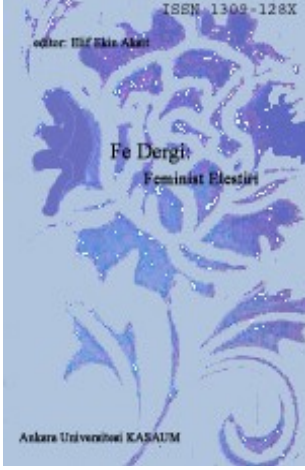


Yayınlayan: Ankara Üniversitesi KASAUM
Adres: Kadın Sorunları Araştırma ve Uygulama Merkezi, Cebeci 06590 Ankara



Fe Dergi: Feminist Eleştiri Cilt 6, Sayı 1
Erişim bilgileri, makale sunumu ve ayrıntılar için:
<http://cins.ankara.edu.tr/>

Cinsiyet, teknoloji ve kent: otomobilin muğlak heteronormativizmi
Elifhan Köse

Çevrimiçi yayına başlama tarihi: 2 Haziran 2014

Bu makaleyi alıntılar için: Elifhan Köse, “Cinsiyet, teknoloji ve kent: otomobilin muğlak heteronormativizmi” *Fe Dergi* 6, no. 1 (2014), 32-42.

URL: http://cins.ankara.edu.tr/11_3.pdf

Bu eser akademik faaliyetlerde ve referans verilerek kullanılabilir. Hiçbir şekilde izin alınmaksızın çoğaltılamaz.

Cinsiyet, teknoloji ve kent: otomobilin muğlak heteronormativizmi Elifhan Köse*

Kent sosyologlarına göre otomobil ve kent birbirini radikal bir şekilde dönüştürmektedir. Gündelik yaşamda ilk kez 19. yüzyılın sonlarında ortaya çıkan otomobil; insan ve teknolojinin işlevsel ve semiyotik bağlamda buluşmasının en etkileyici örneklerinden biridir. Kapitalist üretim tarzıyla kentler büyümekte, trafik kompleks hale gelmekte ancak ulaşım ve araçlarına ulaşma konusunda cinsiyet eşitsizliği ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında trafik, kent mekanları, teknoloji ve özellikle otomobil aynı zamanda heteronormativiteyi güçlendirecek şekilde dişil ya da eril biçimde cinsiyetlenmektedir. Otomobil insana sağladığı bedenselleşme potansiyeli ile cinsiyet kimliğinin ve heteronormativitenin üretilmesine ayrıca katkı sağlamaktadır.

Anahtar Sözcükler: Otomobil, Kent, Heteronormativite, Cinsiyet, Bedenselleşme

Gender, technology and the city: The Ambiguous heteronormativism of the automobile

According to urban sociologists, the automobile and the city transform each other in fundamental ways. The automobile, emerged for the first time at the end of the 19th century in everyday life, has become one of the most impressive examples of the meeting of the human being and technology in the context of functionality and semiotics. Due to the capitalist mode of production cities has been growing, traffic is becoming complex; at the same time gender discrimination in access to transportation and vehicles are emerging. They are also reinforcing the heteronormativity of the traffic, urban space, technology and the automobile via becoming feminine or masculine. The automobile, which allows potential corporealization also contributes to the production of gender identity and heteronormativity.

Keywords: Automobile, City, Heteronormativity, Gender, Corporealization

Giriş: Modern Kent ve Otomobil: Teknolojinin Gündelikleşmesi:

İlk otomobillerin 19. yüzyılın sonlarında üretilmesi ve yaygınlaşmasıyla kentlerin ve özel yaşamın (aile ve içerisindeki cinsel işbölümünün) bir arada gerçekleşen dönüşümü, modernliğin birbirinden ayrılmaz ve süregiden çok boyutlu gelişiminin parçaları olarak görülmelidir. Jane Rendell cisimleşmiş olarak karşımıza çıkan ‘mekân’ın doğuştan, hareketsiz bir şey olmadığı; tam tersine geometrik olarak ölçülebilmesine rağmen yaşamın bir parçası olan ve sosyal ve kişisel ritüel ve eylemlere bağlı olarak değişen bir parçası olduğunu söylerken haklıdır¹. Kentler ve onun pratiği olarak ulaşım ve araçları mekânları ve toplumsal ilişkileri düzenler ve kurumsallaşmış toplumsal ilişkiler de kentleri dönüştürerek bu etkileşimin iki uçlu gerçekleşmesini mümkün kılar. Cattan’ın belirttiği gibi mobilite (hareketlilik) en genel tanımıyla insanların ve nesnelerin gerçek ya da virtüel mekanda yer değiştirmesi, yerinden edilmesi demektir. Mobilite bu nedenle sadece coğrafik uzam değil sosyal uzam değişimi olarak da, mesafe ile başka bir ilişki biçimi anlamına gelen bir metafor haline gelebilir: Böylelikle mobilite sosyal kontrolün ifade edildiği çerçeveyi bozuma uğratarak yeniden düşünülebilir bir yol olarak getirebilmektedir².

Le Corbusier otomobilin “keşfi ve yaygınlaşmasıyla”, Paris’in karışık ve ele geçirilemez kent düzenlemesinin Colbert tarafından nasıl da 14. Lui’nin “dümdüz ve büyük görebilmek” düşünüyü gerçekleştirircesine büyük ve geniş yollara dönüştürüldüğüne dikkat çeker³. Modern kentin en büyük özelliği Richard Sennett’in de belirttiği gibi kendisini ızgara kent planları ve göz tarafından tümüyle ele geçirilebilir bir boşluk olarak idealleştirmesinden dolayı engelsiz, sorunsuz, farklılıklara kapalı bir uzam olarak hayal edilmesidir⁴. Bu durumda şiirsel bir anlatımla “Şehir otomobilin sokaklarının sözünü kestiği yerdir”⁵. Modern kentin bu özelliğinin panoptik bir mekânsal düzlem olduğu görülebilir, kentlerin pek çoğu ızgara biçiminde olduğu gibi, bazen de bir merkezden tasarımsal bir panotikonu anımsatır şekilde dışarıya yayılırlar. Kentsel

*Karamanoğlu Mehmet Bey Üniversitesi

düzenlemedeki bu tür bir panoptik tarz genel olarak mekânsal bir tedirginlik yaratır. Otomobil ise kullanıcıya böylesine “kapalı” bir düzenekte mobilite şansı sunarak bu mekânsal tedirginlikten kaçış imkânı yaratırken, diğer yandan bu şans bireyin mobil mekânı kendisinin (ister evselleşmiş olarak isterse bedenselleşmiş olarak düşünülün) bir parçası olarak benimsemesini getirerek bu şansı ihtiyaç kılar, mobil-mekân kent mekanında benliğin kurulumu adına giderek bir zorunluluğa dönüşür. Bu kaçış imkânı otomobil kültürünün radikal ve isyankar bir özgürlük fikri çevresinde oluşturulmasını da sağlar. Diğer yandan Sheller “otomobil toplumu”na dönüşmenin kaçınılmaz bir sonucu olarak bu tür bir özgürlüğe “zorlayıcı özgürlük” adını vermektedir⁶.

Otomobillerin ve kentlerin birbirini dönüştürücülüğünün eş zamanlı ve birbirini ivmelendiren bir olgu olduğu düşüncesi kent sosyologlarınca paylaşılan bir fikirdir. Kapitalist üretim tarzıyla kentlerin büyümesi, özel ve iş yerlerinin birbirinden ayrılması ve iş merkezlerinin yaşam alanlarından çok uzağa taşınması özellikle işçi ve orta sınıfın hayatında (çalışma, boş zaman, eğlence ve hatta cinsellik gibi giderek ‘tüketim’ alışkanlıklarına dönüşen bir format) ulaşımı zorunlu ve vazgeçilmez bir parça haline getirdi. “Otomobil kültürü” ise kapitalizmin yarattığı ulaşım sorunlarının içerisinde aynı zamanda özel mülkiyetin sembolik göndermeler yaptığı özgürlük, hız, rekabet gibi özellikleri de kendinde toplayarak süre giden kapitalist üretim ve tüketim parametrelerine uydu ve ayrıca katkıda bulundu⁷. Clarke otomobilin başka araçlardan farklı olarak çok daha fazla Amerikan kültürünü temsil ettiğini belirtir: “O bireysellik, hareketlilik, sınıfsal statü, teknolojik sihirbazlığı yansıtır ve altın çağ Amerikan düşüncesini, aynı anda doğadan zevk alma ve onu kontrol altına alma zevkini verir, şoförüne hızı ve iktidarı aynı anda bağışlar”⁸. Yine Clarke otomobilin verdiği “geçmişten, şimdiden ve gelecekte sürekli kaçış duygusu”na dikkat çekiyor⁹: “Chrysler’in 1987 deki yöneticisinin deyişiyle ‘bir arabayı araba yapan kaçış’tır. Bir adamın kim olduğu ve nerede olduğundan bir kaçış durumu. Dışarı çık, eğer küçük hayatından ve çevrenden hoşlanmıyorsan arabana atla ve ordan sıvış.” Gerçekten de otomobile yüklenen aşkın anlam, özgürlüğün kapitalist bir toplumsal düzende ancak zaman ve mekan dışı bir ‘kaçış ve sıvışma’ olarak tecrübe edilebildiği gerçeğini zaman/ mekan dışına işaret eden ütöpic bir arzuya tercüme ederek sağlanmaktadır.

Bu analize ayrıca tersinden bir okuma da gereklidir: Freund ve Martin’in de belirttiği gibi “otomobil işçilerin yol sorumluluğunun şirketten alınıp, yine bakıldığında aileyle ilgili sorumlulukları annenin üstüne yıkabilir, ya da toplu taşıma yükümlülüğünü devletten alır”¹⁰. Böylelikle üretim sürecinde çoğu zaman oldukça yüklü bir yekûn tutan ulaşım maliyeti tutarları işverenden işçinin omuzlarına ‘otomobil kültürü’nün ima ettiği -olumsuz olduğu kadar olumlu bir içerik barındıran- kişiselleşmiş risk değerleri aracılığıyla yüklenmiş olur.

İlk kez 19. yüzyılın sonlarında gündelik yaşamda ortaya çıkan otomobilin, insan ve teknolojinin işlevsel ve semiyotik bağlamda buluşmasının en etkileyici örneklerinden biri olduğu söylenebilir. Otomobil endüstrisinin bir markası olan Ford’un modern kapitalist üretim ve işbölümü tarzının anlatımı olan Fordist üretim sürecine adını verdiğini ayrıca hatırlamak gerekiyor. Otomobil sosyal bilimler çerçevesinde ise salt bir meta olarak piyasa sistemi içerisinde saf rasyonel-ekonomik karar alıcıların sahip olmak üzere harekete geçtikleri; özellikle sınıfsal konumu gösteren statü ürünü metalar olarak görüldü. Bu yaklaşımın dışında ekolojik eleştiriler ayrıntılı bir kapitalist üretim ve tüketim tarzını eleştirmek adına otomobili etkin bir analiz nesnesi olarak kullandılar. Ancak günümüzde üretim, tüketim kültürlerinin bireyselleştirilmesi ve benimsenerek yeniden üretilmesi konusunda farklı analiz yöntemlerinin gündeme gelmesi söz konusu olmaktadır. Sheller’in dikkat çektiği gibi özellikle fenomenolojik çalışmalar “sürücü beden”i öne çıkararak; “otomobilin egemen kültürünün, duyguların ve sevgilerin anahtar rol oynadığı insanlar, makineler ve hareketliliğin ve yerleşikliğin mekânlarının etkileyici ve cisimleşmiş ilişkilerinin derin bağlamıyla ilişkili olduğunu” göstermesi adına öne çıktı¹¹.

Otomobillerin ortaya çıkışı ayrıca evin dışarısında, sokakta ya da yolda hareketliliği belli kurallara bağlamayı ve disipline etmeyi mümkün kılan ayrıcalıklı teknolojilerden sayılabilir. Trafik en baskın unsurunun otomobil olduğu ve asıl olarak otomobilin trafik kurallarını belirlediği bir sistem olarak, sokaktaki nesnelere ve bireyleri kendi anlam sistemi içerisinde yeniden tanımlar. Bu sistem içerisinde bireyler “yaya”lara dönüşürler, bu yayaların pek çoğu ehliyetli otomobil kullanıcısı olduğu gibi olmayanlar da zaten trafiğin barındırdığı riskler adına “dışarı”da varlıklarını sürdürebilmek adına teorik ve etkin bir trafik eğitiminden geçirilirler: Çocuklara ilkokuldan itibaren trafik kuralları öğretilir. Ancak Freund ve Martin’in dediği gibi kent yaşamında dışarı demek olan “trafik” sisteminde engellilerin, çocukların ve yaşlıların pek şansı yoktur¹². Trafik teknolojiyi, akışkanlığı, hızı, bedensizleşmeyi ve sonuç olarak otomobilleri iktidarlaştıran düzeneği heteronormativite başta olmak üzere hakim toplumsal iktidar biçimlerini güçlendiren sembolik bir normalleştirme yaratmıştır. Bu sürecin nasıl işlediğini bir sonraki bölüme bırakacağımı belirtmekle birlikte trafiğin giderek teknolojik iktidardan

pay alamayanların “ölüm”le oyun dışı kalmasını dahi normalleştiren bir “hız ve risk yönetimi” tahakkümüne dönüştüğüne dikkat çekmekte sanki yarar var. Hız, teknoloji ve ölümü aşkın bir buluşma noktası olarak cinsel ilişkide kesiştiren ve otomobilin “öldürme potansiyelini” erotize eden Ballard’ın “Çarpışma” romanı trafiğe bu noktada otomobilin uysal gündelikleşmesini alt üst eden bir bakış atacaktır¹³.

Başka bir deyişle trafik sisteminin var kılma ve dışarıda bırakma üzerinden işleyen güçlü bir biyoiktidarı mevcuttur denilebilir. Biyoiktidar analizi modern iktidarın işleyişini, kapitalist üretkenlik adına emeğin (ve bedenlerin) disipline edilme sürecinin kapitalist üretim dışına nasıl taşıdığını işaret ederek gösterecekti. Bu minvalde Vassaf’ın “otomobillendikçe otomobilleşiyoruz” söylemi, Foucaultcu bir biyoiktidar tekniğine gönderme yapacaktır aynı zamanda: Vassaf yayaların geçtiği kaldırılma otomobil için koyulan “DUR” işaretinin karşısında yayaların durup, sağa sola baktıklarını söyleyecektir¹⁴ Teknoloji ve özellikle otomobil gibi tümüyle bireyin kontrolündeymiş yansımalarını yaratan bir icat; açık ve kapalı bir kurallar sistemi yaratacak ve bireyleri bu kurallar yoluyla yeniden biçimlendirecektir. Kentte yaşıyorsanız bu ulaşım teknolojilerinden bağımsız olduğunuzu varsaymak imkansızdır, evden dışarıya en iyi ihtimalle bir “yaya” olarak adım atarsınız.

Teorik olarak modern kent planlamasının izgara biçimli, nötr bir imgeye yönelik olarak oluşturulmasına rağmen “kentlerde tanık olduğumuz değişim genel ve dinamik bir dönüşüm sürecidir; düzensiz gelişim süreci”dir¹⁵. Dolayısıyla dikkat edilirse kent bir yanda otomobil merkezli olarak inşa edilirken (otobanlar, büyük kavşaklar, şehir dışına taşınan büyük alışveriş merkezleri), diğer yandan yarattığı gelişim dinamikler otomobilin kullanımında ayrıca sıkıntılar yaratır. Kentte otomobil kullanmak imgelediği özgürlüğe rağmen aslında sürekli bir iç çelişki içinde kalmak demektir. Örneğin yeni modeller daha fazla hız yapmak üzere üretilmekte ancak sürekli araç üretiminden dolayı tıkanmış bir trafik içinde ilerlemeye mahkûm olmaktadır. Yine giderek konforlu ve güvenli olmak üzere üretilen otomobiller trafik kazaları veya trafiğin yarattığı ekolojik problemlerden kaynaklanan yüksek bir risk hali yaratarak yol alırlar.

Ayrıca otomobil kullanıcılığında kapitalist toplumun toplumsal ile kişisel çıkar arasında çelişki olarak örgütlediği gündelikliğin bütün sıkıntısını hissetmek mümkündür. Teknoloji kültürel, politik ve ekonomik bağlamlardan bağımsız olarak yaratılan bir ürünmüşçesine özellikle otomobilde “sınırlarına” yaklaşırlar, bu sınırları geçip geçmemek konusundaki bütün riskler ise sürücüde “riscelleştirilir”. Otomobil kullanıcılığı belki de bu risklerin kişisel sorumluluğunun fazlaca olmasından dolayı (ölüm, kaza vs.) diğer teknolojik aygıt kullanıcılığından ayrıca ayrılır, otomobil kullanıcılığı sadece özel mülk olması ve cinsiyetin farklı performanslarını kendinde barındırması dolayısıyla değil, aynı zamanda neredeyse bütün risk sorumluluğunun sürücüye yüklenmesiyle de bireyselleştiricidir. Bu durumda mekân değişimi, mobilite ve hız konusunda özgürleştirici ve (seçime bağlı) demokratikleştirici bir aygıt olduğu için kişiyi bireyselleştirdiği düşünülen otomobil sürücülüğü için aslında tersinden bir okuma yapmak gerekli olabilir. Yani söz konusu olan özgür ve bağımsız bir birey tarafından tercih edildiği için üstlenilmesi gerekli bir risk değildir. Riskin neredeyse tüm sorumluluğu sürücüye ait olduğu için bu yolla sağlanan bir bireyselleştirme söz konusu olabilir ve özellikle bu teori günümüzde neoliberal benliklerin yaratılması sürecine daha uygun düşer. Neoliberal toplumda risklerin üstlenilmesi kişiyi “birey” ve ilerde tartışılacağı gibi daha “erkek” kılar. Aynı zamanda içerdiği risk ve hızlı mobilite dolayısıyla otomobilin özgürleştirici olduğu varsayımı da bu minvalde doğuyor olabilir. Çünkü mobilitenin özgürleştirici olması varsayımı Virilio’nun işaret ettiği gibi farklı politik bir rasyonaliteden ileri gelir¹⁶. Özellikle kapitalizmin devir daimliğinin kar yaratan bir unsur olarak tanımlanmasından sonra hareketlilik, hız ve iktidar tartışılmaz bir şekilde iç içe geçmiştir.

- Otomobil kültürü evrenselleştirilebilir-benzer kurallar sistemleri gibi dursa da, otomobil ve trafik kültürü aslen “milli” ve “cinsel” özellikler taşır. Almanya’da çalışan Türk işçilerinin kapıkulu sınır kapısına kadar trafik krallarına uygun bir şekilde araç kullandıkları, fakat Türkiye sınırlarına girer girmez başka bir insana dönüştükleri genelde bu konuda verilen en yaygın örneklerdir¹⁷. Sheller ise otomobil markaların reklamlarında ait olduğu ulusal imgelerden nasıl yararlandığını tartışır. Sheller’in bu konuda “ulus aşırı” bir örnek olarak verdiği Nissan-Micra reklamı ilgi çekicidir. Reklamda şöyle denmektedir: “MICRA konuşabiliyor musunuz?”¹⁸ Bu ulusal, kültürel ve cinsel parçalanma otomobilin değil, ait olunan kültürün bütün sosyal, ekonomik ve kültürel özelliklerinin ve bu bütünü yarattığı “teknoloji” kullanım tarzının insanın otomobille olan ilişkiye yansıtılmasının kendiliğinden bir sonucudur. Ayrıca her tür teknolojik aygıt, insanın teknolojiyi bedenine bir parçası haline getirme eğiliminin kaçınılmaz bir sonucu olarak ilerde açıklanacağı gibi cinsiyetlendirilir ve bedenin ait olduğu mekâna uygun olarak yerleştirilir.

Mekan, Teknoloji ve Heteronormativite:

Modern yaşama özgü sınıf ve cinsiyet rollerinin yerine getirilmesi adına otomobil merkezi bir rolde yer aldı. Toplumsal tabakalaşma biçimleri ve rol farklılıkları aslında kent mekanlarının kullanılmasına ve kent trafiği akışına çok boyutlu bir şekilde etki etmektedir. “Pek çok uluslararası çalışmada ücretli emeğe farklı katılımın ev-iş arasında farklı geliş gidiş patternleri yarattığı, yarı zamanlı ve kentsel çevredeki işgücünün ve geleneksel ev içi sorumlulukların belirlediği farklı gezinti amaçlarını ortaya çıkardığı yapılan tespitler arasındadır¹⁹. Gerçekten de “toplumsal cinsiyet ilişkilerine bağlı olarak şekillenen ve hane içi işbölümünün yanı sıra işgücü piyasalarında da görünür olan cinsiyet rollerindeki ayrışma, öte yandan cinsiyetçi kültürel kod ve normlar, kadınların kent içi ulaşım gereksinimlerini erkeklerinkinden farklılaştırır”²⁰. Bowling mekansal olarak kadınların iş yeri mesafelerinin erkeklere göre çok daha yerelleşmiş ve kentin dış çeperinde-varoşlarında yer almakta olduğuna dikkat çekmektedir. Bowling’e göre bu aynı zamanda kadınların işyerlerinin ev çevrelerinde seçildiğine, erkeklerin ise çok daha mobil olduğuna işaret etmektedir. Yine Bowling’e göre yapılan çalışmalarda ulaşılan bir başka sonuç kadınların hala kamusal ulaşım araçlarını daha fazla kullanıyor olmasıdır²¹. Bu durum kadınların ailenin sahip olduğu servetten çoğu zaman çok az pay almasıyla ilgilidir, örneğin Alkan Ankara’da yaptığı alan çalışmasında otomobil bulunan ailelerde araç mülkiyetinin neredeyse hemen hepsinin erkeklerde bulunduğu ve araçların erkekler tarafından kullanıldığı bilgisine ulaşmıştır²². Fakat evrensel olan bu sonuçlara rağmen kent içi toplu taşıma araçları ve periyotları kent içi kapitalist-işbölümünün çalışma saatlerine (erkeklere göre) göre yapıldığı için kadınların kentsel hizmet olarak “ulaşım” la ilgili sorunları oldukça fazladır. Ulaşım saatleri ve güzergahları aile içi sorumluluklarının çoğu şehrin değişik yerlerine dağılmış kadınlar için kentten izole olmaları sonucu yaratmakta, otomobil sürücüsü olduklarında ise kadınların yine en çok aile içi sorumluluklarını yerine getirmek için mobil olduklarını görmektedir. Buna göre otomobillerin özellikle özel mülkiyet olmasından da kaynaklı olarak, sınıfsal, kültürel, milli ve cinsel sembolik evrenin oluşumunda merkezi bir yerde olduğunu söylemek mümkündür. Kaldı ki pek çok kadının kentsel ulaşım esnasında bebekleriyle-çocuklarıyla sadece motorlu araçlarla değil yaya olarak da hareket kabiliyetinin sınırlı olması-ki bu sınırlılık yaşlıları ve engellileri de kapsar- kentsel ulaşım hizmetlerini ve trafiği daha önce de belirttiğim gibi biyoiktidara dayanan bir yapılanma olarak görmemizi mümkün kılar.

Biyoiktidar tespitini yaptığımız noktada Şentürk’ün öğrencilerini, bu çok boyutlu kentsel “normativite”yi bedensel tekrarlar üzerinden deneyimlemeye davet etmesi; normativitenin aslen eril içeriğini ortaya koymaya yönelik oldukça etkili bir araştırma biçimi olarak önem kazanır²³. Kentin “normativite”siyle kastettiğim belki yine Richard Sennett’in ızgara kent modelleri imgesiyle anlatılabilir: Kent “teoride” böylelikle sınıfsal, kültürel ve cinsel olarak nötralize olur ve iradi ve rasyonel her eyleme, “rasyonel” yanıtlar üzere halihazır konumda bekletilir. Bu “teorik” kabul, modern kent normudur.

Bu araştırmanın unsurları arasında öğrencilerin bebek arabalarıyla sokaklarda dolaşmaları, kadın ya da erkek öğrenciler olarak kentin nötr gibi görünen (tuhafiye, internet cafe, berber, trafik vs) akış ve mekanlarını deneyimleyip gözlemlenmeleri de vardır. Gerçekten de gündelik yaşantımızı oluşturan kent ve ulaşım, öylesine yaşadığımız ve düşünmeye fırsat bulamadığımız “normative”nin tam da gündelik bedensel tekrarlarla yeniden üretilmesi, bu yeniden üretilen normatiflikle toplumsal ve cinsel işbölümlerinin üretilip sağlaştırıldığını göstermesi adına önemlidir. Kentsel mekanlar ve –otomobilin de bir parçası olan- trafik öylesine başarılı bir şekilde cinsiyetlenmiştir ki, bu kodlar ancak tekrarlamayı, bozucu bedensel pratikler ortaya çıktığında fark edilebilmektedir.

Kadın, kent ve ulaşım konusunda yapılan çalışmalar uzun zaman toplumsal cinsiyet rollerinin yerine getirilmesi adına kentin işbölümsel paylaşımını öne çıkaran çalışmalardan ve bu çalışmaların yansıtıldığı ulaşım analizlerinden oluşmaktaydı. MacKanzie’nin belirttiği gibi özellikle feminist coğrafi çalışmalar artık cinsiyet ve mekân düzenlemelerinin diyalektik olarak birbirini dönüştürdüğünün kabul edildiği bir noktaya erişmiştir²⁴. Bu noktada toplu taşıma araçlarına odaklanılmasının nedenini “özel otomobil”lerin orta-üst sınıf kadınların kullandığı bir ulaşım pratiği olarak görmesiyle açıklayan çalışmalar değerli olmakta, ancak diğer yandan Mackenzienin dikkat çektiği teorik boşluğu doldurma fırsatını da gözden kaçırmaktadır. Çünkü otomobiller (ve diğer ulaşım araçları) sadece işlevsel olarak cinsiyetlenmezler, yaydıkları semiyotik göndermelerle cinsiyetlenmenin sembolik evrenine katkıda bulunur ve böylece toplumsal cinsiyet kimliklerinin yeniden oluşmasında etkili olurlar. Teknoloji ve ürünleri salt işlevsel araçlar değil, insanın bedenselleşme deneyimi yaşadığı icatlarıdır. Bu bedenselleşme süreci aynı zamanda kullanılan teknoloji aygıtlarının -bir beden gibi- cinsiyetlenmesi sonucunu getirmektedir. Otomobil ise

özel olarak makine gücüyle güçlü insanbiçimci algıyı bütünleştiren maddi şeyliği nedeniyle kompleks yazımsal bir motif sunar. Araçlar hep kişiselleştirilmiştir, gemiler özellikle de dişil olarak... Gemilerle dişilin eşitlenmesi daha az problematiktir: o bir tür ev ve koruma sunmaktaydı. Otomobil ise daha farklı bir durumdur, dolayısıyla otomobilin dişilleştirilmesi sıkıntılı bir şeydi. Dolayısıyla erkelere dişil makine üzerinde kontrol yetkisi verirken kadınlara da aynı üstünlüğü verdi ve [kadınlara] dişil makineyle bütünleşerek heteronormativiteyle mücadele etme gücü verdi²⁵.

Kavram olarak heteronormativite teoride oluşturulan “normatif” kentin kaçınılmaz pratik sonuçlarından biridir. Rasyonel “insan” özneye yönelik oluşturduğu varsayılan mekan ve teknoloji “aslında çoğu zaman erkek heteroseksüel” bireye yönelik bir sembolik tertibata sahiptir. Heteronormativite “biyolojik ve toplumsal olarak birbirlerinden tamamen ayrı olan, birbirlerini aile ve üreme vasıtası ile tamamladıkları düşünülen kadın ve erkek kategorilerini içeren ikili cinsiyet rejimi üzerinde yükselen; bütün bir toplumun ve kültürün “doğallaştırılmış”, “idealleştirilmiş” ve “normal” varsayılan heteroseksüel cinsel yönelim doğrultusundaki yaşam tarzı ve değerlere göre tariflendiği, heteroseksüellik dışında kalan cinselliklerin/cinsel hallerin marjinalleştirildiği, sapkın kategorisine sokulduğu, görmezden gelindiği, baskı ve şiddete maruz bırakıldığı yahut uysallaştırılarak hizaya sokulduğu bir iktidar sistemini ifade etmektedir”²⁶.

Sadece teknolojik aygıtlar değil, mekanlar da heteronormativiteyi üretecek şekilde cinsiyetlenmiştir. Burada “orospunun bedenini” hizmete sunan genelev mekanlarının²⁷ devlet tarafından nasıl örgütlendiği ve tecrit edildiğini, tarihi kahvehane kültürüyle erkek kültürünün birbirini karşılıklı olarak nasıl ürettiğini²⁸ farklı cinsel tercihe sahip olanların yaşayabilmek adına nasıl “Ülker sokak”ta yaşama mücadelesi verdiklerini²⁹ anlatan ve mekanlarla cinsiyetler arasındaki üretken ilişkiyi gösteren çalışmalar önem kazanır. Kentsel mekânlar açık veya kapalı şekilde cinsiyetlendiklerinde, açık kurallara tabi olmayan fakat bedensel tekrarlarla işlerlik ve yerleşiklik kazanan bir “bedensel trafik” içerisinde ilişkilendirilir. Açık olmayan kurallar milli, kültürel ve cinsel kabuller içerirler; sınıra ve akışa ilişkin ihlallerin cezalandırılması da milli, kültürel ve cinsel kabuller üzerinden zımnen gerçekleşir. “Evin ve içerisindeki doğal olarak dişil kabul edilmesi” bir yana örneğin yasaklayan bir kanun olmadığı halde kadınlar belli bir saatten sonra evin dışında dolaşılmayacağını iyi bilirler. Yine evden dışarı çıkılacaksa “hangi” mekânların ve “yol”ların görece güvenli olduğunu çoğunca “tecrübe” ederek öğrenirler.

Otomobil ve Makine-Bedenselleşme Deneyimi:

Diğer yandan modern kadınlık ve erkeklik formları değiştiğçe kadının ve erkeğin mekânlarla, trafikle ve otomobille kurduğu bağın değiştiği; otomobilin sembolik hallerinin ve otomobil imgelerinin tümüyle dönüştüğü görülebilir. Mesela Wachs’ın belirttiği gibi 1920lerde anneliği pekiştiren bir mülkiyet olarak nerdeyse ailenin bir ferdi gibi ailede yer alan otomobillerin zamanla³⁰, kadınların özgürlük taleplerine bağlı olarak ‘kadınlar için de özgürlük sağlayan bir imge’ye değişip dönüştüğü görülür. “1920lerin kadını otomobil, radyo, çamaşır makinesi ve “total elektrikli mutfak”a hak kazanmıştı. Bu onun için çok daha iyi bir anne ve güzel bir eş olabilmesi adına yeni boş zamanlı ve doğru özgürleşmeyi³¹ Parvenchon kadınların farklı bir özgürlük biçimi olarak tanımladıkları otomobil deneyimlerini ise şöyle dile getiriyor³².

Nadia: “Kendimi iyi hissediyorum, fazla bir şeye sahip olduğumu hissediyorum. Sanki bu fazlalık bedenimizde belirgin bir biçimde yer ediyormuşçasına güçlü bir duygu.”

Monique: “Dâhice bir şey bu arabadan süper zevk alıyorum, vitesleri değiştirirken ve arabada tek başıma şarkı söyleyebiliyorum ama yürürken asla”.

Monique: 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.”

Otomobilin bir cinsiyeti olup olmadığı sorusu genellikle otomobilin erkekliğine vurgu yapılarak yanıtlanır. İlerde tartışılacağı gibi mobilite durumunda sürücünün bedensel bir değiş tokuş yaşadığı otomobil deneyiminin, hem teknolojiyle erkekliği daha kolay özdeşleştiren cinsiyetçi yaklaşımlar nedeniyle hem de sürücülerin çoğunluğunun erkek olması sonucu “erkeksi” bulunduğu doğrudur. Fakat otomobilin çoğu zaman fallik bir uzantı olarak görülmesine rağmen, fallik imgenin her zaman için stabil biçimde kendini gerçekleştirdiği söylenemez. Gerçekten de otomobile ilişkin anlamlandırmalar feminizasyona oldukça açıktır ve sonuç olarak

cinsel göndermeler çoğu zaman muğlak bir heteronormativite yaratacak şekilde kararsız şekilde kullanılmaktadır.

“Fikrimin İnce Gülü” romanında Almanya’dan Türkiye’ye dönüşü boyunca “Balkız” adını verdiği ‘Mercedes’iyle konuşan Bayramın hikâyesi anlatılır³³. Bayram yol boyunca ‘balkız’ma bir yandan bir kadın gibi iltifat eder, sever okşar, diğer otomobilleri “cinsel” olarak aşağılar, başka kadınlarla ilişkisi yolunda gitmeyince ise yine ona şikâyette bulunur. Diğer yanda Bayram için arabası penis işlevi gören bedensel bir uzantı olarak da iş görür, diğer araç sahibinin otomobiliyle birlikte dişileştirildiği durumda kendisi otomobiliyle birlikte egemenliğini kuracak ve toptan bir fallusa dönüşecektir³⁴.

“Sürücüsüne bağlı bal rengi olan Mercedes sabırsız, nerdeyse son bir atılımla hızlandı...yürüsene hokkabaz arabası! Yaşı geçmiş boyalı orospu! Olup olmuşu bir kamyonetsin işte... dökülen bir kamyonet.

Otuzumu yeni aştım daha. Kırkıma çok var. Hem çok... Oram yumuşamadı. Adam dediğin bizim oralarda kalburu yerden kaldırabildiği zamanca adamdır. Kalburu yerden kaldırıyor ise noksan basmaz hedefi şaşmaz evet. Lakin becermemi istedin diye becerecek değilim seni. Bak hala kuyruk sallıyor! Yürüsene be! Ülen taksime bir zarar gelmeyeceğimi bilsem kıçımdan süserdim ya ben seni şimci!”

Alıntılarda görüldüğü gibi “balkız” olan Mercedes genç(yeni), atak ve cazibeli göndermeleriyle dişil; diğer yandan ise öndeki arabayı taciz edebilecek bir işleve sahip “penisvari” eril bir özellik barındırmaktadır. Aslında Lacancı bir okumayla, bedensel uzantı olarak “penis” işlevi gören otomobilin fallusvari bir uzantı olarak kadın imgesini de kapsamasının erkek egemen (ataerkil) bir cinsel iktidar işleyişi mümkün kılan zorunlu bir durum olarak görülmesi gerekebilir. Fallusvari bir anlam düzeneğinde bedensel bir uzantıya, penise indirgenemeyen hegemonik bir kapsam yaratılması zorunludur. Bu dişileştirme söylemi hem dişiliği hem de dişileştirmeye nesneleşen otomobili erkekliğin hegemonyasına yeniden dahil eder Sürücülük –reel deneyim/gerçeklik - sırasında otomobil penis gibi işlevlendirilir, “sollamak” bir başka otomobile karşı kazanılmış cinsel bir zafer olarak tanımlanır:

“Kız yoksa sen pazartesi doğumlu musun orospu? Yahut Cuma? Hattın ucundan cumaları çıkanlardan mısın yoksa?”³⁵

--

Böylece eksiklik duygusunun nerden geldiğini kavlıyor. İçini derin bir özlem bürüyor. .. Balkızı görmeli. İçi çok sıcak, çok bunalıcıydı. Biz de onu aşağıda bıraktık çıktık. Bakalım ne yaptı tek başına. İt kopuk sataşmış olmasa da”³⁶

Otomobilin erkekler için anlamının çoğu zaman modernlik ve teknolojiyle de ilişkili çok katmanlı bir karmaşıklık barındırdığını söylemek mümkündür. Erkeğin otomobili dişileştirmesi “orospu”³⁷ ya da “öz kızı” olarak mümkün olabildiği gibi “anne” olarak kodlamasıyla da olabilir. Aynı zamanda otomobil özellikle maço erkeklik için erkeksilik kadar, çocukluğun ve görmezden gelinen feminen tarafın doyurulmasına ilişkin bir “ihtiyaç” şeklinde de kendini gösterebilir. Örneğin Çetin erkeklerin arabalarını kendi evleriymiş gibi süsledikleri, hatta erkeklerin çoğu zaman kendilerine yasak kılınan çocuksuluklarını araba süslemelerine aktardıkları belirtiliyor³⁸. Çetin çalışmada bir feribot yolculuğunda kendisinin yanına park etmiş maço görünüşlü bir erkeğin koltuğu arkaya yatırıp yol boyunca aynadan sarkan ve sallandıkça civciv sesleri çıkaran pembe tüylü mahlûkla oynadığını belirtiyor. Yine bu noktada Türkiye’de “oto kuaför” adıyla iş yerleri ve marketlerde “oto kozmetik” bölümlerinin bulunduğu bir otomobil kültürü içinde yaşadığımızı yeniden şu soruyla belirtmek gerekir: Kendi bedenleriyle güzellik uğruna uğraşmayı feminen bulan erkekler bu biçimlenmeyi kendilerinin bir parçası olarak gördükleri otomobiller üzerinden gerçekleştiriyor olabilirler mi? Ve yine küçük erkek çocuklarının *Transformers oyuncaklarının* imgelediği şeylerin erkeklerin arabalarıyla sadece kendilerini içine alan ve çocukluklarına götüren uterusvari bir sığınak olmadığını aynı zamanda beden-arabalaşmayı da içerdiğini de göstermesi önemli olabilir. Pervanchon bu dizinin, filmlerin ya da oyuncakların kahramanlarının “güçsüzlerin yardımına hızla uçmak gerektiğinde birer arabaya dönüşmek gibi olağanüstü özellikler” barındırdığını söylüyor³⁹. Böylelikle bedenlerini tekerlekli arabalara dönüştürebiliyorlar.

Bu minvalde modernliğin kamusal ve özel alanı ayrıştıran ve özellikle işaret edilenin kadının eve kapatılması olması karşısında Çabuklu’nun erkeğin evden kovulmasının yarattığı “evsizliğe” dikkat çekmesi de

önem kazanır⁴⁰. “Ev” modern erkekliğin kurucu unsurları arasında ancak olumsuz göndermelerle yer alabilir. Evsiz kalan erkekler dışarının görece özgürlüğünden yararlandıkları gibi, mobil araçlarında da kendilerine ait “evcil” bir dünya yaratmak durumunda kalırlar⁴¹. Otomobilin erkekliğin kurucu parçalarından biri olması mobiliteyi ve gezginliği ifadeleyen maskülenlik ile durağanlığı, yuvayı simgeleyen dişillik özelliklerinin karşıtlığıyla birlikte düşünülerek (ve “at, avrat, silah” söyleminin kudreti yeniden hatırlanarak) anlamlandırılabilir. Cinsel düalite keskinleştikçe otomobil kültürüyle erkeklik birbirini besleyen unsurlarken birbirinden ayrılmaz unsurlara da kolaylıkla dönüşebilirler. 27 Yaşında ehliyeti olmayan bekar bir erkek akademisyen çalışma arkadaşım memleketi olan - erkekliğin en maço ve dolayısıyla en yumuşak hallerinin bir arada yaşandığı illerden sayılabilecek- Adana’da arabalarla ilgilenmediğini söylediği bir erkek akrabasının kendisine “ne kızlarla ne arabalara bağlanıyorsun” diyerek hafif yollu bir serzenişte bulunduğunu anlatmıştı. Kadınlarla arabalar arasında kurulan bağın erkek için zorunlu bir heteroseksüellik ima ettiğine de ayrıca dikkat etmek gerekir: Bu durumda otomobil kültürüyle ilgilenmemek erkekler için yoğun bir feminenlik tehlikesi barındıracaktır.

Otomobil sürücülüğü teknolojiyi (ve ima ettiği hız, risk kontrolü ve iktidarı) gündelikleştirir ve makine bedenleşmeyi mümkün kılar. Bu süreç iki taraflıdır: Bir taraftan makine bedenselleşmekte, kurallar ve yönetmeliklerle işleyen trafik başka insani ritüeller de içerir hale gelmektedir. Aracı bir organ gibi kullanmak da bunlardan biridir: Süsleme, öndekinin tamponuna “dokunma”, selektör “iletişimi”, araç sollandığı takdirde duyulan küçüklük duygusu, küçük arabaya binmekten hoşlanmama, park ya da manevra sorunlarını cinselleştirme⁴², teknik sorunlarının kişiselleştirilmesi (arabanın sesini dinleme, balatadan gelen “sesler”, motordan gelen “uğultu”), ayrıca arabanın teknik sorunlarıyla tekniğin ötesine geçen bir bakım ilişkisinin kurulması (“kızım”ı servise götürdüm gibi), tamirciyle kurulan ilişkinin dostane bir tavır içermesine dikkat edilmesi, otomobil tamir mekanlarının otomobile ilgili muhabbetler kadar yoğun bir (erkek) sosyalleşme ortamı olması, arabanın kıvrımlarının dişileştirilmesi, araçla kurulan özel-manevi bağ (kimseye ödünç vermeme) gibi.

Diğer taraftan beden makineleşecektir: Görme dışındaki koku, dokunma gibi duyuların sürücülük esnasında yitirilmesi söz konusu olur. “Hareketi gerçekleştiren kişi bu hareketin icrası sırasında dokusallık ve koku gibi ayrıntılardan yoksundur”⁴³. Sürücü çevresini bir ekrandan izler gibi izleyecektir. Sürücü bir simlakrum oyunundaki gibi dış dünyadan ayrılır. Aslında sürücülük süresince bütün sorumluluk bireyde görünse de, hız arttıkça ivmelenen ve manevra kabiliyeti makinenin özelliklerine ve yol şartlarına bağlı olarak değişebilen çok bilinmeyenli bir trafik denklemi söz konusu olacaktır. Dolayısıyla hız arttıkça ve birey –örneğin yoruldukça- sürüşün denetimi otomobile ve yola geçebilir: sürücü giderek otomobilin bir parçası haline gelir. Bir taraftan makinenin bedenselleşmesi diğer taraftansa bedeninin makineleşmesini içeren çift yönlü sürecin en iyi ifadelerinden biri Sheller’in ifadesi olan “otomobilin hissedilmesi” ve “otomatik duygular” olarak tanımladığı şey olabilir⁴⁴. Gerçekten de gündelik hayatımızda bunca uzun süre bulunan başka hiçbir teknolojik aygıt-otomobil kadar benliğimizle yakın ilişkiye geçmemiştir⁴⁵.

Otomobil kullanıcılığının bir tür otomobil-beden deneyimi yarattığı yukarıda belirtilen fenomenolojik çalışmaların radikalleştirilmesiyle elde edilen sonuçlardır. Ancak bu otomobil-bedenleşme süreci aynı zamanda oldukça cinsiyetçidir. Genellikle otomobillerle hayvanlar arasında kurulan bağlantı⁴⁶ insanlar ve makineler arasındaki ilişkiye kolaylıkla genişletilebilir. Haraway makine bedenselleşme sürecinin cinsiyetçi bir şekilde işlediğini işaret eden feministler arasında gösterilmektedir⁴⁷. Genel olarak otomobillerle kadınların ilişkisini anlatan metinler bu sürecin cinsiyetçiliğini gösterirler. Wachs’ın aktardığı kadın sürücüler üzerine yazılmış bir metnin tarihinin 1927 olduğunu görmek şaşırtıcıdır, çünkü bu görüşler günümüzde ki önyargularla tümüyle uyum içindedir⁴⁸.

Kadınlar iyi sürüş için gerekli olan sinirsel soğukkanlılıktan yoksundurlar. Onlar yoldayken daima çok daha az bilinçlidirler. Güçleri, hakimiyetleri hakkında kuşkuludurlar. Çok kolaylıkla doğru yolda olup olmadıkları konusunda endişelenebilirler, tekerlek üzerinde giderken duygularını ortaya çıkarmaya daha eğilimlidirler

Alıntı temel olarak iki şeye gönderme yapıyor: Birincisi kadınların teknolojiyle ilişkisinin makineye rengini verecek ve makine üzerinde hakimiyeti yitirecek kadar cinsel bir karakterle anlatılmasıdır. Burada kadının karakter özellikleri öylesine cinselliğine bağlanır ki, kadının makineyle kurduğu ilişki bedeniyle kurduğu ilişkiyi andırarak şekilde cinselleştirilme olanağına kavuşturulur. Aslında iyi şoför olmayı engelleyen ve agresiflik gibi risk doğuracak şekillerde ortaya çıkan duygularına hakim olamama gündelik hayatta/trafikte daha fazla

erkek sürücülerde karşılaşmaktadır. Demek ki buradaki mesele erkeğin karakter özelliklerinin cinselleştirilmemesi, makineyle her türlü (agresyon da olabilir) ilişkisinin makine üzerinde hâkimiyetini kaybetmeye dönük olarak görülmemesi, tam tersine bu hakimiyetin ilişki risk doğursa bile güçlendirilmesidir. Teknolojiyle-özellikle karmaşık mekanik ve elektronik aksanlarla- farklı cinsiyetlerin kurduğu ilişkinin anlamlandırılmasında kullanılan sembolik evren erkeklik ve kadınlıkla ilgili modern cinsiyet özellikleriyle örtüşür: Erkeklik zihin, rasyonalite ve rekabetçi özelliklere sahip bir cins olarak sunulduğundan (salt bir beden olan) makineyle, otomobille bütünleşmesi daha mümkün görülür. Oysa ki modern dişillik zihinden çok bedene ve hatta rasyonalite eksikliğinden kaynaklanan bedensel bir “manevra” sorununa işaret eder. Bu noktada aslında mutlak itaat vaadi olan makineleşmeye rağmen kadın kendi makine-bedeninde bile yersiz yurtsuzlaşan bir profil çezecektir.

Genel olarak risk alma yeni üretim ve tüketim kültürüne dayanan postmodern bir dünyada bireyselleşmenin en önemli unsuru olarak ele alınmakta; riske girmenin kendisi iş dünyasında da oldukça eril bir anlam içermektedir. Aslına bakılırsa risk trafik ve sosyal alan unsurlardan biri olduğu kadar, çoğu zaman karmaşık olarak kurulmuş, karmaşadan beslenen ve fayda üreten bir sistemin kaçınılmaz bir sonucu olarak istenmeyen bir durum, bir semptom olarak da kendisini gösterir. Tıpkı iş dünyasında olduğu gibi trafikte de risk bir yandan reddedilirken diğer yandan sistem kurucu bir unsura dönüşmektedir. Dolayısıyla risk çoğu zaman bireyin yaşam koşullarını sürdürebilmek adına yüklediği ve negatif sorumlulukları ağır basan bir paramatre durumuna da dönüşebilir. Risk aynı zamanda cinselleştirilir: Trafiğin kurallarına uyma zorunluluğuna karşı kurallara uymamak (yüksek hız, emniyet kemeri takmama, kırmızı ışıkta geçme, başka otoları taciz) gibi bozucu ve riskli hareketler trafikte erilliği kurar ve sürücünün erilliğini güçlendirir. Pitkin'den alıntılanan Wachs erkeklerin “doğa”ları gereği mekanik araçları kullanma kabiliyetinin fazla olduğunu; ayrıca erkeklerin kadınlardan daha fazla riske girme eğiliminin olduğunu ileri sürmektedir. Baudriallard'ın söylediği gibi “hız sonucun nedene karşı zaferidir” ve eğer sonuca ulaşıldıysa riskin olumlanması yaşadığımız kültürde her zaman mümkün olur. Ayrıca hız, hızlı olanın yersizleşmesine ve ayrıca bedensizleşmesine hizmet eder, geçici bir özgürleşme duygusu yaratır. “Hız arı nesnelere yaratır, kendisi de arı bir nesnedir, çünkü yeri ve yerle ilgili başvuru noktalarını siler”. Otomobilin sunduğu “otomatik duygular” diyebileceğimiz duygusal çerçeve ve bu çerçevenin cinsiyetçilikle ilişkisi böylelikle ortaya koyulduğunda “otomobilin duygusal coğrafyaları toplumsal cinsiyet, aile ve millet şeklinde normalleştirilen ve doğallaştırılan insanlar arası sosyal bağları ve karışık bağlantıları da destekleyen bir teknoloji olduğunu söylemek mümkün hale gelmektedir”⁴⁹

- ¹ Jane Rendell, "Introduction: Gender" *Gender Space Architecture: An Interdisciplinary Introduction* ed. Jane Rendell and oth., (NY : Routledge, 2003), 102
- ² N. Cattan. "Gendering Mobility: Insights into the Construction of Spatial Concepts" *Gendered Mobilities* eds. Uteng, P. ve Tim Cresswell (Ashgate , 2008), 86
- ³ Le Corbusier "Yol: Doğanın Bağrındaki Plastik Araç" *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi* Sayı:24 (2000): 117.
- ⁴ Richard Sennett, *Kamusal İnsanın Çöküşü* (İstanbul: Ayrıntı, 2002); Richard Sennett, *Gözün Vicdanı: Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşamı* (İstanbul: Ayrıntı, 1999)
- ⁵ Halil Gökhan, *Otomobil* (Ankara: Dost, 2005), 19.
- ⁶ Mimi Sheller "Automotive Emotions: Feeling the Car", *Theory, Culture & Society* 21, No. 4-5(2003).
- ⁷ Levent Şentürk otomobilin görsel imgelerini tarihsel olarak analiz ettiği ve otomobil reklamlarını incelediği çalışmasında, saf işlevselliğe gönderme yapan "pragmatik ve soğuk" reklamların terk edilmesiyle Chandler firmasının ulusal pazardaki payının 1920lerde %646 arttığını belirtiyor. Bkz. Levent Şentürk, "Seyyar Manifesto" *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi*, Sayı:24(2000): 123.
- ⁸ Deborah Clarke, *Driving Women: fiction and Automobile Culture in Twentieth- Century America* (Johns Hopkins University Press, 2007):13
- ⁹ Clarke, *Driving Women: fiction and Automobile Culture in Twentieth- Century America*, 13.
- ¹⁰ Peter Freund ve G. Martin, *Otomobilin Ekolojisi* (İstanbul: Ayrıntı, 1993):157
- ¹¹ Sheller, "Automotive Emotions: Feeling the Car".
- ¹² Freund ve Martin, *Otomobilin Ekolojisi*.
- ¹³ J.G. Ballard, *Çarpışma* (İstanbul: Ayrıntı,1997)
- ¹⁴ Gündüz Vassaf, "Otomobilin Kısa Tarihi" *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi*, Sayı:24 (2000): 108.
- ¹⁵ Freund ve Martin, *Otomobilin Ekolojisi*, 162.
- ¹⁶ Paul Virilio, *Hız ve Politika: Dromoloji Üzerine Bir Deneme* (İstanbul: Metis, 1998).
- ¹⁷ Hulki Aktunç ve diğ. "Türk'ün otomobille İmtihanı", *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi*, *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi* Sayı:24 (2000): 159–176.
- ¹⁸ Sheller, "Automotive Emotions: Feeling the Car".
- ¹⁹ Robyn Bowling ve diğ. "A Gender Perspective on Urban Car Use: A Qualitative Case Study" *Urban Policy and Research* (17:2, 1999).
- ²⁰ Aslıcan Kalfa ve diğ. "Kent İçi Ulaşımın Cinsiyeti: Ankara Örneği" *Cins Cins Mekan* der. Ayten Alkan (İstanbul: Varlık: 2009), 217.
- ²¹ Bowling ve diğ. "A Gender Perspective on Urban Car Use: A Qualitative Case Study".
- ²² Ayten Alkan, *Yerel Yönetimler ve Cinsiyet: Kentte Kadınların Görünmez Varlığı* (Ankara: Dipnot, 2007)
- ²³ L. Şentürk "Eril Kent" *Cins Cins Mekan* der. Ayten Alkan (İstanbul: Varlık: 2009).
- ²⁴ S. MacKanzie, "Kentte Kadınlar" *20. Yüzyıl Kenti* der. B. Duru ve A. Alkan (Ankara: İmge, 2002).
- ²⁵ Deborah Clarke, *Driving Women: Fiction and Automobile Culture in Twentieth- Century America* (Johns Hopkins University Press, 2007), 13.
- ²⁶ Cüneyt Çakırlar ve Serkan Delice (der.) *Cinsellik Muamması: Türkiye'de Queer Kültür ve Muhalefet* (İstanbul: Metis, 2012)
- ²⁷ A. Zengin, "Devletin Cinsel Kıyıları: İstanbul'da Fuhuş Mekanları" *Cins Cins Mekan* der. Ayten Alkan (İstanbul: Varlık: 2009)
- ²⁸ H. Arık, "Kahvehanede Erkek Olmak: Kamusal Alanda Erkek Egemenliğin Antopoljisi" *Cins Cins Mekan* der. Ayten Alkan (İstanbul: Varlık: 2009)
- ²⁹ Y. Öz, "Ahlaksızların Mekansal Dışlanması", *Cins Cins Mekan* der. Ayten Alkan (İstanbul: Varlık: 2009)
- ³⁰ Otomobilin ailenin bir ferdi olma durumu şimdi de değişmez, Aktunç 5 yaşındaki oğlunun aile fertlerini şöyle sıraladığını belirtiyor: "baba Aktunç, anne Aktunç, oğul Aktunç ve Vosvos Aktunç". Yine erkekliğin otomobil kültürüyle etkileşimi derinleştikçe kocanın otomobile "karısı" gibi cinsel bir kıskançlıkla sahip çıktığı bir durumun da mevcut olduğu da gözlemlerim arasında.
- ³¹ M. Wachs, "Automobil and Gender: A Historical Perspective", <http://www.fhwa.dot.gov/ohim/womens/chap6.pdf>, 1 Mayıs 2014, 103.
- ³² M. Parvenchon, "Beden için Başka bir Yer ve Başka bir Zaman" *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi* Sayı:24 (2000), 142.
- ³³ A. Ağaoğlu, *Fikrimin İnce Gülü* (İş bankası Yayınları: İstanbul, 2006).
- ³⁴ A. Ağaoğlu, *Fikrimin İnce Gülü*, 1-4.
- ³⁵ A. Ağaoğlu, *Fikrimin İnce Gülü*, 113.
- ³⁶ A. Ağaoğlu, *Fikrimin İnce Gülü*, 117.
- ³⁷ Burada hızlı ya da kıvraklığı fazla olan bir otomobile Bayram tarafından "orospu" denilmesini tesadüf bulmuyorum. Gerçekten de hakim cinsel kültürde hızlı eş seçen, değiştiren ve cinsel "mobilitesi" fazla olan kadınlara da bu tür bir tanım uygun görülür. Yine Artun Ünsal argoyla otomobil arasındaki ilişkiyi kuran çalışmasında "motor" un aynı mahiyette kullanıldığına dikkat çekiyor(2000).
- ³⁸ O.C. Çetin, "Aynaya Dikiz" *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi*, Sayı:24 (2000): 208
- ³⁹ Parvenchon, "Beden için Başka bir Yer ve Başka bir Zaman", 146.
- ⁴⁰ Y. Çabuklu, *Toplumsal Kurgular ve Cinsiyetçilik* (İstanbul: Everest, 2006).

- ⁴¹ Türkiye’de görülen ancak Suriye’de hemen bütün ticari taksilerin içinde rastladığım danteller, minik heykelcikler ve süslemelerle evden farksız bir ortam ayrıca dikkatimi çekmişti. Bu noktada mobil araçların evselleşmesine bir başka örnek arabada yaşanan cinsel deneyimlerin otomobillerin erkeklerin yaşamında ve erkekliğin kurulumunda önemli bir yer tutması olarak verilebilir. 1960larda genç erkekliğin bir kısmında otomobil yarışları olduğu kadar, kız arkadaşlarla “kenti gören” bir manzara eşliğinde romantik cinsel maceralar yaşamak da bulunuyordu ve bu durum Hollywood sinemasında neredeyse bir tema haline gelmişti.
- ⁴² Kadınların manevra “kabiliyetsizlikleri” kendi bedenlerine de hakim olamadıkları yönündeki modern varsayımı da anımsatır. Kadınların yoğun yerlerde trafiğe çıkmak istememeleri riskle ilgili olduğu kadar fazlaca görünür olmakla ilgili bir rahatsızlık gibi de duruyor.
- ⁴³ Peter Freund ve G. Martin, *Otomobilin Ekolojisi*, 244.
- ⁴⁴ M. Sheller, “Automotive Emotions: Feeling the Car”, *Theory, Culture & Society* 21, No. 4-5(2003)
- ⁴⁵ Bilgisayarlar ve internet hayatımıza yeni girmiş olsa da, belki de yeni benlikler oluşturmada otomobilin tahtını sarsacak denli hızlı ve etkili değişimler yaratabildi. Yine de genel olarak bilgisayarların sanal-kişilikler yaratma konusundaki etkisi sosyal bilim alanında ayrıntılı olarak tartışılrsa da, otomobiller Sheller’in de şikayetçi olduğu üzere sadece işlevsel değerleri üzerinden değerlendirilen birer meta olarak görüldüler.
- ⁴⁶ Popüler otomobil markaları gücü temsil eden doğan, şahin, jaguar gibi isimler taşıyorlar. Bu aynı zamanda gücün ve makinenin doğallaştırılmasını sağlıyor.
- ⁴⁷ H. Haraway, *Simians, Cyborgs, and Women: The Reinvention of Nature* (London: FA books, 1991).
- ⁴⁸ M. Wachs, “Automobil and Gender: A Historical Perspective”, 106.
- ⁴⁹ M. Sheller, “Automotive Emotions: Feeling the Car”

Kaynakça

- Ağaoğlu, A. *Fikrimin İnce Gülü* (İş bankası Yayınları: İstanbul, 2006).
- Aktunç H. ve diğ. “Türk’ün Otomobille İmtihanı”, *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi* Sayı:24 (2000): 159–176.
- Alkan, A. *Yerel Yönetimler ve Cinsiyet: Kentte Kadınların Görünmez Varlığı* (Ankara: Dipnot, 2007)
- Arık, H. “Kahvehanede Erkek Olmak: Kamusal Alanda Erkek Egemenliğin Antropolojisi” *Cins Cins Mekan* der. Ayten Alkan (İstanbul: Varlık, 2009).
- Ballard, J.G. *Çarpışma* (İstanbul: Ayrıntı, 1997)
- Bowling, Robyn ve diğ. “A Gender Perspective on Urban Car Use: A Qualitative Case Study” *Urban Policy and Research* 17(1999): 101-110.
- Cattan N. “Gendering Mobility: Insights into the Construction of Spatial Concepts” *Gendered Mobilities* eds. P. Uteng ve Tim Cresswell (Ashgate, 2008).
- Clarke, D. *Driving Women: Fiction and Automobile Culture in Twentieth-Century America* (Johns Hopkins University Press, 2007).
- Çabuklu, Y. *Toplumsal Kurgular ve Cinsiyetçilik* (İstanbul: Everest, 2006).
- Çakırlar C. ve Serkan Delice (der.) *Cinsellik Muamması: Türkiye’de Queer Kültür ve Muhalefet* (İstanbul: Metis, 2012)
- Çetin, O.C. “Aynaya Dikiz” *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi*, Sayı:24 (2000): 204–209.
- Freund P. ve G. Martin. *Otomobilin Ekolojisi* (İstanbul: Ayrıntı, 1993).
- Gökhan, H. *Otomobil* (Ankara: Dost, 2005)
- Haraway, D. *Simians, Cyborgs, and Women: The Reinvention of Nature* (London: FA books, 1991)
- Kalfı, A. ve diğ. “Kent İçi Ulaşımın Cinsiyeti: Ankara Örneği” *Cins Cins Mekan* der. Ayten Alkan (İstanbul: Varlık, 2009)
- Le Corbusier, “Yol: Doğanın Bağrındaki Plastik Araç” *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi*, Sayı:24(2000): 109:118.
- MacKanzie, S. “Kentte Kadınlar”, *20. YY Kenti* der. B. Duru ve A. Alkan (Ankara: İmge, 2002).
- Cins Cins Mekan* der. Ayten Alkan (İstanbul: Varlık, 2009)
- Öz, Y. “Ahlaksızların Mekansal Dışlanması”, *Cins Cins Mekan* der. Ayten Alkan (İstanbul: Varlık, 2009)
- Parvenchon, M. “Beden için Başka bir Yer ve Başka bir Zaman” *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi* Sayı:24(2000): 141-150.
- Rendell R. “Introduction: Gender” *Gender Space Architecture: An Interdisciplinary Introduction* ed. Jane Rendell and oth., (NY : Routledge, 2003).
- Sennett R. *Kamusal İnsanın Çöküşü* (İstanbul: Ayrıntı, 2002).
- Sennett, R. *Gözün Vicdanı: Kentin Tasarımı ve Toplumsal Yaşamı* (İstanbul: Ayrıntı, 1999).
- Sheller M. “Automotive Emotions: Feeling the Car”, *Theory, Culture & Society* 21, No. 4-5(2003): 221-242.
- Şentürk L. “Seyyar Manifesto” *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi*, Sayı:24 (2000): 119-132.

- Şentürk, L. "Eril Kent" *Cins Cins Mekan* der. Ayten Alkan (İstanbul: Varlık, 2009).
- Uteng P.T. ve T. Crasvell, *Gendered Mobilities* (Ashgate, 2008).
- Ünsal, A. "Argo da Araba Kullanır", *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi*, Sayı:24(2000): 177-182
- Vassaf, G. "Otomobilin Kısa Tarihi" *Cogito: Oto-Mobil: Bir Röntgen Denemesi*, Sayı:24(2000): 107-108
- Virilio, P. *Hız ve Politika: Dromoloji Üzerine Bir Deneme* (İstanbul: Metis, 1998).
- Wachs,M. "Automobil and Gender: A Historical Perspective", <http://www.fhwa.dot.gov/ohim/womens/chap6.pdf>, 1 Mayıs 2014.
- Zengin, Y. "Devletin Cinsel Kısıtları: İstanbul'da Fuhuş Mekanları" *Cins Cins Mekan* der. Ayten Alkan (İstanbul: Varlık, 2009)