeniden yazmalarını emrediyor.

"Tarihin makyajcıları"; son başkanlık seçimleri vesilesiyle Meksika'da sağcı entelektüellerle tartışmaya yönelik olarak yazdığı bir yazıya Luis Hernández Navarro bu başlığı koymuştu. Hernández Navarro (onun ele aldığı konuyu devam ettirme amacıyla yazılmış) bu metne yol açmakla kalmadı, bizi uyardı da: Yeni entelektüel sağ, toplarını Meksika entelektüel solunu temsil eden kişilere yöneltiyor.

Meksika'da sol entelektüellerin büyük bir etki gücü vardır: rahatsız ederler, onların suçu budur. Daha doğrusu, suçlarından biri budur. Bir diğeri Zapatist mücadeleye verdikleri destektir. "Zapatist ayaklanma yeni bir evrenin başlangıcıdır: yerli hareketlerinin neoliberal küreselleşmeye yönelik muhalefetin aktörleri olarak ortaya çıkış evresi." Elbette ne yalnızca biz varız, ne de en iyiler biziz: Ekvador'un ve Şili'nin yerlileri de var, Seattle ve Washington gösterileri (ve ardından gelecek diğer gösteriler) de var. Biz, parçalı küreselleşmenin mega-ekranını deforme eden görüntülerden yalnızca biriyiz.

Sonuç olarak, Hükümdar emirlerini dikte ettirdi: "Saldırın onlara! Ben orduyu ve medyayı sağlarım; siz de fikirleri." Böylece yeni sağcı entelektüeller zamanlarını solcu entelektüellere iftira atmakla geçiriyorlar. Ve Zapatizmin uluslararası bir etkisi olduğundan, entelektüel sağ, tarihimize makyaj yapmak ve onu Hükümdar'ın arzularına uygun olarak yeniden yazmak istiyor.

Octavio Paz bu görevi mükemmel bir şekilde yerine getirdi. 1994 başındaki açıklamalarında yazar, ilerici entelektüellere karşı suçlamalar yağdırdı: "Onlar" 1994 yılına (ve modern Meksika'nın tüm yıllarına, fakat entelektüel sağın asla bir tarih hafızası olmamıştır) damgasını vurmuş olan "şiddet ortamı"nın sorumlusuydular. Birkaç yıl sonra, ölümünden önce, Paz pişman oldu ve sistemin krizde olduğunu, Zapatist ayaklanma olmasaydı bile bu olayların vuku bulacağını kabul etti.

Küreselleşmenin mega-ekranındaki gri görüntüler neyin habercisidir?

VI. Faşist Liberal

Biz bu filmi daha önce gördük, hatırlamıyorsak eğer bunun nedeni tarihin küreselleşme pazarında rağbet gören bir ürün olmamasıdır. Bu gri görüntüler şu anlama gelebilir: Faşizmin yeniden belirişi.

Paranoya mı? Umberto Eco, "Ezeli Faşizm" adlı bir metninde, faşizmin belirsiz olduğunu anlatmak için bazı ipuçları vermektedir. Faşizmin yaygın bir totalitarizm biçimi olduğu konusunda bizi uyardıktan sonra Eco, faşizmin özelliklerini şöyle tanımlamaktadır: Bilgideki ilerleyişin reddi, irrasyonalizm, kültürü küçümseme, farklılıktan korkma, ırkçılık, bireysel ya da toplumsal früstrasyon, yabancı düşmanlığı, aristokratik seçkincilik, maçoluk, dava adına kişisel fedakârlık, televizyonun yaydığı kalitatif popülizm, "yeni dil" (cılız söz dağarı ve ilkel cümle yapısı).

Bunlar sağcı entelektüellerin savundukları değerlerdir. "Bir sistemin müşterisi ve tüketicisi haline gelmiş insanları birleştiren ikna edici yeni bir otoritarizm, tek Pazar ve merkezileşmiş bir baskı gerektiren yeni ve istisnai bir tarihsel durum için bahane olarak, demokratik bezginliği, hiçlik karşısında bulantıyı, düzensizlik karşısında kafa karışıklığını dün olduğu gibi bugün de kullanmıyor muyuz?"

Mega-ekrana bakın, tüm bu griler düzensizliğe karşı verilmiş birer cevaptır. "Düzen ve yasallık" talep eden entelektüel sağın gürültü patırtısı her yandan yükseliyor. Avrupa yeniden faşizmin nüfuzu altında mı? Korkunç ve uzak bir düş. Dev ekran görüntüleri. Köşe başındaki elleri sustalı bu *skinhead*'ler Almanya'da mı, İngiltere'de mi, yoksa Hollanda'da mı? "Bunlar küçük gruplar ve denetim altındalar" diye bizi teskin ediyor yorumcu. Fakat yenilenmiş faşizm her zaman kazınmış kafa ve dövmeli vücutla ortaya çıkmaz. Eli yüzü düzgün bir biçimde, kötücül bir sağ kimliğine de bürünebilir.

"Kötücül sağ" dediğimde, bir sözcük oyunu yaptığımı (Latincede sinistra: sol) ve bir oksimoron bulmaya çalıştığımı düşüneceksiniz. Dikkatinizi şuna çekmek istiyorum: Berlin duvarının yıkılışının ardından Avrupa'nın politik tayfı hızla sağa kaydı. Özellikle geleneksel solda bu çok aşikârdır, fakat aşırı sağcı partilerin durumu da bu oldu. Bu partiler, şiddete dayalı ve otoriter geçmişlerinden uzak, yeni bir görüntü inşa etmeye çabaladılar. Ve neoliberal teolojiye dört elle sarıldılar. Seçim kampanyalarında kamu güvenliği ve göçmen "tehdidi" üzerinde ısrarla durdular. Peki, sosyal-demokrasi'nin önermeleri farklı mıydı?

Bu tavırların ardında, faşizm pusudadır, tıpkı neoliberalizme karşı kendini göstermekten kaçınan bir solun arkasında da pusuda olması gibi. Ünlü "üçüncü yol", görüldüğü her yerde, yalnızca sol için kaçınılmaz olmakla kalmamış aynı zamanda yer yer neofaşizm için bir fırlama rampası olarak da kendini göstermiştir.

Belki abartıyorum, fakat ekrandaki bu gri görüntü akınının hafızamızı silmek, onu flu ve tamamen yitik kılmak amacında olmasından kuşkulanıyorum. Her şey size ekmek, tuz ... ve Hükümdar'ın sağında bir yer garanti etmek için. Gömleğinin gri olması ve bağrında yılan yumurtasının kuluçkaya yatmış olmasının bir önemi yok.

Yılan yumurtası. Eğer yanlış hatırlamıyorsam, bu, hazırlık çalışmaları içindeki Nazizmi anlatan bir Ingmar Bergman filminin adıdır. Ya biz ne yapıyoruz? Oturduğumuz yerde filmin sonunu mu bekliyoruz? Evet mi? Hayır mı? Bir dakika! Diğer seyircilere bakın! Çoğu ayağa kalmış ve gruplaşmış! Bir hayhuy kopuyor! Perdeye bir şeyler fırlatan ve ıslıklayanlar var! Şunlara bakın! Perdeye doğru gitmek yerine, uzaklaşıyorlar! Makinisti arıyorlar! Bulmuş olabilirler, çünkü ısrarla bir yeri gösteriyorlar, yukarda bir yeri! Kim bunlar ve hangi hakla filmin gösterimini engelliyorlar? İçlerinden biri bir pankart sallıyor: "Biz, yurttaşlar, söz ve inisiyatif alıyoruz. Hak taleplerimizi canlandıran enerji ve güçle, görevlerimizin görevini de talep ediyoruz." Görevlerimizin görevi mi? Kim bize açıklayabilir? Sessizlik! Biri söz alıyor...

VII. Kuşkucu Umut

İlerici düşünürlerin ve kuşkucu umut taşıyanların görevi, pek kolay değil. Şeylerin işlevini kavradılar ve şereflerini korumak zorundalar, bu işlevi gözler önüne sermek, kanıtlamak, açığa çıkarmak, iletmek zorundalar. Fakat, bunu yapmak için, neoliberal teolojiyle ve bunun ardındaki medyayla, bankalarla, büyük firmalarla, orduyla ve polislerle çatışmak zorundalar.

Tüm bunları görsel çağın ortasında yapmak zorundalar. Onların büyük dezavantajı bu: Görüntü iktidarının karşısına, tek çare olarak sözü çıkarmak. Fakat kuşkuculukları sayesinde tuzağı çoktan bozdular. Eleştirel analizlerinde de aynı kuşkuculukla silahlanarak, sanal güzellikler ve gerçek sefaletler makinesini, kavramsal olarak, parçalıyorlar. Umutlu olma nedeni var mı?

Sözün neşter ve megafon haline gelmesi şimdiden aşırı bir meydan okumadır. Çünkü görüntü, zamanımızın efendisidir. Ve görsel çağın despotizmi, sözü komik ve şaka yollu aldatıcı dergilere defetmiştir. "Yenilgilerimizi ve direnişimizi sözle adlandırıyoruz, çünkü başka çaremiz yok, çünkü insanlar sürekli olarak söze başvuruyorlar ve çünkü yavaş yavaş bizim düşünme yetimizi şekillendiren de odur. Genellikle iktidar sahiplerini kaygılandı-

ran düşünme yetimiz yavaş yavaş şekilleniyor, tıpkı söz dalgalarının oyduğu bir nehir yatağı gibi. Fakat sözler, ancak tamamen inandırıcı olduklarında dalgaları yaratır."

İnandırıcılık. Entelektüel sağda eksik olan ve neyse ki solcu entelektüellerde bolca bulunan niteliklerden biri. Onların sözleri, birçok kimsede öncelikle sürprize, ardından da tedirginliğe yol açıyor. Ve bu tedirginlik görsel çağın konformizmiyle ortadan kaldırılmamalıdır. İktidara karşı (küreselleşmeye ve neoliberalizme karşı) düzenlenecek olan sosyal direniş hareketlerinin önünde kat edilmesi gereken uzun bir yol var hâlâ; amaçlarına ulaşmak için değil, örgütleyici alternatif olarak konumlarını sağlamlaştırmak için.

İlerici entelektüel hiç durmaksızın Nergis ile Prometheus arasında bocalayıp duruyor. Kimi zaman ayna görüntüsünün esiri oluyor ve o zaman acımasızca, neoliberal mega-pazarın yeni askerine dönüşmeye başlıyor. Aynayı kırdığı da oluyor ve o zaman yalnızca aynanın ardında gizli olan gerçekliği keşfetmekle kalmıyor, kendisinden farklı olan ve aynalarını kırmış olan başkalarını da keşfediyor.

Michelangelo'nun Davud heykelini ciddi maddi kısıtlamalara rağmen yaptığı söylenir. "Michelangelo'nun üstünde çalıştığı mermer parçasını önceden bir başkası kullanmıştı, Michelangelo da onu bir yere atılmış olarak bulmuştu; heykeltıraşın yeteneği bu sınırlara uyum sağlayan bir kişilik yaratmasındadır; son parçanın duruşunu açıklayan işte budur."

Aynı şekilde, bizim dönüştürmek istediğimiz dünya üzerinde de tarihçi önceden çalışmıştır, delik deşiktir dünya. Her şeye rağmen, onu değiştirmeye, dönüştürmeye ve yeni bir dünya yaratmaya gerekli yeteneğe sahip olmalıyız.

İşte. Merhaba, fikirlerin aynı zamanda birer silah olduğunu unutmayın.

Güneydoğu Meksika dağları
Komutan Yardımcısı Marcos

P.S.: Kimsenin elinin altında bir çekiç yok mu?

Fransızcadan çeviren: Işık Ergüden

Dünyanın Büyük Yenilgisine Karşı

JOHN BERGER

Resim tarihinde insan bazen garip kehanetlerle karşılaşabilir. Ressamın bilinçli olarak tasarlamadığı kehanetlerle. Öyle ki bazen görüntü tek başına kendi karabasanlarını barındırabilir. Sözgelimi, Brueghel'in 1560'larda yaptığı ve bugün Prado Müzesi'nde bulunan *Ölümün Utkusu*'nda, Nazilerin soykırım kamplarına ilişkin korkunç bir kehanet çoktan yerini almıştır.

Kehanetlerin çoğu, açık seçik olduklarında muhakkak kötüdürler, çünkü tarih boyunca her zaman yeni dehşetler olmuştur, – birkaçı ortadan kaybolmuştur, ama yeni bir mutluluk hiçbir zaman olmamıştır – mutluluk her zaman eski olandır. Değişen, bu mutluluk uğruna verilen mücadele tarzıdır.

Breughel'den yarım yüzyıl önce, Hieronymus Bosch, *Bin Yılın Üç Kanatlı Tablosu*'nu yapmıştı. Bu üç kanatlı tablonun sol panosu *Cennet'teki Adem ve Havva*'yı gösterir, büyük orta panoda *Dünya Nimetleri Bahçesi* betimlenir, sağ panoda da *Cehennem* resmedilir. İşte bu cehennem, yüzyılımızın sonunda, küreselleşme ve yeni ekonomik düzenle dünyaya dayatılan zihinsel iklime dair garip bir kehanet oluşturmuştur.

İzin verin nasıl olduğunu açıklamaya çalışayım. Bunun resimde kullanılan simgecilikle pek az ilgisi vardır. Bosch'un simgeleri büyük olasılıkla, sapkın bir biçimde, kötülüğün hakkından gelinebildiği takdirde yeryüzünde cenneti inşa etmenin mümkün olduğuna inanan, on beşinci yüzyıldaki bin yıllık birtakım tarikatların gizli, meselsi ve sapkın dilinden kaynaklanıyordu. Yapıtlarında rastlanan alegorilerle ilgili birçok deneme kaleme alınmıştır. Ancak Bosch'un cehennem düşüncesi birtakım kehanetler içeriyorsa, kehanet büyük ölçüde ayrıntılarda değil – çünkü onlar akıldan çıkmaz ve gro-

tesktirler – bütündedir. Ya da, başka bir biçimde ifade etmek gerekirse, bu cehennem boşluğunu oluşturan şeylerdedir.

Burada ufuk bütünüyle kapalıdır. Eylemler arasında hiçbir süreklilik yoktur, hiçbir duraklama, hiçbir yol, hiçbir örnek, hiçbir geçmiş ve hiçbir gelecek yoktur. Yalnızca birbirine hiç benzemeyen, kırık dökük parçalardan oluşan şimdiki zamanın yaygarası vardır. Her yerde sürprizler ve heyecan uyandıran olaylar vardır, ancak hiçbir yerde herhangi bir sonuç yoktur. Hiçbir şey baştan sona akıp gitmez: Her şey kesintiye uğrar. Uzayda bir tür hezeyan oluşmuştur.



Hieronymus Bosch, *Zevkler Bahçesi*, detay

Bu boşluğu insanın ortalama bir reklam kuşağında, tipik bir CNN haber bülteninde ya da kitle iletişim araçlarında yer alan herhangi bir yorumda gördükleriyle karşılaştırın. Burada, açıkça ortaya çıkan bir tutarsızlık, farklı farklı heyecanların karşılaştırılabilen vahşiliği ve benzer bir taşkınlık söz konusudur.

Bosch'un kehaneti, bugün suç niteliğinde olan, durmaksızın satma gereksinimiyle, küreselleşmenin etkisi altında bulunan kitle iletişim araçları tarafından bize nakledilen bir dünya tablosuna ilişkindi. Her ikisi de berbat parçalarının bir türlü biraraya gelip yerlerine yerleşemediği bir bulmacaya benzerler.

Bu tam da, Komutan Yardımcısı Marcos'un geçen yıl yeni dünya düzeniyle ilgili bir mektupta kullandığı sözcüğün aynısıdır. Mektubu Güneydoğu Meksika'dan, Chiapas'tan yazıyordu. Birkaç satırda bütün analizinin hakkını veremem. Marcos bugün gezegeni Dördüncü Dünya Savaşı'nın harp meydanı gibi görüyor. (Üçüncüsü Soğuk Savaş denilen şeydi.) Savaşanların hedefi pazar aracılığıyla bütün dünyayı zapt etmektir. Cephaneler mâlidir; buna karşın her an sakatlanan ya da öldürülen milyonlarca insan vardır. Savaşı sürdürenlerin amacı dünyayı yeni, soyut güç merkezlerinden –pazarın, yatırım mantığının denetimi dışında hiçbir denetime tabi tutulamayacak olan büyük kentlerinden– yönetmektir. Bu arada, gezegende yaşayan kadın ve erkeklerin onda dokuzu da pürüzlü kenarları birbirine uymayan bulmaca parçalarıyla yaşamaktadırlar.

Bosch'un panosundaki pürüzlülük buna o kadar benziyor ki, orada Marcos'un sözünü ettiği yedi parçayı, kısmen de olsa bulmayı umut ediyorum.

Sözünü ettiği ilk parça dolar işareti şeklindedir ve yeşildir. Bu parça küresel servetin giderek daha az kişinin elinde toplanmasından ve onulmaz sefaletin daha önce görülmemiş ölçüde yaygınlaşmasından oluşur.

İkinci parça üçgendir ve bir yalandan ibarettir. Yeni düzen, üretimi ve insanların çabalarını daha verimli bir hale getirme ve çağdaşlaştırma iddiasındadır. Bu, gerçekte, sanayi devriminin başlangıcındaki barbarlığa bir dönüştür, ama bu kez tam tersine, barbarlığın, herhangi bir karşıt ahlaki düşünce ya da ilke tarafından denetlenmemesi gibi önemli bir farkı da hesaba katarak. Yeni düzen bağnaz ve totaliterdir. (Kendi dizgesi içinde, merhamet dileme yoktur. Totaliterliği, kabaca hesabıyla yerini başka bir şeye bırakan siyasetle değil – ama paranın küresel denetimiyle ilgilidir.) Çocukları düşünün. Dünyada yüz milyon çocuk sokakta yaşıyor. İki yüz milyonu küresel iş gücüne dahil ediliyor.

Üçüncü parça bir kısır döngü gibi yuvarlaktır. Zorunlu göçten oluşur. Hiçbir şeyi olmayan insanların en girişimcileri hayatta kalmak için başka ülkelere göç etmeyi deniyorlar. Ancak yeni düzen gece gündüz, üretmeyen,

tüketmeyen ve bankaya yatıracak parası olmayan herkesin birer fazlalık olduğu ilkesine göre işliyor. Bu yüzden göçmenler, topraksızlar, evsizler sistemin atık maddesi muamelesi görüyorlar: Bertaraf edilmek üzere.

Dördüncü parça bir ayna gibi dikdörtgendir. Kârdan başka bir amaç gütmeyen bankalarla dünyadaki gangsterler arasında süregelen değiş tokuştan ibarettir, çünkü suç da küreselleşmiştir.

Beşinci parça neredeyse bir beşgendir. Fiziksel baskıdan oluşur. Yeni düzenin etkisi altındaki ulus devletler ekonomik bağımsızlıklarını, siyasi inisiyatiflerini ve egemenliklerini yitirmişlerdir. (Birçok politikacının yeni söylemi, vatandaşlık ya da baskıcılık konularında ortaya koydukları söylemden farklı olarak, siyasi güçsüzlüklerini gizleme girişimidir.) Ulus devletlerin yeni görevi kendilerine ayrılanla idare etmek, pazarın en tepesindeki dev kuruluşların, şirketlerin çıkarlarını korumak ve her şeyden önce de, fazlalıkları denetlemek ve kontrol altında tutmaktır.

Altıncı parça anlamsız karalamalar biçimindedir ve çatlaklardan oluşur. Yeni düzen, bir yandan, değiş tokuşlarla ve anlaşmalarla anında sağlanan telekomünikasyonla, zaruri serbest ticaret bölgeleriyle (NAFTA) ve sorgulanamayan yegâne pazar yasasının her yerde dayatılmasıyla sınırları ve mesafeleri yok ediyor; diğer yandan da, ulus-devletin altını oyarak – sözgelimi, eski Sovyetler Birliği, Yugoslavya, vb. – sınırların darmadağın olmasına ve çoğalmasına yol açıyor. 'Kırık aynalardan oluşan bir dünya', diye yazıyordu Marcos, 'yeni liberal bulmacanın yararsız bütünlüğünü yansıtıyor.'

Bulmacanın yedinci parçası etrafı kuşatılmış bir bölge biçimindedir ve yeni düzene karşı bütün dünyada çoğalmakta olan çeşitli direniş gruplarından oluşur. Meksika'nın güneyindeki Zapatistalar bu tür bir direniş grubudur. Diğerleri, farklı koşullarda, ille de silahlı direnişi seçme gibi bir tutum içinde değildirler. Birçok direniş grubunun böyle ortak bir siyasi programı yoktur. Hem, parçalardan oluşmuş bir bulmacanın içinde varolurken, bu nasıl gerçekleşebilirdi ki? Ancak heterojenlikleri bir vaat olabilir. Ortak yönleri, "Dördüncü Dünya Savaşı"nın insanlığa karşı işlenen bir suç olduğuna inanmalarıdır.

Bu yedi parça hiçbir zaman anlamlı bir biçimde bir araya gelmeyecek. Bu anlam eksikliği, bu saçmalık, yeni düzene özgüdür. Bosch'un kendi cehennem düşüncesinde öngördüğü gibi, ufuk kapalıdır. Dünya yanıyor. Her birey, çabalarını kendi ivedi gereksinimleri ve kurtuluşu üzerinde yoğunlaştırarak hayatta kalmaya çalışıyor. En son haddinde, klostrofobiye neden olan, aşırı kalabalıklık değil, fakat bir eylemle, ona dokunacak kadar yakın

olan bir sonraki arasında herhangi bir sürekliliğin varolmamasıdır. Asıl cehennem budur. İçinde yaşadığımız kültür belki de şimdiye dek varolmuş en klostrofobik kültürdür; küreselleşme kültüründe, Bosch'un cehenneminde olduğu gibi, başka bir yerden ya da başka bir türden eser yoktur. Bize sunulan şey, bir hapishanedir. Hem böyle bir indirgenmişlikle karşı karşıya kaldığında, insan zekâsı da tam bir açgözlülüğe indirgenir.

Marcos mektubunu şöyle bitiriyor: "Yeni bir dünya; pek çok dünyayı içine alabilecek, bütün dünyaları içine alabilecek yeni bir dünya kurmak gerekiyor."

Bosch'un tablosu, alternatif bir dünya yaratma yolundaki ilk adımın, zihinlerimize yerleşmiş olan bu dünya tablosunu ve suç niteliğindeki, doymak bilmez satma gereksinimini haklı göstermek ve idealleştirmek için her yerde kullanılan bütün sahte vaatleri reddetmek olacağını –kehanetlere hatırlatma denebilirse eğer– bize hatırlatmaktadır. Bir başka boşluk, hayati önem taşıyacak biçimde gereklidir. İlkin, yeni bir ufkun keşfedilmesi gerekir. Bunun için de – yeni düzenin suçlusu olduğu bütün eşitsizliklere karşı – umuda yeniden kavuşmalıyız.

Ancak, umut bir inanç edimidir ve diğer somut eylemlerle desteklenmesi gerekir. Sözgelimi, yaklaşma, mesafeleri ölçme ve bir şeye doğru yürüme eylemi. Bu, süreksizliğe karşı çıkacak olan işbirliklerine yol açacaktır. Direniş edimi yalnızca bize sunulan dünya tablosunun saçmalığını reddetmek değil, onu lanetlemek anlamına da gelmektedir. Hem unutmayalım, cehennem içerden lanetlendiğinde, cehennem olmaktan çıkar.

Bugün varoldukları biçimde direniş grupları ve Bosch'un üç kanatlı tablosunun Adem ile Havva'yı *Dünya Nimetleri Bahçesi*'nde gösteren diğer iki panosu, karanlıkta, bir el fenerinin ışığında incelenebilir... Onlara ihtiyacımız var.

Arjantinli şair Juan Gelman'dan bir alıntıyla bitirmek istiyorum:

ölümün kendisi belgeli kanıtıyla gelmiş
devam edeceğiz yeniden mücadeleye /
yeniden başlayacağız
yeniden başlayacağız hep birlikte

dünyanın büyük yenilgisine karşı
küçük yoldaş, hiç tükenmeyen / ya da
bellekte ateş gibi yanan
yeniden / yeniden / ve yeniden.

Yeryüzü: Cehennem

ENİS BATUR

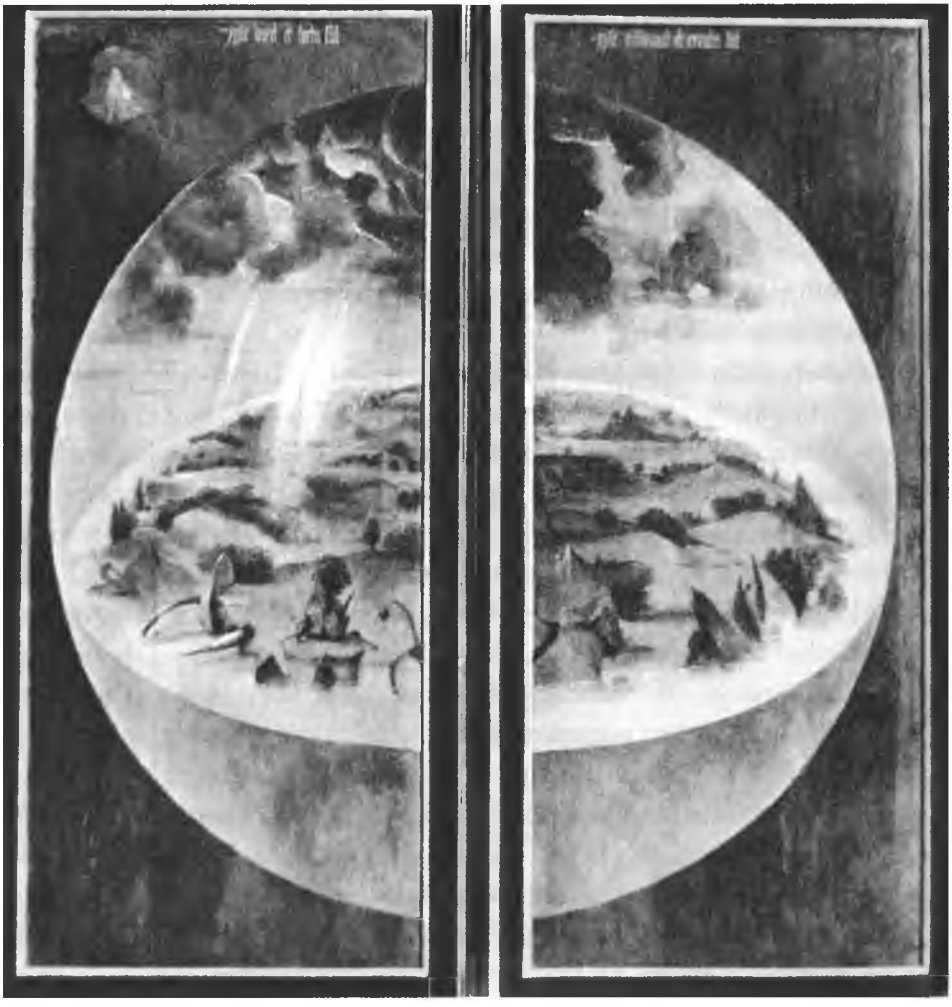
John Berger'ın*, Bosch'un üçüzlüsüyle bir CNN haber bülteninde yeralan görüntülerin toplamı arasındaki koşutluğa dikkat çekmesi, çarpıcı bir alan açıyor önümüzde: Keşke, Zapatist önder Marcos'un açık mektubunu başka, tamamlayıcı bir metinde ele almış olsaydı da, sözkonusu benzetmeyi biraz daha açmayı, açımlamayı sürdürseydi — hayıflanmadan edemedim.

Brueghel'in, Dürer'in, Bosch'un: Yarım yüzyılı aşkın bir sürenin içinde üç ustanın yapıtlarına toplanan Tufan, Mahşer, Cehennem tasarımlarının arkasında, Jurgis Baltrusaitis'in birbakıma iğneyle kuyu kazarak ortaya çıkardığı, birkaç araştırmada serimlediği bir çağın ikonografik felsefesi yatıyor. Baltrusaitis, hem XIII. yüzyıldan başlayarak Ortaçağa yayılan ifrit imgelerini toplamış, hem de bu yayılmanın Gotik Avrupa sanatıyla sınırlı tutulamayacağını kanıtlamıştı: Arap dünyasında, Hindeli'nde, Uzak Doğu kültüründe de Daimon'un imgelemin derin tabakalarında *çalıştığını* onun araştırmalarından** öğrendik.

İlk bakışta, Berger'ın, anıştırmasını bir olgular ormanı oluşturan Brueghel'in "Cehennem"ine dayandırmak varken, bir simgeler ormanı oluşturan Bosch'unkini yeğlemesini yadırgadığımı itiraf etmek isterim. Bir adım sonrasında, Bosch'un resmindeki sayısız öğenin *toplu* okunuşundan aynı sonuca varılabileceği görüşüne gelip dayanmış olmalı, diye düşündüm: Bosch dilinin dönemin kimi tarikatlarından beslenen *kilitli* olma özelliğinin yapıtları hâlâ bir sis altında değerlendirmemize yolaçtığı doğrudur gerçi; ama, bir yandan da, Tolnay'den Gombrich'e, onca uzman gözün bizim adımıza söktüğü gizlerden hareketle artık bu resimleri okuduğumuz gerçeği var. Onlara,

bir de, Dante'nin *Commedia*'sından başlayarak gerçekleştirilmiş sayısız "cehennem" okuması eklenecek olursa, önümüzde uçsuz bucaksız bir yorum okyanusu açılacağını hemen söyleyebiliriz.

Berger, "Zevkler Bahçesi"nin sağ levhasını oluşturan "Cehennem"e gönderme yapıyor metninde, sağ ve sol levhalar gövde panosunun üzerine kapandığında, kepenklerin bitişmesiyle ortaya çıkan dış resimden yola çıkalım biz: Altı suyla kaplı bir cam küre geliyor karşımıza, suyun üzerindeki 'canlı'lara bakıp bunu insan'ı önceleyen yerküre ya da evren olarak okuyabiliriz, kimi sanat tarihçilerinin savunduğu gibi "göz" olarak da ele alabiliriz. Ke-



Hieronymus Bosch, *Zevkler Bahçesi*'nin sağ ve sol levhalarının dış tarafları.

penkler açıldığında, üçüzlü karşımıza çıktığında, soldan sağa ilerleyen bakış Cennet'ten Cehennem'e geçiş sürecini bir çırpıda bütünleyebilir. Buna karşılık, ayrıntılı, derinlemesine yol alacak bir okuma, ayrımların bunca net, kesin olmadığını gösteriyor: Cennet levhasında cennet imgesiyle, imgenin bildik tanımları betimleri ile çelişen öğeler göze çarpıyor öyle bakıldığında; Cehennem levhasında da benzer bir durum sözkonusu. Gövde panosuna gelince, tamıtamına bir âraf betimlemesi karşısındayız, diyebilir miyiz — soru, karşılıksız, bekliyor.

Birden fazla yorumcu, Bosch'un egemen Cennet ve Cehennem imgelerinden koptuğunu, bu üçüzlüde, düpedüz yeryüzünü, içinde yaşadığımız dünyayı betimlediğini, bir öte dünya tasarısından uzak durmayı seçtiğini ifade ediyor. Cennet ve Cehennem burada, içimizdedir demiş olabilir mi gerçekten de Bosch?

Cennet levhasının büsbütün cennetsi bir görünüm taşımaması, üç bölümde de, şüphesiz farklı yoğunluk ve dağılımlarla benzeş öğeler kullanılması bu değerlendirmeye kaçınılmaz biçimde ağırlık verilmesine yolaçıyor. Düşsel, düşlemsel karakteristikleriyle Sanat Tarihi'nde kendisine benzersiz bir yer açmış bir ressam, farklı bir perspektiften bakıldığında, apaçık bir gerçekçi de, öyleyse.

Cambrai elyazmasına, *Commedia*'ya, Brueghel'e ya da Bosch'a bakarken, son dönem tarihçilerinin, özellikle de Duby'nin ve Le Goff'un önümüze taşıdıkları panoramik kesitler bakışaçımızı besliyor: Ortaçağ diye oldukça kaba hatlarla kesip ayırdığımız dönem, yeryüzü yaşamı açısından düpedüz *izbe* diye nitelendirebileceğimiz bir genel görünümün yılgı verici parçalarını yığıyor önümüze. Savaşlar, sefalet, salgın hastalıklar, bâtıl bir kefesinde, karşımıza aldığımız zaman terazisinin. Öteki, karşı kefede Bâtın, Engizisyon, Haçlı seferleri diziliyor ardarda. Uzakta, uzağımızda ya Ortaçağ, onu kendi saatımızdan, içinde yüzdüğümüz çağdan ürkünç, akıldışı, pervasız sanabiliyoruz. Sahiden başkaları mıdır Cehennem — ötekilere ait midir, yoksa *burada*, ona başka bir yer bulamadığımıza göre içimizde midir?

Bu kavşakta, Âraf imgesine dönmek en doğrusu. Jacques le Goff, *Âraf'ın Doğuşu* başlıklı yetkin incelemesinde, tek tek metinleri, görsel belgeleri elden geçirerek, Cennet imgesiyle Cehennem imgesinden oluşan çift-kutupluluğun arasında yeni bir imgelem bölgesinin, güçlü ve karmaşık bir köprünün oluştuğunu gösterir. Âraf'ın somutlaştığı eğretileme, sarp arınma dağı, yedi temel günâhtan (geçerken, Bosch'un bu izleği kuşatan resimlerini de

anımsatalım) kişinin soyunacağı, Cennet *ya da* Cehennem *öncesi* temizlenmeyi deneyebileceği bir sınav silsilesine yataklık eder. Âraf'ın en güçlü betimini Dante'de, *Divinia Commedia*'da bulur Le Goff: Şairin, kendisini önceleyen neredeyse bütün konuyla ilgili verileri metninde eriterek kullandığını, bir 'hülâsa' ortaya koyduğunu ileri sürer.

Bir yanıyla, şüphesiz, ölüm-ertesine ait bir topografik özellik taşır Âraf: Cennet *ya da* Cehennem *öncesi*, Yeryüzü ile Gökyüzü *arası*, konuşlandırılmıştır. Bir başka yanıyla, düpedüz Yeryüzü'yle çakıştırılabileceği söylenemez mi? Hayat, doğum-öncesi ile ölüm-sonrası arasına sıkışmış bir Âraf gerçekliği boyutuyla da ele alınıp işlenebilir: *Burasıdır* kısacası Âraf, Hayat'ı oluşturan tüm *şimdi*'lerden mürekkep kimliğiyle de algılanabilir.

İkinci yorum, Bosch'un iki yan bir orta panodan kurulu yapıtını, soldan sağa ve sağdan sola geçişli, akışkan, içiçe okumamızı kolaylaştırıyor. Kimbilir, bir adım ötesi belki de: Cennet, Cehennem, Âraf — herşey Yeryüzü'nden, burada ve şimdi ne varsa ondan ibarettir, diyebiliriz de, diyemez miyiz?

Kendimi bildim bileli, İmgelem Kutusu'yla ilgilendim durdum. İnsan'ın imgelemi her bireyin imgeleminden *fazla*, geniş, derin bir alan, bir uzam, bir uzam-ötesi boyut olsa gerektir, diye düşünüyorum: Orada, bütün görülebilenler, görümler (vision), içgörülerden ve uzgörülerden oluşan, gene de sınırsızlığı içinde sınırlı kalmış bir sığa sözkonusu sanıyorum. Fenomenolojinin, Ruhçözümün, Astrofiziğin ve çağımızda gelişmiş bilimsel, düşünsel, teknolojik bütün verilerin ışığında çeperi büyüyen algı mekanizmamız bizi o sınırsızlığın duvarlarına çarpıp geri dönmekten kurtaramazdı, kurtaramadı. Tam bu noktada, bir kere daha Cennet, Cehennem, Âraf imgelerine dönüp bakalım: Tasarım parametrelerimizin büsbütün değiştiğini, Ortaçağ tasavvurundan uzaklara doğru yol almış olduğumuzu savlamamız doğrusu güç.

Şurası gerçek oysa: İmge, önüne dikildiği her çetrefil imgelemli "seyirci"nin yorumu karşısında biçim değiştirmeye aday *şey*. Borges, "Dante'ninki bir görüm (vision) sayılamaz, çünkü hiçbir görüm bu kadar uzun sürmez" diyor. Ezra Pound, zıt kutupta: "Dante'nin görümü gerçektir — çünkü onu görmüştür". İki sıradışı zekâ, aynı metin önünde sallanmamıza yolaçacak sonuçlara varmışlar besbelli. Böyle durumlarda en doğrusu, üçüncü bir yorumcunun hakemliğine başvurmak: Jabès, delici bir okumasını gerçekleştiriyor *Commedia*'nın: Birden sahne değişiyor ve Shoah yıllarını Dante'nin kaleminden *görüyoruz* — nedir ki Zaman dediğimiz, bir sanrı değil mi?***

İnsan düşünmeden edemiyor: Borges, "hiçbir görüm bu kadar uzun sürmez" derken, körlük yıllarının uzunluğuna, o dönem boyunca *gördüklerinin* niteliğine mi gönderme yapıyor aslında? Dante'nin gördüğünü metnin sınırları içinde, neredeyse *teknik* bir düzlemde ele almamak gerekir. Jabès'in, orada/n "Shoah"yı okumaya koyulması, görümün kesintisiz olarak yorumlanabileceği düşüncesini de doğuruyor kaldı ki. Ya Shoah'nın kendisi — bir *karagörüm* bu kadar uzun sürebilir miydi?

"Ortaçağ" üzerine yürüttüğü dev çalışmasını, *"Öteki Ortaçağ"*ı sunarken, Jacques Le Goff iki ayrı kaynaktan herşeyi devşirdiğini vurguluyordu: Olgular ve dönemin kolektif imgelemini oluşturan imgeler. Çözümleme aşamasında tek tek ele alınır o imgeler, bütün ayrıştırılır; yorumlama aşamasına gelindiğinde, öğeler yeniden bütüne yerleştirilir, böylece bütün Ortaçağın görümü oluşturulmuş olur. "Vision" kavramı, iki ayrı anlam alanına dayanır temelde: "Görüm" kadar "görgü"den de sözedilmesi gerekir. "Ortaçağ"ın gördükleri, içgördükleriyle buluşturulduğunda dönemin imgelem haritası tümelliğinde çizilmiş olacaktır.

Bu okuma anlayışı, Le Goff'un "Yenidendoğuş"un varlığını yadsımasına, "kopuş"un düpedüz uydurulduğu, "geçiş"in *sürdüğü* savına yönelmesine yolaçmıştır. Belki yeni, belki değil, tarihçinin, aynı okuma anlayışından hareketle vardığı son yorumlardan bir başkasının önemine değinmeden edemeyeceğim: Kadim Yunan'ın, yaşadığımız sürekliliğin, kesintisiz akışın bir parçası olmadığı, bizim başlangıcımızda yeraldığı düşüncesinin hepten yanlış olduğu görüşü, Vernant'ın ve Vidal-Naquet'nin araştırmalarıyla koşut biçimde, kanlı canlı bir tartışmanın başlayacağı eşiği gösteriyor.****

Ortaçağdan Yenidendoğuş'a, oradan Aydınlanma'ya ve 1789 Devrimi'ne, oradan da Asri Zamanlar'a ve zorla(yarak) koparılmaya çalışılan son halkaya gelesiye belli bir güzergâh çizen yolun başlangıç noktasına inebiliyor muyuz? Başka deyişle: Yeryüzündeki Cehennem'in tekvin bölgesinde karar kılmak elde midir?

Kendi payıma, öteden beri, kaynağı Kutsal Yazı'nın ilk "hikâye"lerinde bulmaktan, görmekten geri durmadım. Kadın-Erkek çatışkısı, büyük bir kutuplaşmanın çekirdeği "Cennet'ten Kovulma"da nasıl biçimlenmişse, Erkek-Erkek çatışkısı, daha da büyük bir kutuplaşmayı doğuran kardeş katilliği Habil-Kabil öyküsünün sayfalarından öyle sıçramıştır yeryüzüne. "Hikâye işte" denilecektir, denilebilir — Tarih, baştan uca o hikâyenin olası bütün değişkenlerinden mürekkeptir. Cehennem okumalarının, kıyamet yorumla-

rının bir başkasında, Borges bu kez Nathaniel Hawthorne'un bir masalından hareket eder: *Yeryüzü Soykırımı*'nda, Hawthorne, insanoğlunun, başına gelen herşeyden sorumlu tuttuğu "geçmiş"i yoketmeye kalkışının meselini kâğıda dökmüştür: Herşeyi, ama herşeyi toplar, yakarlar dev bir ateşin içinde: Diplomalardan aşk mektuplarına, tapulardan para tomarlarına, soykütüklerden yasalara, Kutsal Yazılardan kitaplara, yüzyılların biriktirdiği her izi yokederlerken, İblis seyreder ve gülümser: Bir tek şey, yangında ilk yakılması gereken şey unutulmuştur: İnsan yüreği. Hawthorne'un "yürek" yerine "beyin"i seçmemiş olması önemli görünüyor bana — Borges'in bu noktaya parmak basmamış olması da: Âdemoğlu'nun kıyameti aklından çok güdülerinden beslenmemiş midir?

Hawthorne, XX. yüzyıla yetişememiştir. Geçmişin paylaştığımız kesitine, ondan bu yana yeni tabakalar eklendi. Geride bıraktığımız yüzyılı gözönünde bulunduracak olursak: Ne tabakalardır!

Bizim, XXI. yüzyıla ilk adımlarını atan çağdaşlarımızın ana sorunu, herşeyi görebileceğimiz, herşeyin bize gösterildiği bir durumda yola devam etme koşulumuza bağlı biçimde gelişmektedir. Berger'ın Bosch'un görümüyle rastgele bir CNN haber bülteninin görüntülerinden oluşan "tablo"ya, Marcos'un "Dördüncü Dünya Savaşı" tanımlamasını esas alarak yaklaşması *doğru* bir okuma önerisi benim gözümde.

Yeryüzünü cehennem kılma sürecini bütünleyen Yeni Dünya Düzeni, bu hamleyi yapmakla yetinmiyor, bize her zaman olduğundan *fazla* bir oranda bunu *gösteriyor* da. Daha da acımasız sonuç: Bu "gösteri"nin faturasını her iki anlamında ödetiyor, hem "seyirci", hem de "kurban"ı kıldığı bireylerine. Nicedir "tablo"nun her an karşısındayız, bir köstebek üslûbu geliştirmezsek bu gidişten sıyrılma olanağı bulunması çok güç. Öte yandan, Bosch'un tablosundaki *sabit* görüntülerin ötesine geçtik: Hareket eden görüntülerin saldırısı, bizi kendi hayatımıza *bakmaktansa*, sunulan imge akışının cezbeye kapılmış izleyicisi kılma konusunda alabildiğine etkili.

Yayımlanıp yayımlanmadığını bilemiyorum; Yves Bonnefoy, *Fotoğraf ve Dünyanın Sonu?* başlıklı bir denemesinde, XX. yüzyılın doğurduğu imge(sel) saldırganlığının, görüntüler aracılığıyla gerçekleşen şiddetin karşısına, Tarih'in farklı dönemlerinde, farklı kültür coğrafyalarında devreye giren "imge yasakçılığı" olgusunu dikip soruyordu: Bizi günümüzün imge hücumlarından *ne* koruyabilir? Şüphesiz, Bonnefoy gibi bir şairin imge yasağını düzayak biçimde savunması sözkonusu değil burada. Gelgelelim, sınırları

kestirmek, sınırsızlığı sorgulamak, bir noktada değilse bir başkasında gerekecek. Sevdiği kadını öldürüp parçalayan, sonra da parçaları yemeye koyulan şımarık, zengin, psikopat Sagawa'nın bu işlemler sırasında çektiği fotoğrafları yayımlayan *Photo* dergisinin toplatılmasına kim, hangi sağlam gerekçelerle diklenebilir? Hizbullah kasetleri kitleye izlettirilebilir mi? Körfez Savaşı'nın "gerçek görüntü"lerinin dünya kamuoyundan esirgenmesi *haklı* bir karar sayılabilir mi?

Bu sorulara, bu örnek-sorulara kolayca karşılık vermek kimsenin harcı olmasa gerektir. Yeryüzü cehenneminden kareler (James Natchway'ın *"Cehennem"* foto-albümünü düşünüyorum), hareketli kareler (Ruanda soykırımıyla ilgili belgeseller geliyor aklıma) sunulsa ne olur, gizlense ne olur? Hayır, tamıtamma "ne farkeder" vurgusuyla kurmadım o soru cümlesini: Bir ölçülendirme tasasına dayanıyordum.

Öte yandan, evet, ikinci yarım o vurguyu getiriyor: Yeryüzü cehennemini yaratmayı başarıyorsak, bir de onu seyretmemizde ne sakınca olabilir?

Notlar

* John Berger'ın sonradan *The Guardian*'ın *Saturday Review*'unda ve *Le Monde*'da genişçe bir özeti yayımlanan "Gayya Kuyusuna Hoşgeldiniz" başlıklı denemesi, önce *"The Threat of Globalism"*de çıkmış — Hieronymus Bosch'un ünlü üçüzlü resminden hareket eden, XX. yüzyıl sonu panoramasını Felemenk ressamın XVI. yüzyılda kurduğu cehennem portresiyle karşılaştıran bir metin.
Berger'm yazarlığına öteden beri yakınlık duyamadığımı (bkz: "Berger'a Karşı", *Başkalaşımlar*, 1992) söylemek isterim; gene de kitaplarını, yazılarını izlemekten geri durmadım, zaman zaman çevrilmelerine, yayımlanmalarına önayak oldum - bu defa da öyle olacak sanırım, "Gayya Kuyusuna Hoşgeldiniz" büyük olasılıkla *Cogito* dergisinde çıkacak. Gelgelelim, yazıyı dergi için önerirken, *karşısına* bir çıkma yazmayı da öngörmüştüm: Çıkış noktam şüphesiz Berger'm metni, oradan bir dizi başka noktaya uğramak asıl amacım.

** Jurgis Baltrusaitis, *Le Moyen Âge Fantastique*, 1955.
Réveils et Prodiges, le Gothique fantastique, 1960.
Aberrations, 1984.
Anamorphoses, 1985.

*** Jorge Luis Borges, *Autres Inquisitions*, Œuvres Complètes I, La Pléïade, 1990. Edmond Jabès, *L'Enfer de Dante*, 1989. Ezra Pound, *Selected Prose*, 1965.

**** Jacques Le Goff, *La Naissance du Purgatoire, 1968.*
Un Autre Moyen Âge, 1999.

Demokrasi Uzamı mı, Yeni Ayrımcılık mı? Pek Keyifli "Siber-Direnişçiler"

SERGE HALİMİ

Seattle, Washington, Millau, yarın da Prag: Küreselleşmeye karşı gerçekleştirilen her yeni gösteriye, ritmini, sanki internet müziği veriyor. "İnternete bağlı" bazı muhalifler, işi, temel ekonomik ve toplumsal etkisi düzeni alt - üst etmekten çok tesis etmek olan bir iletişim aracının propagandasını yapmaya kadar vardırıyorlar. Tekniğe duydukları hayranlık bir kez kaybolduğunda ise, ilerici seferberlik biçimlerinin en etkilisinin (ve en demokratik olanının) ille de en "modern" biçim olması gerekmediğini keşfetme riskiyle karşı karşıya kalabilirler.

Bunu beklemeliydik. Hisse senedi satın almamızı, tatillerimizi programlamamızı, kütüphanelerde dolaşmamızı ve yazışmalarımızı düzenlememizi sağlayan internet, ağların ağı, günün birinde, küreselleşmeye karşı direnişin en temel aygıtı olarak ünlenmese olmazdı. Egemen düşünceye karşı çıkanlar, henüz, gazetecilere özgü olmayan düşüncenin kesintisiz dalgalar halinde yaydığı sayısal ütopyaların verdiği sarhoşluğa karşı bir refleks geliştirmiş değiller.

Yine de yeni teknolojiler, tarihin, sosyolojinin ve ekonominin iç içe geçmiş katkılarını geçersiz kılabilmiş değillerdir. Kurulu düzenle mücadele etmek isteyen birisi için, sendikalizmin evriminin ayrılmaz bir parçası olmuş tartışmaları bilmek, bugün bile, elektronik bir yayım listesi hazırlamaktan daha önemlidir. Bunun bilincinde olmayan, fazla saf bazı "siber-direnişçiler" üçlü bir riskle karşı karşıyadırlar: Haktalebi eyleminin uygun yeri (iş yeri, devlet, gezegen) sorununu ciddiyetten uzak bir şekilde ele almak; kolay-

lıkla ilişkiye girebilecekleri kişilerle başka bir dünyanın kurulmasından en çok çıkar sağlayacakları birbirine karıştırmak; son olarak da, örgütlenmenin zorunluluğunu ihmal etmek –ve bu durumda toplumsal dönüşüm projelerinin, erken düşük yapmış büyüleyici inisiyatifler okyanusunda yok olduğunu görme riskiyle karşı karşıya kalırlar. İskemlenin üzerine sıçrayarak, "iletişim ağları!, ağlar!, ağlar!" diye vurgulaya vurgulaya bağırmanın bu üç itiraza tam anlamıyla cevap vermediği görülecektir.

Fakat, (hayalî) "dünya kamuoyu"nu yücelten bir söyleve başlamaya gerek kalmadan, 1998'deki çoktaraflı antlaşmanın yenilgisinden bu yana küreselleşme karşıtlarının kendi varlıklarını dayatabilmiş olduklarını nasıl kabul etmeyiz? Onların, ekonomik kararların sinsi karakteri ve pazar gazeteciliğinin suç ortaklığı karşısında ikili bir güvensizliğin damgasını taşıyan mücadeleleri, dünyanın metalaştırılmasına yönelik ticari, mali ve toplumsal hedefleri gün ışığına çıkardı.

Komüncülerin eski özlemi neredeyse yeniden canlandı. Seçmenlere demokrasi anlayışını anlatmaya çalışan Paris Ulusal Muhafızları Merkez Komitesi, 22 Mart 1871'de şu beyanatı vermişti: "Kamuoyunun sürekli denetimi altında tuttuğu, gözetlediği ve tartışma konusu ettiği Meclis üyeleri azledilebilirler, sorumluluk sahibidirler ve hesap vermek zorundadırlar. Yaptıklarımızla uğraşılan, yazgımızla ilgili kararların alındığı yerler hakkında sağlıklı bir bilgimiz olduğunda; işte o zaman, yalnızca o zaman, Cumhuriyet'in yok edilmesi mümkün değildir, diyebiliriz."

Solda, devletin bürokratik merkeziyetçiliğinden kurtulmuş, anti-totaliter bir dünya örgütünün tarihsel yankıları yok değildir. Jean Jaurès ya da Proudhon, kendi dönemlerinde, karşılıklı yardım cemiyetlerinin, federasyonların ve kooperatiflerin özgürleştirici rolünü övmüşlerdi. Ve, Paris Komünü'nün demokratik pratiklerini, belli bir aracın insanları belli bir amaca yönelteceği bilinciyle selamlayan Karl Marx, 1871'de şunu belirtmişti: "İşçi sınıfı, devlet aygıtını mevcut haliyle ele geçirip onu kendi hesabına işletmekle yetinemez." Tersine, "eski baskı aygıtını ortadan kaldırmak" gerekmektedir. Bunu yapmayı denemek ya da, en azından, bu aygıtı marjinalleştirmeyi ummak; internetin vaadi de bu değil mi?

"Liberter" ile "Liberal"in Eklemlenmesi

Uluslararası ekonomi örgütlerinin sorumluları, muhalefetin delici bakışını üzerlerinde her hissettiklerinde bu vaade inanmaya çalıştık. Örneğin,

Dünya Bankası Başkanı James Wolfensohn şöyle yakınmaktadır: "İnsanların örgütlenme kapasitesi korkunç biçimde arttı. Enformasyonun, yanlış bile olsa, büyük etkisi var. Gittiğim her yerde, çocukları katlettiğimizi, çevreyi yok ettiğimizi ve Dünya Bankası'nın her yıl milyarlarca dolar kâr yapıp bunu zengin ülkelere dağıttığını söyleyen insanlarla karşılaşıyorum." Wolfensohn'un sızlanmasına yol açan ve gittiği uzak ülkelerde huzurunu kaçıran bilgi, tüm dünyaya gezegenin büyük ve süreli yayınlarından çok internetten yayılmaktadır.

Bu durumda, "Yaşasın ağların ağı!" mı diyeceğiz? Bu soruya cevap vermek herkesin bildiği bir gerçeği dile getirmeyi gerektirir: İnternet esas olarak, neo-liberalizm karşıtlarının dünyaya hitap etmesini sağlamayı amaçlamıyor. Muhalif bir seferberliği kolaylaştırmaya tüm diğer iletişim araçları (matbaa, karayolu, demiryolu vs.) gibi yatkın olan bu aygıt, günümüzde, yeni dünya düzeninin hizmetindedir. Demokratik potansiyeli adına aracın mükemmelleştirilmesini talep etmek, ekonomik güçler ilişkisinin mevcut durumunda, bizi, böyle bir mükemmelleşmenin yol açma ve yayma riski taşıdığı tahakküm etkilerini (tüketimcilik, toplumsal denetim) düşünmek zorunda bırakır.

"Ağlar" sözcüğünü işiten herkesin kafasında bir şimşek çaksa da, kimilerinde toplumsal bir enternasyonalizm düşü uyandıran şey, diğerlerinde çok daha güçlü bir ticari bağlantı iştahının kabarmasına neden olur. Liberter ile liberalin bu eklemlenmesi çağımıza damgasını vurmuştur. Bu eklemlenme, Batı'da iktidarda bulunan merkez sol kuşağı (Clinton, Blair, Schröder vs.), medyanın en çok şımarttığı politikacı tipini (Cohn-Bendit) ve internetin yıllar içinde geçirdiği dönüşümü temsil eder.

Ve bu türlü türlü tekno-bön bakış açısı, omuz omuza olmadıklarında, ideolojik bir gürültü patırtı içinde yan yana dururlar. "Kesintili bir demokrasiden sürekli bir demokrasiye geçiş"i kutlayan bir Fransız milletvekili, sözlerine "Matra ve Nokia ile gerçekleştirilecek olan ortaklık projesinin imkân tanıyacağı mobil telefonla oy kulanma" olanağını hatırlatarak devam eder, ve sonra da dozunu kaçırmadan son noktayı koyar: "Elektronik-demokrasi, politikanın amaç dışı kullanımını yenebilir". "Web[in] gerçek bir ekonomik ve toplumsal hareket haline geldiği" Çin'i selamlayan haftalık bir reklam dergisi, "toplumsal hareket"ten öncelikli olarak kârlı çıkacakları belirtmeyi de ihmal etmez: AOL, Yahoo, Cisco, Compaq, Intel "ve özellikle de sermaye-riskli büyük yatırımcılar."

Cisco'nun gezegen demokrasisiyle ilgileniyor olması elbette herkesi sevindirmiş olmalı. Daha 1994 yılında, başkan yardımcısı Al Gore bize "demokrasinin yeni Atina çağı"nı müjdelemişti. Altı yıl sonra, bazı küreselleşme karşıtları, internetin "yurttaşlığa geri dönüşü hızlandırdığı" düşüncesiyle ona ayak uydurmanın iyi bir şey olduğuna karar verdiler. Ve, on bin kadının Paris'te toplanmış olmasından dolayı kuşkusuz başı dönmüş Fransız bir kadın militan şu kehanette bulunuyordu: "Feminizm her zaman enternasyonaldi, fakat zenginlerin tekelindeydi. İnternet sayesinde durum değişiyor, artık bütün kadınlar sahip oldukları sessiz sedasız gücü gösterebilirler."

Gazetecilik klişelerinin günümüzdeki bit pazarı (elektronik-demokrasi, elektronik-seçimler, politika.com, interaktif yurttaşlar vs.) geçmişte "özgür radyolar" konusunda oluşturulan söylemi hatırlatmıyor değil; bunların, işbirliğine bağlı doğumu reklam gelirleriyle iç içe giren borsa bilgilerinin tahriklerine uzun süre direnemedi. Her gün biraz daha oligarşik ve eşitsiz bir hal alan bir sistemi, bu durumda yeniden meşrulaştırmış, "demokrasi"yle ve "yurttaşlık"la yeniden bağdaştırmış olmuyor muyuz?

Armand Mattelart bunu belirtmiştir: "Tekno-ütopya, dünya düzeninin serbest değişimci vizyonunu doğallaştırmak amacıyla, kendini, etkileme trafiğinin önde gelen ideolojik silahlarından biri olarak gösterir. [...] Tamamen hükümran bireyler arasında kurulacak bir serbest iletişim alanı ve idealleştirilmiş bir sivil toplum tasarımı karşısında, soyut ve kötücül bir devletin basit tasarımına yardım etmek için de, ancak tekno-liberterler gibi miyop olmak gerekir."Ayrıca, internetin "gelişimine uygun bir ortam" yaratma bahanesiyle, Ekonomik İşbirliği ve Gelişme Örgütü (OECD), bıktırıcı sözlerini neo-liberal kararlar aracılığıyla yenilemeye de can atmıştır: Rekabet, start-up, sermaye-riski, mali pazarların "yenilikçi firmalar"a ayak uydurması, "kışkırtıcı" vergi sistemi. Siber-direniş bağlantılarının bedeli bu mudur, yoksa?

Aslında, internet kime ulaşmaktadır? Fransızların kısa bir süre önce yaptığı iki anket bize bu sorunun cevabını vermektedir: İnternet erişimine sahip olan kişilerin "toplumdaki yerleri sağlamdır: Son dönemde, ekonomideki gelişmeler yüzlerini güldürmüştür." Peki ya şundan kuşku duyabilir miyiz: "İnternet kullanan işçilerin oranı son derece düşüktür." Sayısal bağırtı çağırtının uzağında olan bu işçiler, onları, girişimlerini havaya uçurmakla tehdit ederken, aynı zamanda da yine onlarla "iletişimde bulunmaya" devam etmek zorunda mıdırlar? Gezegenin başka yerlerinde de durum farklı değildir. Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı'nın son raporuna göre,

1999 yılında dünya nüfusunun % 2,4'ü internete bağlanırken, bu oran Latin Amerika ve Karaipler'de % 0,8; Aşağı Sahra Afrikası'nda % 0,1; Güney Afrika'da ise % 0,04'tür.

Bu rapordan çıkan sonuç şudur: "Şimdilik, internetten yalnızca görece varlıklı ve eğitimli kişiler yararlanmaktadır: İnternet kullanıcılarının % 88'i sanayileşmiş ülkelerde yaşamaktadır ve bunların toplamı dünya nüfusunun ancak % 17'sini temsil etmektedir. Terimin ilk anlamıyla "bağlı" olan kişiler, bu araçlara ulaşma imkânı olmayan ve sonuç olarak da, bu dünya çapındaki konserde seslerini duyuramayan yoksullar üzerinde ezici bir avantaja sahiptirler. [...] Dünya çapındaki ağlar, imkânı olanları bağlamakta ve tüm diğerlerini sessizce, neredeyse hissettirmeden dışlamaktadır."

Bu koşullarda, bilgisayarları bilgiyle doldurmak, sonra da bu bilgileri Peru'daki, Hindistan'daki elektronik adreslere, Amerika Birleşik Devletleri'ndeki üç-dört kampüse yaymak, kuşkusuz, iletişim ağının dünya çapında olduğu yanılsamasını yaratırken, bilgiye sahip olma ile eyleme geçmenin aynı şey olduğu yanılsamasına da yol açmaktadır; stratejik düşünce yokluğu meşru kılınır ve mücadelelerin eklemlenmesi sorunu yerini mücadelelerin yan yanalığı sorununa bırakır. Fakat, bu arada "gezegensel demokrasi" de hâlâ çok uzağımızdadır.

Kolektif Deneyimleri Birlikte Yaşamak

Popüler kategorileri tarihsel olarak izne çıkarma, ve hem iktidarı kullanma hem de bu işleyişe karşı çıkma iktidarını hali vakti yerinde "kabileler"e verme geleneği hiç de yeni değildir.

"Sözümona radikal söylem"i ilk çözümleyenlerden biri, çeyrek yüzyıl önce, Christopher Lasch'di; bu söylem, her zaman işçi sınıfına atfedilmiş olan çeşitli "patolojiler" (milliyetçilik, ırkçılık, cinsiyetçilik, otoritarizm, homofobi) şiddetlenirken, genel olarak orta sınıfların taşıyıcısı oldukları bu "yeni toplumsal hareketler"in ortaya çıkışını bahane ederek, ezilenlerin politik ve toplumsal açıdan dışlanmalarını meşrulaştırmayı sağlıyordu.

Günümüzün takınaklı kültü olan "küresellik, hareketlilik ve göçebelik" de aynı kapıya çıkıyor: "Büyükler yerlerinde durmuyorlar. Küçükler yerlerinde sayıyorlar. Birilerinin hareketsizliği, diğerlerinin hareketliliği için gerekli. [...] Küçükler, hep aynı yerde kalarak, aynı zamanda her yerde olamayan ve dokudukları ağları küçükler için genişletmeye devam eden büyüklerin oradaki mevcudiyetini sağlıyorlar."

Manuel Castells'e göre, "İnteraktif iletişimin en sofistike olanakları, daima, en zengin ve en eğitimli ülkelerin en eğitimli ve en hali vakti yerinde kesimine özgü kalmaya devam edecektir." Peki, geleneksel seferberlik biçimleri ne durumdadır? Fransa'da 80'li ve 90'lı yıllarda düzenlenmiş olan ve her yıl yaklaşık on bini bulan gösterilerin tümünü inceleyen Olivier Fillieule, politik bağlanma biçimlerinin sanıldığından çok daha az değişmiş olduğunu saptamıştır. "Medyanın ve ukalaca söylemlerin yaydığı, 'partilerin ve sendikaların artık, eskiden olduğu gibi birtakım çıkarları temsil etme rolünü sürdürmedikleri" şeklindeki fikri de geniş ölçüde çürütmüştür.

Eskiden, muhalif faaliyet, hem "bireylerin koşullara uygun olarak katıldıkları ve ayrıldıkları, aşırı akışkan" bir karakterde değildi, hem de bu faaliyet "hareketlerin geleneksel girişimcilerinin dışında" yer almıyordu, çünkü "sokağa inen grupların başında genellikle işçiler gelmekteydi". Son olarak da, "en önemli seferberlikler, ücretlilerin sendikalarının savunduğu talepler etrafında ortaya çıkmıştır; post-materyalist olarak adlandırılan seferberlikler –ahlakla, çevreyle, kürtaj hakkıyla ilgili eylemler, ya da anti-militarist, hatta genel anlamda politik eylemler de olsalar– gerçekten de başarılı olamamışlardır. Bunlar, aslında mikro-seferberlikler olarak kalmışlardır."

Yeni bohem ve burjuva aristokrasisinin yüksek rütbeli bir papazı bize şunu duyurmuştu: "Sayısal mahalleler içinde toplumsallaşıyoruz, fiziksel uzam artık bunun için hiç de uygun değil." Neyse ki, haktalebi eylemleri başka yerlerde de devam edebilir ve fiziksel olarak birlikte yaşanmış kolektif deneyimleri de kapsayabilir: Toplantılar, gösteriler, şölenler, bildiri ya da gazete dağıtmalar, kalabalıklar. Tıpkı 1995 Kasım-Aralık aylarında olduğu gibi, sayısallaşmamış olarak: Bir toprak parçası üzerine yerleşmiş, bir tarih tarafından şekillendirilmiş olanlar ve "hantal", az hareketli ve kötü "bağlanmış" toplumsal kategoriler için (ve onlarla birlikte) hareket edenler. Ve tecritten çıkmak için teknolojiyi beklemeyenler. Ve, direnmeye devam edecek olanlar; gezegensel ağların düğüm noktalarına nihayet bağlandıkları için değil; en açık seçik sonucu, tacirlerin ve efendilerin iktidarını sürdürmek olan sayısal bir "devrim"i kabul etmemenin aciliyetini, toplumsal deneyimleri, militan pratikleri ve dünyayı kavrayışları sayesinde anlamış olduklarından, direnmeye devam edecek olanlar.

Fransızcadan çeviren: Işık Ergüden

Kırk Mırk, Sarışın Kadınla Bir Şansım Var Galiba

MÜNİR GÖLE

İlk kez kenti bir uçtan ötekine katetmek için bindiğim belediye otobüsünde gelip karşıma oturunca gördüğüm güzel sarışın kadından söz ediyordum bir dostuma. Sarışın kadınla düşlerimde, düşüncelerimde ve de kentin sokaklarında nasıl karşılaştığımı, nasıl hayatının vazgeçilmez bir parçasına dönüştüğümü anlatıyordum. Son gördüğümde bir an benimkine takılan bakışı onun da beni tanıdığını söylüyordu, rastlantının sınırını aşmaya başlamıştık. Dostuma ilk merhaba senaryolarından bahsediyordum, günün birinde hafif bir gülümsemeyle merhaba diyebilmeyi kurduğumdan dem vuruyordum. Ola ki merhabama karşılık alırsam, kısacık bir zamana sığdırmak istediklerimi hesaplıyordum. Sarışın kadın yirmi beş yaşlarında olmalıydı. Konuşmamızın bir yerinde konu yaşa gelecekti belki. Bu konunun açılması düşüncelerimde bile bir tutukluğa neden oluyordu. 'Otuz dokuz' demek yeterince güç gelecekti kuşkusuz. Hele ilk merhaba birkaç ay gecikirse 'Kırk' demek zorunda kalacaktım. Yaşımın başına bir dört gelecek. Hep ileri, hep ileri, sayılar arttıkça artacak. Dostum dört yıl önce dönmüştü o burnu, sırıtarak izliyordu sayıklamalarımı. 'Orta yaş bunalımı' diye fırlattı suratıma, al tepe tepe kullan dercesine. İşitmek istemediğim, beni hazırlıksız yakalayan bu bilgiyi evirip çevirmekten başka birşey kalmıyordu bana.

1

Orta yaş konusu açıldığında, Jung'un gölgesini görmezden gelmek anlamsız kaçar. İyisi mi, düşüncelerimin Jung'un çizdiği eksende dönüp duracağını peşinen kabulleneyim, hatta onlara Jung'un bir benzetmesini kullanarak yol açayım; hayatı, insanca duyguya ve sınırlı bilince sahip güneşin gündelik seyrine benzetiyor Jung. Sabah, bilinçsizliğin gece denizinden uyanan güneş, önünde uzanan pırıl pırıl engin dünyaya bakıyor. Bu dünyanın, gökyüzünde daha yükseklere tırmandıkça daha da genişlediğini, büyüdüğünü görüyor. Yükselmesinin neden olduğu etki alanını fark ettikçe, kendi anlamını kavramaya başlıyor ve en yükseğe ulaşmak onun tek amacı haline geliyor. Bu inançla, güneş seyrini zirveye kadar sürdürüyor, ama biricik olduğundan, varacağı zirveyi önceden kestiremiyor. Ve saat öğleyi vurduğunda iniş başlıyor. İniş, gündüz bağra basılan değerlerin ve ideallerin tersine dönmesi anlamını taşıyor. Güneş, kendi kendiyle çelişkiye düşüyor, sanki ışınlarını dışarıya değil içeriye çevirmesi gerekiyor. Işık ve ısı azalıyor ve nihayet güneş batıyor.

İnsan hayatının öğlesi, Cahit Sıtkı Tarancı'nın 'yaş otuz beş'iyle benim 'kırk'ım arasında bir yerlere düşüyor genellikle. Her ne kadar inişin hikâyesi üzerinde yoğunlaşmak niyetindeysem de, inişin yükselişin bir uzantısı olduğu gerçeği, öğle öncesine de kısaca değinmemi gerektiriyor.

Her insan, bir ana babadan, bir dine bağlı bir ülkenin bir kentinin bir semtinde, bir sosyal ortamda doğar ve büyür. Bu dünya nasıl olursa olsun, dünyanın bütününe yansıtıldığında son derece sınırlı, küçücük bir dünyadır kuşkusuz ve gözlerimizi dünyaya çevirdiğimizde kullandığımız mercek bize olsa olsa eksik bir görüntü sağlayabilir. İlk adımlarımızla birlikte, bu merceğin sınırlarında algıladığımız dünyayı gerçek olarak kabul ederek, seçimler yapmaya başlarız. Çocukken büyüsel bir düşünce tarzını yaşar, yeniyetmeliğimizde de kahramanca düşünmeye başlarız. Sünger gibi emdiğimiz değerlere biraz da içimizden gelen sezgileri karıştırarak yetişkinliğin yoluna koyuluruz. Duygularımızla inançlarımız da sosyal çevrenin beklentilerine uygun olarak yeni amaçlar serer önümüze. İyi bir aile kurup çoluğa çocuğa karışmak, aşk defterlerini sayısız isimle doldurmak, işinde mesleğinde ilerleyip bir yerlere varmak, başarılı olmak, toplumda bir yer edinmek, sosyal düzeyi yükseltmek, tanınmak, sevilmek, vs. Kurulduğunda tıkır tıkır işleyen ya da işlediği sanılan bir sistemdir aradığımız. Yeryüzüne kendi köklerimizi salmaya başlamışızdır. Umutlu, ateşli, güçlü, anlığın parıltısına güven duyarak,

başımıza geleceklerden habersiz, suratımızda mutlu bir maske, hayatın öğle sonrasına doğru ilerleriz, bütünüyle hazırlıksız olduğumuzu bilmeden.

Eugène O'Neil, "Hiçkimse hayatın yaptıklarına karşı duramaz. Sen farkına varamadan olup bitmiştir her şey. Yapılanlar sonra başka şeyler yaptırırlar sana, her şey seninle olmak istediğin arasına girinceye kadar. O zaman da gerçek benliğini çoktan sonsuza dek kaybetmişsindir" diyor.

2

Yeniyetmeliğe, gençliğe, yetişkinliğe karaçalmak, orta yaşı yüceltmek niyetinde değilim elbette. Sarışın kadının daha o noktaya varamadığını gözden uzak tutmuyorum. Orta yaşa gelebilmek için, hayatın öğle öncesinin gücüne, taşkınlığına, yanılgılarına, yanılsamalarına ihtiyacımız olduğunu biliyorum. Buna karşın, yolun yarısında, yarıyolda kimi sorunların ortaya çıkacağını da yadsımamalıyım.

İnsan, hayatının doruk noktasına vardığında katettiği yol, gücünü pekiştirmiştir, kişi fiziksel ve zihinsel yetilerini en elverişli şekilde kullanmayı öğrenmiştir. Genelde mesleki hayatı, parasal durumu, sosyal konumu doyum sağlar hale gelmiştir. Buna karşın, tırmandığı zirveden baktığında önünde uzanan manzara uçsuz bucaksız bir boşluktur. Geriye baktığında ise, kendine amaç seçtiği zirveye ulaştığını fark edecek ve arkasında bıraktığı zorlu tırmanışın belki de hayal ettiği kadar çekici olmadığı gerçeğiyle karşı karşıya kalacaktır. İşte herkesin ağzına çiklet yaptığı 'orta yaş bunalımı' tüm belirtileriyle ortaya çıkmak üzeredir. Zamanın azaldığı hissi, gençlik hayallerinin yıkılması, kurulan hayatın boğuculuğu ve bunun doğal uzantısı olan gerginlik, can sıkıntısı ve içsıkıntısı, depresyon ve endişe, gövdenin değişimlerine gösterilen hassaslık, içedönüklük, hayatın anlamını sorgulama, ilişkilerde doyumsuzluk, umudun azalması, korku, yalnızlık hissi, bir solukta sayabilecek kadar sık işittiğim, korku ve endişeyle kolladığım belirtiler.

Tüm bu saydıklarıma tetik işlevi görecek ana nedenin, ölüm gerçeğiyle karşı karşıya kalmak olduğunu sanıyorum. Kişinin önünde uzanan yol, katettiği yol kadar uzun da olsa, inişin başladığı gerçeği kaçınılmaz bir şekilde dikilmektedir karşısında. Bir daha yapılamayacaklar, bir kez daha yaşanamayacaklar, tekrarlanamayacaklar, kapılarını örtmeye başlamaktadır yavaş yavaş. Sarışın kadının belki de bir sona işaret ettiğini düşündüğüm için açıldım dostuma, bu tedirginliği paylaşmak istedim. Ama kimi yollardan insan tek başına geçmelidir, başkalarının faydası dokunmaz. Doğum gibi, ölüm gi-

bi. Sonuçta, hayatın her evresi dev bir yalnızlık kulesidir, farkına varamasak da, farkına varmayı reddetsek de.

3

Birçok kozmogonide, ölüm bir hata, bir kaza, bir günah, bir rastlantı sonucu ya da bir iblisin, bir büyücünün ya da doğaüstü bir başka yaratığın eliyle yeryüzüne inmiştir. İnsanoğlu ölümlülüğüne, ölümüne inanabilmek için inanılmaz bir neden bulmak zorunda kalmıştır hep. Doğal bir ölüm ya da sınırlı bir yaşam süreci insanoğlu için anlaşılmaz kavramlardır. Yine de birçok kültürün mitlerinde ölüm hayatın bileşenine dönüşmektedir. Daha doğrusu, ölüm yaşama yeni bir boyut getirmekte, insanın varolma şeklini kökten değişime uğratmaktadır. Tinsel varlıklar, ruhanilik, mistiklik, metafizik ölüm kavramının yerleşmesinin doğal bir uzantısıdır.

Ölümde gövdeyle ruhun ayrıştığı inancı, ölümün, ikinci bir doğumun ve yepyeni bir tinsel yaşamın başlangıcı olduğu inancına açılmıştır. Bu yeniden doğum, ölümü bir inisyasyona dönüştürmektedir. Mircea Eliade, her inisyasyonun temelde simgesel bir ölüm ve bunu izleyen bir dirilme ya da bir yeniden doğum olduğunu belirtmektedir. Bir varolma biçiminden bir başka varolma biçimine geçiş, zorunlu olarak, simgesel ölme eylemi aracılığıyla gerçekleşir. Yeni ve daha üstün bir varlığa doğabilmek için, varlığın eski haline ölmesi şarttır. Yeni bir varoluş biçimine bağlanamazsa, insanoğlu için ölüm kabullenilemeyecek bir kavramdır. Böylece insan, hem yaşamı hem de ölümü seçmektedir. Bu noktada, birçok dinde, inanışta görülen, simyanın temelinde yatan karşıtların birleşmesi, yani bir bütünde erime noktasına varıyoruz. Heidegger'e göre, ölüm yokluğun tapınağı olduğu için, varlığı içinde barındırır, gizler. İnsan ölümün kaçınılmazlığını içselleştirme yoluyla, yaşama, varolmaya açılabilir. Ölümle yaşam, yoklukla varlık paradoksal birliktelikleriden kopamazlar. Jung hayatın 'iki büyük gizem arasındaki aydınlık bir aralık' olduğunu söylüyor, ve iki gizemin aslında bir olduğunu ekliyor. Sanırım, orta yaşla ölümün ilintisi yavaş yavaş belirmeye başlıyor.

4

Orta yaşta, kişinin kimliğinin ve bilinçli davranışlarının derin bir değişime uğrayıp yerini yeni anlamlara bıraktığı göz önüne alınırsa, en azından eğretileme yoluyla bir ölümden söz etmek mümkün olabilir. Eski kimlik ölmekte, yeni kimlik doğmaktadır.

Eski ve yeni kimliklere açıklık getirmem gerekiyor bu noktada. Yazımın ilk bölümüne gizlice sıkıştırdığım 'maske' ve 'gölge' kelimeleri, Jung terminolojisindeki gerçek anlamlarını kuşanmak zorunda şimdi. Maske (persona), egonun sosyal yaşam koşullarına bilinçli adaptasyonu diye tanımlanabilir. Yaşamın gereklerine göre, çeşitli maskeler takarız. Ana babamız için bir maske, mesai arkadaşımız için bir maske, sevgilimiz için bir başka maske, hatta köşedeki bakkal için bile özel bir maske. Maske, dış dünyayla iletişim kurmaya yarayan bir araçtır sadece. Buna karşın başkalarının kimliğini maskeleriyle karıştırırız sık sık, hatta bu tuzağa kendimiz düşer, maskemizin, derin gerçeğimizi yansıttığına inanmaya başlarız. Maske birey olduğunu iddia eder, ama Jung'un da dediği gibi 'aslında gerçek değildir, sadece bireyle toplum arasında bir uzlaşmadır... Bir suret, iki boyutlu bir gerçektir.'

Hayatın ilk yarısında, neredeyse bütünüyle ben'in oluşmasına yatırım yaptığımızdan, içsel gerçeklerimizi savsaklarız. Bastırdıklarımız, görmezden geldiklerimiz, yüzeye çıkmasından kaçındıklarımız, kendi çirkinliğimiz olarak algıladıklarımız 'gölge'yi oluştururlar, Jung'a göre. Gölge öfke, cinsellik, yaratıcılık, saldırganlık, sevinç gibi toplum içinde dışa vuramadığımız tüm güdüleri, yani doğayı içermektedir. Jung 'Gölgenin tüm kötülüklerin kaynağı olduğuna inanılıyordu, oysa şimdi ahlaksal olarak kınanan şeylerden başka normal güdüler, yerinde tepkiler, gerçekçi içgörüler, yaratıcı itkiler gibi olumlu nitelikleri de içerdiği anlaşıldı' diyor. Her tür sosyalleşme doğal itkileri engeller, böylece doğanın yararlı yanı da dışlanmış olur.

Yaşanmamış hayatın içeriden dışarıya uğrama çabası, gölgenin kendine yer açmaya çalışması orta yaş dönemine denk gelir. Bu dönemde, kişi ölüm gerçeğiyle yüzleşerek, kalan zamanın kısıtlı olduğunu ve maskenin gerekleri doğrultusunda doğasını bastırmış olduğunu kabullenmek zorunda kalacaktır. Uzun yıllar sürecek bir sorgulama sürecinin başlangıcıdır bu. Hayat ve dünyayla yapılan uzlaşmanın temelinden sarsılacağı an gelip çatmıştır. Orta yaş tinsel bir kriz dönemidir. Bu krizde insan, eski kimliğini yitirmeli ve yeni kimliğine kavuşmalıdır.

5

Dante, "Uyandığımda kendimi karanlık bir ormanda buldum, doğru yolu bütünüyle kaybetmiştim" der orta yaştan bahsederken. Baudelaire ise "Şeytan'ın eli yön verir her hareketimize, tiksindiğimiz şeyler, sevdiğimiz şeylere dönüşür" diyor.

Orta yaşı bir 'eşik dönem' diye tanımlar Murray Stein. Bu eşik dönem, kişinin o güne kadar kabul ettiği rollerle özdeşleşemez hale gelmesiyle başlıyor. Kendini gördüğü ve onayladığı aynanın tuz buz olmasıyla, kişi geçmişinden kopuyor ve belirsiz bir geleceğin başında dikiliyor. Bu boşluk döneminde, artık yitirdiği insanlarla, nesnelerle dolu geçmişini derin bir içsıkıntısıyla anımsıyor ve endişeyle önünde uzanan geleceğinin ıssız manzarasına bakıyor. İçinden bir şeyler gerisin geri güvenlik dolu eski yaşamına dönmeyi isterken, bir başka itki bu hudutları çizilmemiş, yalnız, karanlık yolda ilerlemesi için onu yüreklendiriyor. Orta yaş düşüyor kişiye, çağrılmadan geliveriyor, ağır ağır ya da ansızın.

Kişinin 'yeniden yapılanma'ya başlayabilmesi için, bilinçaltından gelen iletilere kulak kabartması, 'gölge'sinin yavaş yavaş içine sızdığını kabullenmesi gerekiyor artık. Maske, 'gölge'ye yer açmaya başlamak zorundadır bundan böyle. Dışlanmış, aşağı görülmüş gizli varlık kendini hissettirmektedir. Kişi, içinde bir hortlağın uyandığını fark ettiğinde,. tabanları yağlamaya eğilimli olacaktır doğal bir tepkiyle, gerisin geri kaçmanın bir çözüm olduğunu düşünecektir. Orta yaş korkaklarını, kaçaklarını hepimiz iyi biliriz, dudağımızın kenarında hafif alaylı bir gülümseme, göz ucuyla izleriz aramızda olanları: Karılarını terkedip kızı yaşındaki sekreterleriyle ya da komşunun karısıyla kaçan iş adamları, jimnastik hocasıyla ya da en yakın arkadaşının kocasıyla kaçamak yapan ev kadınları, ağızlarında puro, spor arabalarıyla kent turu yapan beyler, kozmetik cennetlerden ve estetik cerrahiden medet umanlar, kızıyla abla-kardeş gibi olmak için didinen anneler, oğullarıyla çapkınlık yapmaya kalkışan babalar, geçmişlerini hasretle ya da pişmanlıkla ananlar, korkuya teslim olup hayattan el ayak çekenler, ve daha niceleri. Eşiği görmezden gelenlerdir onlar, dönüşü olmayan bir yuvarlanmaya kapılmış gidiyorlardır, eski kimliklerine, kullanışlılığını çoktan yitirmiş maskelerine tutunmayı sürdürüyorlardır.

Sosyal yaşam, sadece üretkenliği, başarıyı ödüllendirerek, güvenlik, alışkanlık, düzen ve rahatlığı yücelterek, bireye kısıtlayıcı, sınırlayıcı bir dünya sunar. Kişi, hayatı basite indirgeyebilmek için kaçtığı, tabulaştırdığı sorunları, şüphe duymak yerine kesinliklere yönelme eğilimiyle uzak tutmaya çalışır. Orta yaşta, sosyal modeller, kültürel sınırlamalar, gençlik idealleri, eski alışkanlıklar geçerliliklerini yitirmeye, maskeler düşmeye başlar. James Hollis'in 'orta yaş geçişimi' diye adlandırdığı deneyim, eşiği aşmak yerine regresyonu yeğleyenlerin sandığı gibi dışarıdaki merkezlere odaklı olmayan bir

kimlik ve bütünlük arayışıdır, eski paradigmaların peşinden giderek değil, o güne dek varlığını sadece sezdiğimiz karmakarışık içyollara düşerek, bilmediğimiz tanımadığımız iç derinliklere dalarak yaşanabilir. Jung, yukarıdaki benzetmede, öğle sonrasında güneşin 'sanki ışınlarını dışarıya değil içeriye çevirmesi' gerektiğini belirtiyordu.

Herakleitos, er veya geç her şeyin karşıtına karışacağına işaret etmişti. Maskenin gölgeye, bilincin bilinçaltına yer açacağı bir bölgede bulunmaktadır kendimize giden yol. Karşıtların birleştiği, iç içe girerek kişinin bütünlüğünü, zenginliğini ortaya çıkaracağı yeni bir kimlik, orta yaş arayışının asla ulaşılmayacak, ama sürekli yaşanabilecek tek amacıdır anlayabildiğim kadarıyla. Simyacıların, filozof taşma varabilmek için karşıtları bir araya getirmeye çabaladıklarını iyi biliyorum, belki de onların elde etmeyi arzuladıkları gerçek filozof taşı varlıklarının bütünlüğüydü, hayatın iki yakasından gelen karşıt güçlerin birlikte çekilmesiydi. Özgürlüğe giden yol, böylesi bir çatışmanın, bu çatışmanın neden olduğu iç savaşın ve iç savaşın getireceği acıların ötesinde açılmaktadır. Kişi biricikliğini derinden duyumsamalı ve öznel gerçek'e dönüşmelidir.

6

Jung, her erkeğin bilinçaltında bir dişinin gizli olduğunu söyler, buna da *anima* der. Dişinin içindeki gizli erkek de *animus*'dur. Erkek orta yaştan itibaren animasıyla daha sıkı bir ilişkiye girmelidir, içindeki dişiye yakınlaşmalıdır, onu tanımalı, kabullenmelidir (kadın-animus ilişkisi de aynı tabii). Kişinin bütünlüğe ermesi için gerekli karşıtlardan biridir bu. Erkeğin animasının gelişimi kadınlarla olan ilişkilerinde gözlenir. Animası yeterince gelişmemiş erkek, animusu aynı düzeyde olan kadınların çekimine kapılır, olgunluğa ermemiş animasını yansıtacağı daha genç bir kadın arar. Kadın ise, kendinden daha yaşlı ve sosyal konumu daha yüksek bir erkek aramaktadır. İkisi de ruhlarının eksikliğini diğerine yansıtmak için girişeceklerdir bu ilişkiye, sonuç büyük olasılıkla ikisi için de bir yıkım olacaktır. Buna karşın, erkeğin animasına en iyi ayna tutabilecek kişi de bir başka kadındır. Böylesi bir buluşmanın, karşılıklı bir olgunlaşma sürecinin başlangıcı olabileceği bile düşünülebilir. İlişkilerde hep bir esrar perdesi vardır, nereye gidecekleri belli olmaz. Lafı buraya getirmemde şaşılacak bir şey yok elbette: Kırk mırk, sarışın kadınla bir şansım var galiba.

Geldiler, kurdular, yazdılar, öğrettiler...

Dosya: Türkiye'nin Yabancıları

Türk kültürüne katkıda bulunan yabancılar, özgeçmişleriyle...
Yazarlar: Marcus Aurelius, Bîrûnî, Shem-Top Ibn Falaquare, İbni Manzur, İskenderiyeli Philon, Platon, Güven Turan, Zeki Coşkun... Süheyla Bayrav ve Ferda Keskin:
"Siz misiniz, Burada İşiniz Ne?"...
Tartışma: **Yabancıların Cumhuriyet'e Bıraktıkları.**

Alain Touraine'le özel söyleşi: **"Sosyologlar Tarla Kuşu Gibidir"**, **32 Büst** tartışması 23. **cogito**'nun konuları arasında.



cogito
Üç aylık
düşünce dergisi,
Sayı: 23, Yaz 2000

TÜM KİTABEVLERİ VE
5.000.000 TL
SATIŞ NOKTALARINDA

▶ Filo Adinolfi, Lico Amar, Robert Friedrich Moritz Anhegger, André Antoine, Fritz Arndt, John Ash, Ernst von Aster Ster, Eric Auerbach, James (Arthur) Baldwin, Béla Bartók, George Ewart Beau, Rudolf Belling, Emile Benveniste, Karl Berger, Pehr Vilhelm (Guillaume) Berggren, Paul Martin Bochmann, Paul Bonatz Bonatz, Frieda Böhm, Hugo Braun, Leo Brauner, Adolfo Camozzo, Jupp Derwall, Ernst Diez, Georges Dumézil, Wolfram Eberhard, Carl Ebert, Albert Eckstein, Ernst Arnold Egli, Gunnar Ekelöf, Kurt Erdmann, Erich Frank, John Freely, Hendrich Fromme, Max Fruchtermann, Traugott Fuchs, Ren Gelenbevi, H. Hegyei, Alfred Heilbronn, Elvira de Hidalgo, Paul Hindemith, Ernst Eduard Hirsch, Clemens Holzmeister, Hermann Jansen, (Luri-Georges Karpitch) Karpiç, Gerhard Kessler, Curt Kosswig, Heinrich Krippel, Benno Landsberger, (Edouard Jeanneret-Gris) Le Corbusier, Efraim Lessing, Léopold-Lévy, Arangi Lombardi, Albert Malche, Ernest Mamboury, Robert Mantran, Paul McMillan, Max Meinecke, Wolfgang Müller-Wiener, Rudolf Nissen, Jean Perisson, Ernst Praetorius, Henri Prost, Jean Cezar Reboul, James William Redhouse, Hans Reichenbach, Ernst Reuter, Georg Rhode, Alfons-Maria Schneider, Wilhem Schütte, Philipp Schwartz, Philipp Schweinfurth, Yorgo Seferis, Willy Sperco, Leo Spitzer, Ferdi Statzer, Karl Süssheim, Bruno Taut, Muallim Terzaghi Karl, Andreas Tietze, Lev Troçki, Robert Wagner, Hans Winterstein, David Zirkin, Eduard Zuckmayer

YKY
YAPI KREDİ YAYINLARI KİTABEVLERİ: • İSTANBUL: 212-293 08 24 / 502 • İZMİR: 232-463 82 90 • ANKARA: 312-435 85 94
E-posta: ykkultur@ykykultur.com.tr • Web Sitesi:www.yapikrediyayinlari.com • İnternet satış: www.shop.superonline.com/yky
YAPI KREDİ KÜLTÜR SANAT YAYINCILIK TİC. VE SAN. A.Ş. 212-293 08 24, 252 47 00

Siyasetin Yeni Öznesi

NAZLI ÖKTEN



Fransız sosyolog Alain Touraine'in, tamamı Yapı Kredi Yayınları'ndan çıkan üçlemesinin son kitabı *Birlikte Yaşayabilecek miyiz?*, kendi kendini inşa eden öznenin, diğer öznelerle birarada varoluşunun koşullarının sorgulandığı, sosyoloji ile felsefenin ve siyaset biliminin sınırlarını iç içe geçiren bir eser olarak karşımıza çıkıyor. Almanya'da Jürgen Habermas, Kanada'da Charles Taylor, Amerika'da John Rawls gibi düşünürlerin Aydınlanma geleneğinin kazanımlarını "banyo suyuyla birlikte bebeği de atmadan" koruma ve çokkültürlülüğün yeni koşullarıyla başa çıkabilen bir platform oluşturma çabalarının Fransa ayağı olarak tanımlayabileceğimiz bu üçleme, eşitliği vazetmeye devam ederken farklılığı ezip yok etmeden birlikte yaşamanın kuramsal temellerini arıyor.

Touraine'in, sanayi toplumu sonrası gelişmeleri ele alması bakımından düşüncesinin üçüncü aşamasında, toplumla ilişkisine göre (bir toplumsal hareket içerisinde konumlandığı şekliyle) belirlenmiş "aktör"ün değil, kendini tanımlayan ve kabul ettiren bir öznenin incelenmesi olarak tanımladığı üçlemenin son kitabı olan *Birlikte Yaşayabilecek miyiz?*'de ilk ikisine oranla bir değişimin varlığı gözlenebilir. [1] Alain Touraine, sonuçları önceden belirlenmiş bir çalışmayı parça parça sunmaktan ziyade, düşünce serüvenine eşlik etmeye çağırıyor bizi. Bu anlamda devam eden bir düşünümün, bin evrimin son halkasını oluşturduğu söylenebilir. Üçlemenin başlangıcında mo-

dernliğin ağırlıklı veçhelerinden biri olarak karşımıza çıkan özne, sonunda modernliğin kalbinin attığı yer haline geliyor. *Modernliğin Eleştirisi*'nde rasyonalizasyonun karşısına ahlaki bireyciliği koyarken, *Birlikte Yaşayabilecek miyiz?*'de özneyi modernliğin iki yüzünden biri olarak değil, iki yüzünün arasında duran merkez olarak tanımlıyor. Zaten yazar, kitabın özneye ayırdığı bölümünde "Bir Kitaptan Ötekine" altbaşlığında bu değişimi gözler önüne seriyor.

Touraine'e göre, birlikte yaşamak, bir toplumun birliğini kişiliklerin ve kültürlerin çeşitliliğiyle birleştirmek, ancak kişisel özne düşüncesini merkeze koymakla mümkün. Yazar, ne deneyimin bütünüyle ne de bireye yön gösterip bir eğilim kazandıracak bir üst ilkeyle bir tutulabilecek olan özneyi, bireyin bir eyleyen olmak için harcadığı çabanın kendisi olarak tanımlar. *Birlikte Yaşayabilecek miyiz?* Batı toplumlarının dönüşümüne, ekonominin dünyasallaşmasına ve yeni bilgi edinme yollarının yarattığı sonuçlara değinmekle birlikte, ağırlık merkezini başka bir noktaya taşıması, yani bu olup bitenleri gözleyen bakışın niteliğine yönelik bir inceleme içermesi bakımından önemli bir kitap. Touraine'e göre, dünyayı ve kendimizi algılamak için kullandığımız araçları sorgulamak, seçeneklerimizi, geçmişin düzeninin korunması ve bugünün düzensizliğinin kabulü olarak sınırlandırmamak, yeni ve ortak kişisel yaşam biçimleri tasarlamak ve oluşturmak açısından gerekli.

Kitabın ilk bölümü, Moderndışılaşma (*démodernisation*), ilerlemeye inancın kaybolma sürecine değindikten sonra modern döneme damgasını vurmuş olan çatışmanın, yani merkezi bir devletin oluşumuyla yurttaşların çıkar ve özgürlüklerinin savunulması arasındaki çatışmanın dönüşümünü gözler önüne seriyor. Burada tanımlandığı şekliyle birbirine karşıt olanlar kral ve tebası ya da kapitalist ve proleter değil, ekonomik ya da toplumsal tanımlamalarından çok kültürel tanımlarıyla ortaya çıkan cemaat kimlikleri ve küreselleşmiş bir bilgi. Denklemin bilinmeyeni şu: liberalizm ile cemaat, piyasa ile kültürel kimlik nasıl bağdaşır?

Kitabın ikinci bölümünde, dinselden siyasala, cinselden kültürele uzanan bir yelpazede öznenin yüklemleri konusunda Touraine'in kendi düşünsel geçmişiyle olduğu kadar başka sosyolog ve düşünürlerin (Foucault, Bourdieu, Bataille vb.) eserleriyle de konuştuğunu, iletişim kurduğunu ve hesaplaştığını izlemek, ilgi çekici ve ufuk açıcı olarak nitelendirilebilir. Kitabın toplumsal hareketlerin gerçekçi bir savunması niteliğindeki üçüncü bölümü

ve modernliğin farklı aşamalarının sorgulandığı dördüncü bölümün en ilginç yanı kuşkusuz Hannah Arendt ile uyuşmazlığını dile getirmesidir.

Çokkültürlülük, ulusal devlet ve yurttaşlık, demokrasi ve cumhuriyetçilik üzerine düşünen ikinci kısım, yine yeni merkeze, özneye dönerek etiğe bağımlı kılınmış bir siyasetin kurulması arzusuyla sona eriyor. Kitabın son cümlesi, aslında neden okunması gerektiğini de açıklayan bir çağrı gibi:

"On dokuzuncu yüzyılın ortalarında Avrupalı düşünürler ve siyasiler, artık Fransız Devrimi'nin sonuçlarına değil, sanayi toplumunun ve bu toplumdaki çatışmaların doğuşuna hazırlanmaları gerektiğini anlamak için nasıl büyük bir çaba göstermek zorunda kaldıysalar, bizler de bugün, eğer değişmekte olan bir dünyanın eyleyenleri olmak istiyorsak, güç bir değişimi tamamlamak zorundayız."

Farklılıkların bir arada yaşandığı toplumlardan biri olarak biz de bu değişimi özlerken bir yandan da sancılarını yaşıyoruz. Türkiye Cumhuriyeti için sık sık Fransa'nın Üçüncü Cumhuriyet modeliyle benzeştiği söylenir. Belki bu açıdan bir Fransız sosyologun düşünümlerinde bize biraz daha yakın sorgulamaları bulmayı beklemek abes sayılmaz. Türkiye, geçtiğimiz Ağustos ayında, Birleşmiş Milletler'in 1966 tarihli Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklara Dair Uluslararası Antlaşma ile Medeni ve Siyasi Haklara Dair Uluslararası Antlaşmasına otuz dört yıl sonra imza koydu. Kapsadıkları hak ve özgürlükler bakımından en geniş uluslararası insan hakları antlaşmaları olarak kabul edilen bu antlaşmaları geç imzayalan ve üstelik de azınlıkları ilgilendiren 27. maddeye "ülke bütünlüğüne zarar vermemesi" gibi bir itirazi kayıt düşüren ülke de Fransa değil miydi? Birlikte yaşamak herkesin herkesten öğreneceği birşeyleri olduğunu kabul etmek değil mi zaten?

Notlar

1 Touraine'in bu konudaki açıklamaları için daha önce Cogito'nun 14. ve 23. sayılarında yayınlanmış iki söyleşisine başvurulabilir.

Bir estetik kategori: Gölge

77. **sanatdünyamız**'ın **Çerçeve**'sinde gölge bir estetik kategori olarak inceleniyor... Mehmet Ergüven, Samih Rifat, İsmail Ertürk, Münir Göle, Önay Sözer, E. H. Gombrich, Victor I. Stoichita, Cuniçiro Tanizaki, Pascal Quignard merkeziyle, kenarıyla, köşesiyle, odağıyla, girdisiyle, çıktısıyla, gölgeyi yazıyor... Çerçeve'yi Ayşe Erkmen, Erdağ Aksel, Gülsün Karamustafa, Samih Rifat, Nazif Topçuoğlu, Ahmet Elhan, Seçil Yersel ve Özge Açıkkol'un **sanatdünyamız** için gerçekleştirdiği gölge işlerinden oluşan **Ismarlama Gölgeler** tamamlıyor. Denis Roche'un dünyanın dört bir yanında çektiği "gölge"li fotoğrafları da **Portfolyo** sayfalarında.

Müzenin zararlarını düşünmenin zamanı geldi... **Düşünceler**'de tartışılıyor. Malraux'nun müze hayali ufkumuzu yeniliyor.

Şimdiye kadar ortaya çıkmamış, defterlerinde kalmış Avni Lifij desenleri **Arşivden** bölümünde...

sanatdünyamız, *sanat gündemini belirlemeyi sürdürüyor.*

Üç aylık
kültür ve sanat dergisi,
Sayı: 77, Güz 2000
Çerçeve:
Gölgeye Övgü
240 s., 21 x 30 cm.
Fiyatı:
7.500.000 TL

Ek:
Bir Katedral İnşa Etmek



Üç aylık
kültür ve sanat dergisi,
Sayı: 76, Yaz 2000
Dosya:
Bir Geometri Dersi: Sanat
Fiyatı:
7.500.000 TL



Üç aylık
kültür ve sanat dergisi,
Sayı: 75, Bahar 2000
Dosya:
Marcel Duchamp, Sanarşist
Fiyatı:
7.500.000 TL



Üç aylık
kültür ve sanat dergisi.
Sayı: 74, Kış 1999
Dosya:
Sanatın "Gambaz"ları
Fiyatı:
7.500.000 TL



YKY
YAPI KREDİ YAYINLARI KİTABEVLERİ: • İSTANBUL: 212-293 08 24 / 502 • İZMİR: 232-463 82 90 • ANKARA: 312-435 85 94
E-posta: ykkultur@ykykultur.com.tr • Web Sitesi:www.yapikrediyayinlari.com • İnternet satış: www.shop.superonline.com/yky
YAPI KREDİ KÜLTÜR SANAT YAYINCILIK TİC. VE SAN. A.Ş. 212-293 08 24, 252 47 00

Leonardo: İlk Bilim Adamı

R. Mc NEILL ALEXANDER

Ressam olarak dehası tartışma götürmeyen Leonardo da Vinci çok sayıdaki makine tasarımıyla da hayranlık uyandırır. Bu makineler büyük bir olasılıkla çalışmayacak olsalar da, onun mekanik ilkeleri konusundaki derin kavrayışını ortaya koyarlar – insan gücüyle çalışan sarmal pervaneli helikopteri anımsıyor musunuz?

Şimdi Michael White, Leonardo'nun aynı zamanda ilk bilim adamı olduğunu öne sürüyor. Aslına bakılırsa, White'ın kitabındaki on iki bölümden yalnızca üçü bu iddiayı ve Leonardo'nun bilime sözde katkılarını ele alıyor. Gene de, kitabın kalanı son derece ilginç: Leonardo'nun sefa düşkünü bir babanın gayri meşru oğlu olduğu, büyükannesiyle büyükbabası tarafından yetiştirildiği, daha sonra dönemin önde gelen Floransalı ressamı Andrea Verrocchio'nun yanına çırak verildiği anlatılıyor. Leonardo'nun üç gençle birlikte eşcinsellik iddiasıyla yargılandığı ve aklandığı anlatılıyor. Göründüğü kadarıyla üç gençten biri güçlü Medici ailesinin yakını ve suçlama siyasi nedenlerle uydurulmuş.

Otuz yaşına geldiğinde Leonardo Floransa'da ressam olarak sağlam bir yer edinmiş, ama Milano'ya gitmiş ve birkaç yıl sonra dük sarayının seçkin bir üyesi haline gelmişti; görevleri arasında saray eğlenceleri için mekanik tiyatro gereçlerinin tasarımı da yer alıyordu. İleri yaşlarında bir şehirden ötekine gitmiş, büyük bir sanatçı olarak karşılanmış ve 1519'da (söylendiğine göre) Fransa Kralı I. François'nm kolları arasında ölmüştür.

Leonardo'nun bilim adamlığına ilişkin veriler azdır. Evet, bazı keskin gözlemleri olmuştur. Örneğin, defterlerinden birinde, suya atılan bir ta-







şın oluşturduğu halkaları betimler ve su yüzündeki saman parçalarının başlangıçtaki konumlarında kaldığını, bunun da, dalgaların dışa doğru hareket etmesine karşın suyun hareket etmediğini gösterdiğini not düşer.

Ayrıca Leonardo, sıçrayan bir insanın kumdaki ayak izlerinin, aynı kişinin ayakta dururken ve sırtında bir başkasını taşırken bıraktığı ayak izlerinden daha derin olduğunu gözlemiş ve sıçrayan ayakların bedenin ağırlığının iki katından fazla güç oluşturabileceği sonucuna varmıştır. Leonardo, bir başka bölümde, kuşların uçuşu hakkında Newton'ın üçüncü hareket yasasını (etki-tepki yasası) önceler görünen gözlemlerde bulunmuştur. Leonardo'nun geceleri gizlice gerçekleştirmek zorunda kaldığı insan kadavraları kesimlerine dayanan, çok sayıda güzel, ayrıntılı ve doğru anatomik çizimleri vardır.

White, kitabın çeşitli yerlerinde, Leonardo'ya hak ettiğinden fazla nitelik atfediyor: Leonardo'nun akan su üzerindeki halkalara ilişkin gözlemlerinin Doppler etkisinin bir betimlemesini oluşturduğunu; bir bardak suyun güneşli bir pencere pervazında meydana getirdiği tayfa ilişkin gözlemlerinin gene Newton'ı önceledeğini öne sürüyor. White'ın bir başka iddiası da, Leonardo'nun kadavraların kasları yerine ipler geçirdiği ve kasların işlevlerini irdelemek için bunları çektiği; oysa göründüğü kadarıyla defterdeki bölüm birbirini örten kasların konumlarını gösteren şemaların nasıl çizilebileceğini göstermekten ibaret.

Leonardo'nun gözlemlerinin bilimsel olup olmadığı tartışılabilir, ama hiç kuşkusuz bu gözlemleri yüz yıl sonra William Harvey'in gerçekleştirdiği ve kan dolaşımını ortaya koyduğu sis-

tematik deneyleriyle ya da Galileo'nun topların yamaçlardan aşağı sabit hızla yuvarlandığını keşfettiği deneyleriyle karşılaştıramayız.

Teknik kitaplar yayımlama kavramının XV. yüzyılda gelişme göstermesine rağmen (akla Alberti'nin mimari konusundaki kitabı geliyor), Leonardo hiçbir şey yayımlamamış, dolayısıyla bilginin kayda geçirilmesine hiçbir katkıda bulunmamıştır. Aslına bakılırsa, White, Leonardo'yu, çok sayıda siparişi bitirmeden yarıda bırakan disiplinsiz tuhaf bir kişi olarak, ilgilendiği her şey hakkında yazdığı binlerce sayfalık notlarını düzene koymakta pek ilerleme kaydedemeyen birisi olarak sunuyor bize.

Genel olarak bakıldığında, White aydınlatıcı bir kitap yazmış, ama Leonardo'nun ilk bilim adamı olduğu saptaması beni hiçbir biçimde ikna etmedi.

İngilizceden çeviren: Ülkü Tamer

Postmodern Hesaplaşmalar: Geçiştekilerin Uğrakları

KAAN H. ÖKTEN

Geçişteyiz. Übergang zum anderen Anfang: öteye, bir şeylerden geçerek, geçilesi bir "var"maya, öteki "baş"a... Everest Yayınları'ndan çıkan "Postmodern Hesaplaşmalar", bu geçişin güzergâhını, yol üstü uğraklarını küçük kitaplar halinde betimliyor. Bunun için bir yönteme başvurmak zorunda: "iz" koleksiyonculuğu gibi. Şimdilik beş isim-beş mevzu yayımlandı: Nietzsche/Postmodernizm, Foucault/Kaçıklık, Baudrillard/Milenyum, Einstein/Güneş Tutulması, Derrida/Tarihin Sonu. Yakında beş isim/mevzu çifti daha çıkacak. Adeta birer izlek... Güzergâh üzerine yerleştirilen imler, geçerken bırakılan pirinç taneleri gibi.

"Postmodern Hesaplaşmalar"da sanki Heidegger'in Beiträge zur Philosophie'de (Gesamtausgabe, Cilt 65) sözünü ettiği Übergang'ın adımları toplanmış. Bu bir Gang, hem adım adım yürüme, hem de bir geçit, koridor, bir yeri başka bir yere bağlayan, içinden yürüyüp geçilebilen bir bağlantı. Deleuze-vari kök-sap. Türkiye'de postmodernlikle ilgili pek çok eser (telif, tercüme) yayımlandı. Ama bu dizinin özelliği başka: küçük boyutlu olması. Güzergâhın uğrakları aslında bir Augenblick: göz kırpması, anlık parlama. Katre. Bu sebeple dizideki kitaplar hacmen küçük, ama içerikleriyle katre içinde derya.

Geçişte olduğumuzu nasıl anlıyoruz? Söz "baş"a dönüyor. Göz "ufuk" tarıyor, zamanın ufkunu. Kendimizi konumlandırırken fides et ratio, akıl ve iman'ı rehber edinemeyeceğimizi anlıyor, böyle olduğunu hissediyoruz. Sözümüz ve gözümüz başka ufka yönelirken kendimizi bulmaya çalışıyoruz. Akıl-İman üstsöyleminin zati (Dasein'sal) varlığımızın zenginliğini daralttığını, bazen –yoksa çoğunlukla mı?– varlığımızı kararttığını keşfediyoruz. Geçmiştekilerin neler yaşadıklarını görüyoruz. Biz geçiştekiler Nietzsche'nin "düş"ündüğü İnsan'ı yavaş yavaş kavrıyor gibiyiz. Sürekli geçiş. İşitme. Burnağımız sallantıda. "Dünya'da-olmak"tan korkuyoruz. Bu korkuyu hissedi-

yoruz. Geçiştekiler bunu hissedenlerdir. Artık kendimizle en saf biçimde yüzleşiyoruz. Üstsöylemsel sığınaklarımızın içsel karanlığından çıkıyoruz. Çıkış nerede, nereye? Bilmiyoruz. Gang'dayız. Ağır ağır çıkıyor, yürüyoruz.

"Postmodern Hesaplaşmalar" bu yürüyüşü yansıtıyor. Derrida'nın, tarih ve zaman içine bırakılmış varlıklar olduğumuzu kavrayarak içine bırakılmışlığımızın yapısökümünü "sonculuk" örneğinde ele alması önemli. Zaman akıp giden bir çeşme değil. Bizim zamanımız. Biz zamanız. Tarih bu nedenle apayrı bir duyguyla üzerinde düşünülmesi gereken bir gerçeklik. Tarih sözde özgürleşmelerin arenası değil, kendimizi bizatihi gerçekleştirdiğimiz, tebarüz ettirdiğimiz, varlığımızın algılanabilir/duyumsanabilir (Söz-Göz) biçimi. Bu sebeple Derrida, postmodern kültürün putu değil. O, geçişin şahidi. Geçişteki.



Dizinin diğer isimleri de öyle. Örneğin Einstein. Başlarda üniversiteye kabul edilmeyen düz bir memur. Ama fen bilimleri ve felsefe Einstein'la birlikte kökten değişti. Akıl-İman üstsöyleminin temel taşlarını sökerek geride bıraktı. Aristoteles'in "ilk hareket ettireninden", teolojinin hakikat ruhundan Einstein'la sıyrıldık. Zamanın ve mekânın 'bize-göreliğini' tesis ederek Kant'la gelen devrimi tamamına erdirdi. Geçiştekilerin en parlaklarından o.



Fakat geçiştekileri geçmiştekilerin kategorilerine sokmaya kalkmak ne yaman bir direniş örneği. Einstein'a dâhi, Nietzsche'ye deli, Derrida'ya uçuk, Baudrillard'a cambaz yaftalarını yapıştırarak ayak diretiyor geçmiştekiler. Tuzak! Bazen kendileri bile düşüyor bu tuzağa. Geçiştekilerin gözü, sözü açık olmalı o halde. Geçiş ihtişamlı değil çünkü. Sakin. Yavaş yavaş.



Geçiştekileriz. On sekizinci yüzyılın *ratio*'su ya da on ikinci yüzyılın *fides*'i, "tin tarihi"nin konusu oldu. Yeni bir "öz"leşimin, "baş"langıcın yolundayız. "Var"acağımız menzil "var"lıktır. İzleyeceğimiz güzergâhsa belli değil. Bu yüzden izleğin uğraklarına bakmak önemli.

Bizi hangi uğrak bekliyor, bilmiyoruz?

www.yapikrediyayinlari.com

Back Forward Stop Refresh Home Favorites History Search AutoFill Larger Smaller Print Mail Preferences

Address: http://www.yapikrediyayinlari.com Go

Favorites History Search Page Holder

Yeni adres, yeni site tık'ır tık'ır...

www.yapikrediyayinlari.com

YKY kitaplarının tam kataloğu, yeni çıkan kitaplar, dergiler; yazar ve çevirmen adayları için öneriler; % 25 indirimle kitap ve konser, gösteri bileti satışları, özel kitaplarda özel indirimler...

ayrıca iyi edebiyat için tık'la
www.kitaplikyky.com

dünyanın ve Türkiye'nin sanat gündemi için tık'la
www.sanatdunyamiz.com

düşüncenin enlem ve boylamları için tık'la
www.cogitoyky.com

Yazma eserleriyle, koleksiyonlarıyla büyük bir araştırma kütüphanesine, Sermet Çifter Kütüphanesi'ne girmek için tık'la
www.kitapyky.com

Yapı Kredi Sanat Festivali 2000,
Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık'ın tüm etkinlikleri için tık'la
www.ykykultur.com.tr

Internet zone

Okur Mektubu

Prof. Dr. NEJAT AKAR

Sayın Editör,

Cogito dergisinin "Türkiye'nin Yabancıları" temel konusu ile yayınlanan Ağustos-2000 sayısını ilgiyle okudum. Dergide yer alan fihristte Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesinin bazı bölümlerini kuran yabancı öğretim üyelerinin listede yer almadığını üzelerek gördüm. Doğaldır ki tüm yabancıların böyle bir listede yer alması beklenemez. Ancak kurdukları bölümlerde yaşayan, yetiştirdikleri ile bir döneme damgalarını vuran bu insanların fihrist kapsamına alınması gerekir kanısındayım.

Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesinin kuruluş aşamasında (1945), Deri Hastalıkları Kliniğinde Ord. Prof. Dr. Alfred Marchionini (Önce Ankara Numune Hastanesinde görev aldı; 1945'de Tıp Fakültesine geçti, 1949 yılı başında Almanya'ya döndü); Farmakoloji Kürsüsünde Ord. Prof. Paul Pluewka (Refik Saydam Hıfzısıhha Enstitüsü Farmakodinami Şubesi Müdürlüğü görevinden 1945'de Tıp Fakültesine geçti. 1954 yılında Almanya'ya geri döndü. 9 yılı fakültede olmak üzere 18 yıl Türkiye'de kaldı. Sağlık bakanlığının ruhsat işlemlerini bilimsel kurallara oturtması yanı sıra midriyatik ilaçların etkisini ölçen bir yöntemi de tanımladı) Genel Cerrahi Kliniğinde Ord. Prof. Dr. Edward Melchior (1945'de Tıp Fakütesine geçti, 1954 yılında Almanya'ya döndü); Fizyoloji Kürsüsünde Prof. Dr. Nathan Scheinfinkel (Aslen İsviçre'lidir. 1946 yılından itibaren kürsünün kuruluşunda çalışmış, 1957 yılına kadar da orada bulunmuştur); Çocuk Kürsüsünde Ord. Prof. Dr. Albert Eckstein çok önemli görevler üstlenmişler ve öğrencilerin yetişmesinde katkıda bulunmuşlardır.

Her ne kadar, hazırlamış olduğunuz fihristte Ord. Prof. Dr. Albert Eckstein yer almaktaysa da bazı ilginç noktaların eklenmesinde yarar görüyorum.

Ord. Prof. Dr. Albert Eckstein 1935-1950 yılları arasında Ankara Numune hastanesinde çalışmış; Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesinin kurulması ile Çocuk Kürsüsünün başına geçmiş, asistanları da daha sonraki yıllarda Türkiye'deki çocuk kliniklerinin kurucuları olmuşlar ve çocuk sağlığına büyük katkıda bulunmuşlardır. Prof. Dr. Sabiha Özgür (Ege Üniversitesi Tıp Fakültesi); Dr. Selahattin Tekand (Dr. Behçet Uz Çocuk Hastanesi); Dr. Neriman Olgür (Haydarpaşa Numune Hastanesi Çocuk Bölümü), Prof. Dr. Bahtiyar Demirağ (Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi)). 1937-1938 yıllarında Sağlık Bakanı Dr. Refik Saydam'ın görevlendirmesi ile Anadolu'da 25 vilayette ve köylerinde Çocuk ve Kadın Sağlığı konularında araştırma yapmış ve koruyucu pediatri konusunda devlet politikasını yönlendiren bir rapor yazmıştır. Eşi çocuk doktoru olan Erna Eckstein ile oğlu Dr. Herbert Eckstein Nisan 1958 ile Aralık 1960 tarihleri arasında Hacettepe Çocuk Hastanesinde çocuk cerrahı olarak çalışmışlar ve o bölümün kuruluşuna katkıda bulunmuşlardır. Ayrıca Üriner Sistem taşları konusu doktorun ilgi alanına girmektedir ve Anadolu'da saha çalışmalarında bulunmuştur. Adına 1995 yılında bir bilimsel anı kitabı yayınlanmıştır.

Cogito'nun bu sayısında yer alan Samih Rıfat imzalı yazıda Ord. Prof. Dr. Albert Eckstein'ın ismi doğal olarak geçmemektedir. Ancak ürettikleri ve yaptıkları ile o yazıda yer almasının uygun olacağı kanısındayım. Kendisi gerçek bir amatör fotoğrafçı olan Ord. Prof. Dr. Eckstein'ın özellikle 1937 ve 1938 yıllarında Anadolu köylerinde çektiği anne/çocuk/köy görüntüleri o dönemi yansıtan birer belgedir. Othmar Pferschy ile de yakın arkadaşlığı olan Eckstein'ın bu fotoğraflarından bazıları 1939 New York Dünya Fuarında Türk Pavyonunu süslemiş ve Bolu Mengen'de çektiği bir fotoğraf 10 Türk Lirasının arkasına basılmıştır.

Ayrıca Ord. Prof. Dr. Eckstein'ın o dönemde çekmiş olduğu henüz yayınlanmamış bir de filmi bulunmaktadır.

geçen sayıdakiler

Türkiye'nin Yabancıları

Cogito / Sayı: 23

Editörden / Ayşe Erdem • Enis Batur: *Yaban-cı-lık* **Rüzgâr Gülü** / Münir Göle • Kopernik • Levend Eğriboz • Mustafa Aktar • Mark Mazower • Pierre Hassner • Selahattin Özpalabıyıklar • Ann Gerhart • Emre Özcan • Ferda Keskin **Söyleşi-Özel** / Alain Touraine • Ferhat Kentel: *"Sosyologlar Tarla Kuşu Gibidir"* **Yeni Perspektifler** / Bülent Tanör: *İnsan Hakları* • Kostas Axelos: *"Özyaşamöyküsel" Değinmeler* • Edward S. Herman: *Küreselleşme Tehdidi* **Dosya: Türkiye'nin Yabancıları** / **Klasik** / Marcus Aurelius: *Dünyaya Yabancı* • Bîrûnî: *Hindular ve Yabancılar* • Shem-Tob Ibn Falaquera: *Gerçek Bilge Yabancıdır* • İbni Manzur: *Yabancıya Dair Hadis* • İskenderiyeli Philon: *Yahudilere Yöneltilen Yabancılık Suçlaması* • Platon: *Yabancıların Ağırlanması* **Söyleşi** / Aykut Kazancıgil - İlber Ortaylı - Uğur Tanyeli: *Yabancıların Cumhuriyet'e Bıraktıkları* • Güven Turan: *Geldiler... Gördüler... Yazdılar...* • Samih Rifat: *Josef'in Düşürdüğü Film ya da Yabancı Bakacından Türkiye* **Söyleşi** / Süheyla Bayrav - Ferda Keskin: *"Siz misiniz? Burada İşiniz Ne?"* • Zeki Coşkun: *İmparatorluk Bakiyesi Erken Küreselleşir* **Fihrist** / **Tıpkı Basım** / Ernst von Aster: *Felsefe ve İstanbul Üniversitesinde Felsefe Tedrisatı* • Erich Auerbach: *Edebiyat ve Harp* **Gündem/Tartışma** / Ali Akay - Ayfer Tunç - Artun Ünsal - Yankı Yazgan: *Soyunan, Okuyan, Soyan Bir Kitap "32 Büst"* **Takıntılar** / Münir Göle: *Gözlerim Gözlerimde* **Kitap** / Güven Turan: *Kentli Olmak Kenti Tanımak* **Geçen Sayıdakiler** / Sayı 23: *Türkiye'nin Yabancıları* **Yazarlar Hakkında**

"Dar kapıdan girin..." *

* (Mattaya göre İncil 7:13)

Kafka kapısı:

Bir şatonun dehlizleri

Deleuze ile Guattari, Kafka ve yapıtları için yapılmış bütün yorumları bir kenarda bırakıyor ve bu "Şato"nun kapısını aralayacak kavramların izini sürüyorlar. **Kafka/ Minör Bir Edebiyat İçin**, Kafka'yı yeniden değerlendirmek, metinlerinin felsefi boyutlarını görmek isteyenler için eşsiz bir kaynak.



Kafka/Minör Bir Edebiyat İçin.
Gilles Deleuze-Félix Guattari
126 s., 2.750.000 TL

Hegel kapısı:

Tin, diyalektik ve fenomenolojiye giriş

Jacques Lacan, Maurice Merleau-Ponty, Alfred Adler, Raymond Kaufmann, André Breton, Jean-Paul Sartre, Simone de Beauvoir, Francis Fukuyama gibi 20. yüzyıl düşünce dünyasını yönlendirmiş isimlerin arkasındaki Alexandre Kojève, Hegel'i açıyor, anlaşılır kılıyor; düşünceleriyle, kişiliğiyle yepyeni bir Hegel portresi çiziyor.



Hegel Felsefesine Giriş.
Alexandre Kojève
280 s., 4.500.000 TL

Touraine kapısı:

Birlikte yaşamanın koşulları

Toplum bütünlüğü içinde azınlıklar, göçmenler, mezhepler, topluluklar, okullar... Bir yanda da küreselleşme... Milyarlarca insanın aynı nesneleri kullanması, aynı malları tüketmesi birlikte yaşamak için yeterli mi? Farklı amaçlar için aynı araçları kullanmamız birlikte yaşayabileceğimizi gösteriyor mu? Fransız toplumbilimci Touraine, bu yeni çağdaki toplumsal varoluşu tüm boyutlarıyla sorguluyor, sorularıyla yeni kapılar açıyor.



Birlikte Yaşayabilecek miyiz?.
Alain Touraine
418 s., 6.000.000 TL

YKY
YAPI KREDİ YAYINLARI KİTABEVLERİ: • İSTANBUL: 212-293 08 24 / 502 • İZMİR: 232-463 82 90 • ANKARA: 312-435 85 94
E-posta: ykkultur@ykykultur.com.tr • Web Sitesi:www.yapikrediyayinlari.com • **İnternet satış: www.shop.superonline.com/yky**
YAPI KREDİ KÜLTÜR SANAT YAYINCILIK TİC. VE SAN. A.Ş. 212-293 08 24, 252 47 00

Yazarlar Hakkında

SOYADI SIRASIYLA

Hulki Aktunç: 1949 yılında İstanbul'da doğdu. İ.Ü. Hukuk Fakültesine girdi. Yüksek öğrenimini sürdürmedi. Yazı yaşamı, dönemin önemli dergilerinden Yeni Ufuklar'da başladı. İlk kitabı *Gidenler Dönmeyenler* ile TDK Öykü Ödülünü, *Bir Çağ Yangını* romanı ile Abdi İpekçi Ödülünü, *Bir Yer Göstericinin Hayatı* ile Yunus Nadi Öykü Ödülünü kazandı. Aktunç, kendisine özgü bir üslup geliştirdiği öykülerinde ve romanlarında, bir yandan ülkemiz düzyazı/anlatı geleneklerini günümüze doğru değerlendirirken, bir yandan da öncü anlatım denemelerine girişir. *Sır Kâtibi, Islıkla Tarihçe, Adresim Aynalar, İnsan Aşklarının Külüdür, Istıraplar Ansiklopedisi, Gidenler Dönmeyenler, Kurtarılmış Haziran, Ten ve Gölge, Bir Yer Göstericinin Hayatı, Güz Her Şeyi Bilir, Bir Çağ Yangını, Son İki Eylül, Erotologya?, Türkçe'nin Büyük Argo Sözlüğü* yapıtları arasındadır. Bütün yapıtları Yapı Kredi Yayınları tarafından yayımlanacaktır.

Sermet Muhtar Alus: Kaybolan İstanbul'un gündelik hayatını bütün ayrıntılarıyla anlatan, yazdığı eserlerle bir dönemin geniş panoramasını çizen İstanbul aşığı yazar, 28 Mayıs 1887'de İstanbul'da doğdu. Askerî Müze Müdürü Ahmed Muhtar Paşa'nın oğlu olan Alus, Galatasaray Lisesi'nden mezun olduktan sonra hukuk eğitimi gördü. Sait Hikmet'le birlikte el-Ûfürük dergisini çıkardı. Davul'da yazılar yazdı. Bu yıllarda Askerî Müze'de çalışan Alus, bir yandan çeşitli gazetelere yazılar yazarken, diğer yandan da telif ve uyarlama biçiminde tiyatro eserleri kaleme aldı. İstanbul, üzerine yazı dizilerini yayınlamaya 30'lu yıllarda başlayan Alus Akşam, Vakit, Tan, Tasvir-i Efkâr, Vatan ve Yeni Sabah gibi gazetelerle birlikte Yedigün, Yeni Mecmua, Akbaba, Amcabey vb. dergilerin vazgeçilmez yazarı oldu. 30 Sene Evvel İstanbul, İstanbul Kazan Ben Kepçe, Masal Olanlar, Eski Defterdekiler, Eski Günlerde, Gördüklerim Duyduklarım ve daha birçok yazı dizisinin yanısıra yine eski İstanbul hayatının çevresinde gelişen olayları, dönemin kişilerini konu edinen, gündelik haya-

tm bütün ayrıntılarının tasvir edildiği romanlar yazdı. *Kıvırcık Paşa, Pembe Maşlahlı Gelin* vb. gibi kitaplaşmış romanlarının yanısıra *Sülün Bey'in Hatıraları, Agob'un Kazı, Nanemolla, Onikiler, Havalanmalar* vb. gibi kitap haline gelmemiş, gazetelerde yayımlanmış eserleri de bulunan Sermet Muhtar Alus 18 Mayıs 1952'de İstanbul'da öldü.

Oruç Aruoba: 1948'de doğdu. 1973'ten başlayarak Hacettepe, Tübingen ve Victoria-Wellington üniversitelerinde akademisyen ve öğretim görevlisi olarak çalıştı. 1983'te üniversiteyi terketti, İstanbul'a yerleşerek çeşitli yayın kuruluşlarında çalıştı, yazı ve çeviri işleriyle uğraştı. Hume'dan, Nietzsche'den, Wittgenstein'dan, Rilke'den, Celan'dan, Başo'dan çeviriler yaptı. 1990-92 arasında *Yürüme Üçlüsü* içinde yer alan *Yürüme - De ki İşte – Tümceler* adlı kitapları yayımladı. Bu diziyi, *Hani (1993) Uzak (1995)* ve *Yakın (1997)* adlı kitaplar izledi. Yazarın ayrıca şiir kitapları da bulunmaktadır: Sonuncu şiir kitabı, *Ne ki hiç (Varlık, 1992)*, haikulardan oluşmaktadır.

Enis Batur: Son kitabı *Başkalaşımlar I-X* (2. baskı), *Başkalaşımlar XI-XX* YKY'den çıktı.

John Berger: 1926 yılında Londra'da doğdu. Yazın hayatına sanat eleştirmenliğiyle başladı, daha sonra yayımladığı şiirler, romanlar ve oyunlarla yaygın bir üne kavuştu. Aynı zamanda ressam olan Berger, edebiyat alanında 1972 yılında Booker, 1991 yılında Petrarca ödüllerini kazandı. Eserleri: *Görme Biçimleri, Picasso'nun Başarısı ve Başarısızlığı, Sanat ve Devrim, Yedinci Adam.* John Berger'ın Selçuk Demirel ile birlikte imza attığı *Kıyıdaki Adam* ve Katya Berger Andreadakis ile birlikte yazdığı *Tiziano* adlı eserleri Yapı Kredi Yayınları tarafından yayımlanmıştı.

Patrick Crogan: Patrick Crogan, "Film Çalışmaları", "Sanat Tarihi ve Teori", "Çizim Tarihi ve Teori" konularında çeşitli üniversitelerde ders verdi. Lisansüstü araştırması için 1990-1991 yılları arasında Paris Programı'nda, Jacques Derrida ve Paul Virilio ile çalıştı. Halen "Power Department of the Art"da "Paul Virilio ve Teknoloji Sorunu" adlı doktora çalışmasını yürütmekte.

Orhan Cem Çetin: 1960 İstanbul doğumlu. Fotoğraf alanında kendisini yetiştirdi. Boğaziçi Üniversitesinde Psikoloji eğitimi aldı. Çok sayıda sergi ve gösteri gerçekleştirdi. 1990'dan bu yana kendi stüdyosu Hezarfen Fotografya'da tanıtım fotoğrafçılığı ve çevirmenlik yapıyor. Yıldız Teknik Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu Fotoğraf Programı öğretim görevlisi olan Çetin, Açık Radyo'da, Aya Seyahat adlı bir radyo programı da yapmıştı.

Mehmet Ergüven: 1947'de doğdu. Münih Devlet Akademisi'nde önce şan, sonra da opera rejisörlüğü konusunda eğitim gördükten sonra (1969-1977) Türkiye'ye döndü. Çeşitli yayın organlarında yayımlanan edebiyat, resim, müzik ağırlıklı deneme, inceleme ve çevirileriyle öne çıkan Ergüven 1982'de Gösteri Deneme ödülünü kazandı.

1991 yılında en iyi tiyatro yönetmeni ödülü alan yazarın ilk kitabı resim ve müzik yazılarını topladığı *Sesle Renk Arasında*'dır. Diğer kitapları; *Mavi Sakal Haklı, Yoruma Doğru* (YKY), *Pusudaki Ten, Sırdaş Görüntüler*'dir.

Yavuz Erten: Saint Benoit mezunudur. Psikoloji lisans ve yüksek lisans eğitimlerini Boğaziçi Üniversitesi'nde tamamladı. 1990 yılından bu yana İçgörü Psikoterapi Merkezi'nde terapistlik ve yöneticilik yapmaktadır. Boğaziçi Üniversitesi'nde yarı-zamanlı öğretim üyesi olan Erten, merkezi New York'ta bulunan National Institute for Psychoanalysis (NIP)'de psikanaliz eğitimine devam etmektedir. *Yoga Yapabilen Bir Tekir* ve *Psikanalizden Dinamik Psikoterapilere* isimli iki kitabı bulunmaktadır.

René Girard: 1923'de Avignon'da doğdu, Stanford Üniversitesi'nde uzun yıllar Fransız Edebiyatı okuttu. Kitapları bütün dünya dillerine çevrildi. Başlıcaları: *La Violence et le Sacré/Şiddet ve Kutsallık (Grasset, 1972); Des choses cachées depuis la fondation du monde/Dünyanın Kuruluşundan Beri Gizli Kalmış Şeyler (Grasset, 1978).*

Münir Göle: 1961'de İstanbul'da doğan Münir Göle, Boğaziçi Üniversitesi'ni bitirdi, önce Floransa, ardından Lozan, Yens ve Cenevre'de yaşadı. Halen Como yakınlarında fotoğraf ve yazı çalışmalarını sürdüren Göle, uzun yolculuklarının ürünü olan birçok kişisel sergi açmış, Fowles, Tabucchi, Borges vb. yazarlardan çeviriler yapmıştır. *Yansılar Kitabı* ve *Uzak Bir Gölge* başlıklı iki kitabı vardır.

Serge Halimi: Paris Üniversitesi, -8-'de profesör ve Le Monde Diplomatique gazetesi redaktörü.

Ahmet Kuyaş: 1952'de İstanbul'da doğdu. Fransa'da ve Kanada'da tarih öğrenimi gördü. ABD'de öğretim üyeliği yaptı. 1996'dan beri Galatasaray Üniversitesi'nde Kamu Yönetim Bölümü'nde öğretim üyesi, Boğaziçi Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü'nde de misafir öğretim üyesi olarak çalışmaktadır.

Komutan Yardımcısı Marcos: Meksika hükümeti, Marcos'un daha önce Mexico City Körfezi-Tampico bölgesinde öğretmenlik yapan Rafael Sebastian Guillen olduğunu ve sol eğilimli Sandinista hükümeti döneminde bir süre Nikaragua'da kaldıktan sonra Chiapas'a geldiğini sanıyor. Şu anda Marcos, Zapatista Ulusal Bağımsızlık Ordusu'nun (EZLN) "Komutan Yardımcısı" ve neredeyse Meksika'nın milli kahramanı.

George Mc Murdo: Bilişim Araştırmalarında öğretim görevlisi olan George Mc Murdo İngiltere ve yurtdışında, kütüphane ve bilgisayar ortamında bilişim hizmetlerinde görev aldı. Bilgisayarla iletişim ve veri sistemlerinden başka bilgisayar grafikleri konusunda da yetkin olan yazar, halen bilişime dair Mailbase yazışmaları grubunun (LIS-IIS) yönetiminde çalışmaktadır. Information Science dergisinde Electric Writing serisine düzenli yazılarıyla katkıda bulunmanın yanı sıra Bilişim ve Bilgisayarlı iletişim alanlarında da ders vermektedir.

Haluk Mesçi: 1950'de doğdu. ODTÜ'de master yaptı. 1973'ten başlayarak Türkiye'nin önemli reklam ajanslarında metin yazarlığı yaptı. 1983'te Established Markom'u kurdu. 1994'ten beri Markom/Leo Burnett'ın yaratıcı yönetmenliğini yapmaktadır.

Jean Claude Passeron: (1930, Nice-) Felsefe doçenti. Sosyal Bölümler Yüksek Okulu'nun ve "Enquête" dergisinin yöneticisidir. Pierre Bourdieu'nün işbirliği ile *Les Héritiers (1964)* ve *La Reproduction (1971)* adlı yapıtları hazırlamış; sosyal bilimler epistemolojisi üzerine *Le Métier de Sociologue (1991), Le Modéle et l'enquête* –Louis André Gérard-Varet ile– *(1995)*; kültür ve sanatın sosyolojisi üzerine *L'œil à la page (1984), Les Artistes: Essai de morphologie sociale (1985), Le Savant et le Populaire* –Claude Grionon ile– *(1985)* adlı eserlere imza atmıştır. Ayrıca *Le Temps donné aux tableaux (1991)* ve *Richard Hoggart en France (1999)* adlı kitapların yazarıdır.

Maryse Pervanchon: Yol güvenliği konusunda psikolog olarak 20 senedir araştırma yapan uzman psikoterapist M. Pervanchon, CERS Laboratuvarı araştırmacısı, Toulouse –II– Le Mirail Üniversitesi'nde konferans başkanı ve sosyologdur.

Jonathan Raban: *Soft City, Arabia, Old Glory, Bad Land: An American Romance* ve *Passage to Juneau: A Sea And Its Meanings* adlı yapıtların yazarı. İngiliz olmasına karşın ABD'de yaşamakta ve ABD hakkında yazmaktadır.

Paul Ricoeur: Fransız filozofu (Valence 1913). Sorbonne'da profesörlük yaptı, çalışmalarında, zihnî ayrıştırmaya dayanan fenomenolojik tanıtlamalara yöneldi. Eserlerinde; bir istem fizyolojisinden *(Le Volontaire et l'Involontaire [İstemli ve İstemsiz], 1950)* bir istem ahlâkına ve metafiziğine *(Finitude et Culpabilité [Sonluluk ve Suçluluk], 1960)* kadar uzanan bir istem felsefesi geliştirdi. M. Dufrenne ile *Karl Jaspers et la Philosophie de l'Existence (Karl Jaspers ve Varoluş Felsefesi) [1947]* adlı eseri yazdı. Esprit dergisinde yazılar yayımladı. 1965'te Sorbonne'dan Nanterre'e geçti. Aynı yıl yayımladığı *De l'interprétation, Essai sur Freud*'da *(Yorum Hakkında, Freud Üstüne Deneme)* Freud'dan hareketle sembol meselesini inceledi.

Rainer Rochlitz: Filozof ve CNRS'de araştırma yöneticisi.

Kaan H. Ökten: 1969 yılında doğdu. İÜ İktisat Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümü mezunu. 1996/97'de DAAD bursuyla Göttingen Üniversitesi'nde Heidegger üzerine çalıştı. Halen İÜ'de "Kant ve Ebedi Barış" üzerine bir doktora tezi yazıyor. 1998'de Sarmal Yayınevi'nden çıkan Stephen Mulhall'ın *Heidegger ve Varlık ve Zaman* isimli kitabını, en son olarak da Everest Yayınları'ndan çıkan beş ciltlik *Postmodern Hesaplaşmalar*'ı çevirdi.

Nazlı Ökten: 1967 yılında İstanbul'da doğdu. Galatasaray Lisesi ve Boğaziçi Üniversitesi Sosyoloji Bölümünü bitirdikten sonra Paris I Sorbonne Üniversitesinde Siyaset Sosyolojisi yüksek DEA programına katıldı. Halen Galatasaray Üniversitesi Sosyoloji Bölümü'nde görev yapmanın yanısıra Açık Radyo'da program yapımcısı, çeşitli yayı-

nevlerinde çevirmen ve redaktör, Hayalet Gemi dergisinde de editör olarak çalışmalarına devam etmektedir.

Thomas E. Schmidt: Gazeteci ve editör olan Thomas E. Schmidt, İdoho'da yaşamaktadır. Doğal Tarım üzerine kardeşi Jeremy Smith ile birlikte yazdığı dört kitabı bulunmaktadır.

Peter Sloterdijk: 1947'de Karlstruhe'de doğdu. Münich Üniversitesi'nde lisans öğrenimini tamamladıktan sonra Hamburg Ünivesitesi'nde doktora yaptı. Ardından Karlsruhe'ye dönüp, halen devam ettiği Ecole des Beaux-Arts Felsefe ve Estetik Kürsüsü'nde 1992 yılında göreve başladı.

Louis Althusser ve Claude Lévi-Strauss'un, "Hümanizm"in sonunun geldiğine ilişkin "felsefelerinin" devamı niteliğindeki düşüncelerini Temmuz 1999'da Heidegger'e adanmış bir kolokyumda dile getirmesi skandala neden oldu.

Sloterdijk nazizm sempatizanı olduğu yolundaki eleştirilere karşılık, yalnızca çağının problemlerine eğildiğini açıklıyor ve modern insanın artık hiçbir ideolojiden "nasiplenemez" olduğunu da sözlerine ekliyor.

Levent Şentürk: 6 Temmuz 1974'te Eskişehir'de doğdu. 1997 yılı içinde ilk denemesi Mimarlık'ta, ilk şiiri Ludingirra'da, ilk öyküsü kitap-lık'ta yayımlandı. *İşaretnâme ve İntermezzo* adlı kitabı YKY'den çıkmıştır.

İlhan Tekeli: 6 Kasım 1937'de İzmir'de doğdu. Kent ve bölge plancısı, toplumbilimci ve tarihçi. İTÜ İnşaat Fakültesi'ni 1960'ta yüksek mühendis olarak bitirdi. 1963'te İmar ve iskân Bakanlığı Bölge Planlama Dairesi'nde proje yöneticisi olarak çalışmaya başladı. 1965-66'da Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü'nün (OECD) bursuyla ABD'de Massachusetts Teknoloji Ensititüsü (MIT) ile Pennsylvania Üniversitesi'nde öğretim görerek bölge bilimi dalında yüksek lisans derecesi aldı. Türkiye'ye döndükten sonra İmar ve İskân Bakanlığı'ndaki görevini sürdürürken ODTÜ'de bölge planlama yüksek lisans programında ders verdi. Tekeli'nin yapıtları arasında *Planlama ve Ülkesel Fiziki Planlama Üzerine, Bölge Planlama Üzerine, Bağımlı Kentleşme, Yerleşme Sistemlerinde Makro Yaklaşım İçin Türkiye Üzerinde Bir Deneme, Toplumsal Dönüşüm ve Eğitim Tarihi Üzerine Konuşmalar, Türkiye Kentleşme Yazıları, Dünya ekonomik Bunalımında Türkiye'nin Politik Arayışları, Dünyada ve Türkiye'de Serbest Bölgelerin Doğuş ve Dönüşümü* sayılabilir.

Artun Ünsal: 1942'de İstanbul'da doğdu. Paris Üniversitesi Hukuk Fakültesi'ni 1966'da, Siyasal İncelemeler Enstitüsü'nü 1967'de bitirdi. 1972-1986 yılları arasında Le Monde ve Journal de Genève gazetelerinin Türkiye temsilciliğini yaptı. Çeşitli üniversitelerde öğretim üyeliği görevini üstlendi. *Kent ve Siyasal Şiddet, Benim Lokantalarım, Kan Davası* (YKY), *Süt Uyuyunca* (YKY), *Ölmez Ağacın Peşinde* (YKY) gibi yapıtları bulunmaktadır.

Gündüz Vassaf: Boston'da doğdu. Psikoloji tahsili yaptı. Boğaziçi Üniversitesi'ndeki öğretim üyeliğinden YÖK kararları nedeniyle istifa ettikten sonra yurtdışında çeşitli üniversitelerde öğretim üyeliği yaptı. Son çıkan kitapları: *Cehenneme Övgü, Cennetin Dibi.*

Tahsin Yücel: 1933 yılında Elbistan'da doğdu. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Fransız Dili ve Edebiyatı Bölümü'nü bitirdi. 19. ve 20. yüzyıl Fransız yazını ve göstergebilim alanında uzmanlaştı. Şimdi aynı bölümde profesör. Araştırmalar, öyküler, romanlar ve masallar yayımlayan, çeşitli ödüllere değer görülen Tahsin Yücel pek çok başarılı çeviriye de imza attı. Son kitabı *Söylemlerin İçinden* YKY'den çıktı.

Slavoj Zizek: (1949, Ljubljana) Doğu ve Orta Avrupa yeni toplumsal hareketleri'nin önde gelen aydınlarından Zizek, Ljubljana üniversitesi Sosyoloji Enstitüsü'nde araştırmacıdır. *Looking Away: An Introduction to Jacques Lacan Through Popular Culture*'ın ve daha pek çok kitabın yazarı olan Zizek, 1990 yılında o zamanlar Yugoslavya'nın bir parçası olan Slovenya Cumhuriyeti başkanlığı için adaylığını koymuştur.



Sanatçı yönümüz!

Bankacılığın dışında başka heyecanlar aradığımızı itiraf ediyoruz. Herkesin içinde bir sanatçı vardır, derler ya... Bizler de sanatçı yönümüzü göstermek için bulduğumuz her fırsatı değerlendiriyoruz. Yapı Kredi olarak tam 55 yıldır, Türkiye ve dünyanın "farklı" renklerini, seslerini ve ezgilerini yüzbinlerce izleyiciyle buluşturuyoruz.

YAPI KREDİ