

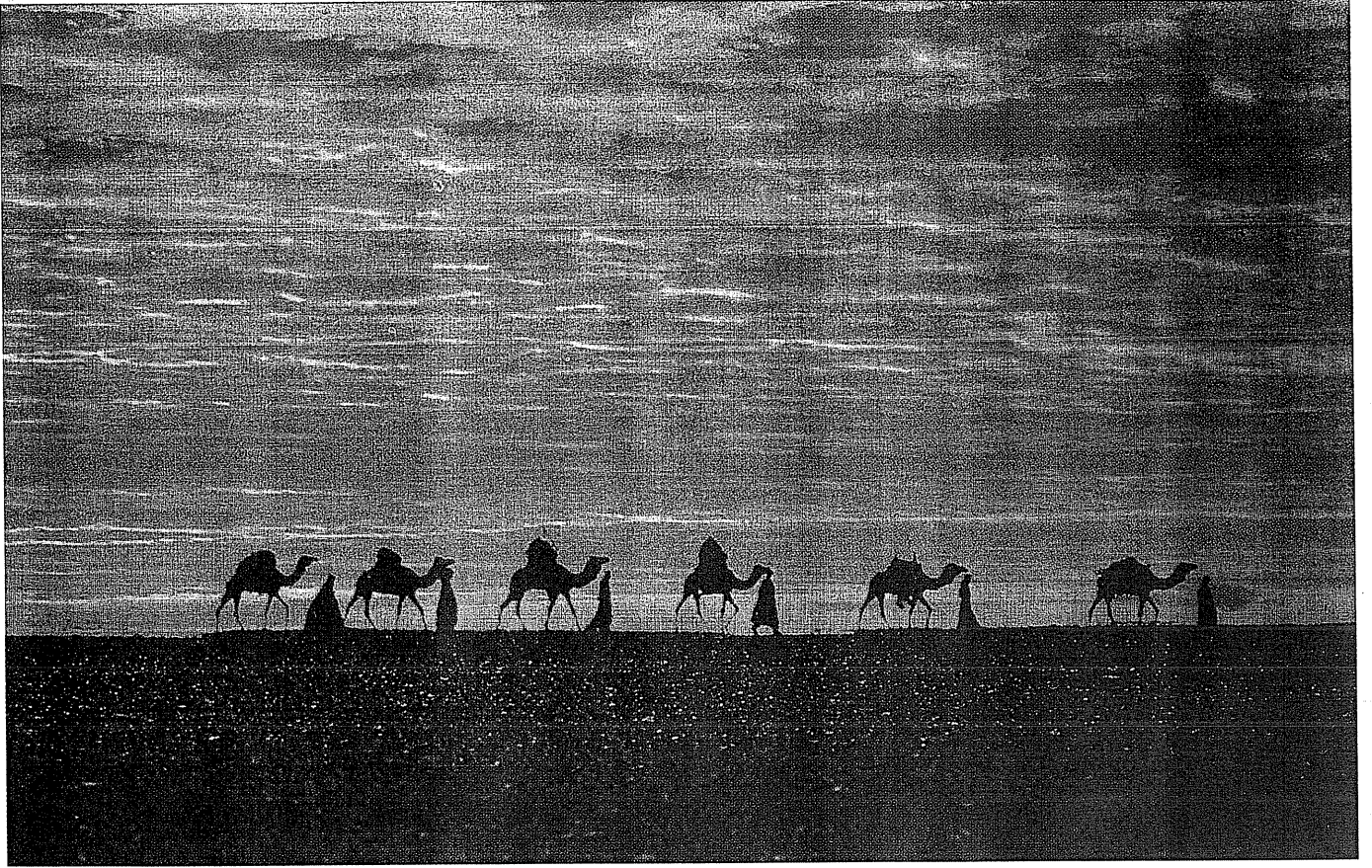
YOL KÜLTÜRÜ

ÜÇ AYLIK KÜLTÜR VE SANAT DERGİSİ



Temmuz 1998

DIYAN TEMPLUM



Fetihlerden sonra İslam şehirlerinde yol ve şehir planlaması deve ve at ulaşımı göz önüne alınarak yapılırken, İslam öncesi dönemde Roma'da ve onun tesir alanındaki bölgelerde yol ve şehirler tekerlekli arabalara göre planlanmıştır.

DEVE VE TEKERLEK YA DA GEOMETRİK VE ORGANİK ŞEHİR



Tekerleğin insanlık tarihinin en önemli buluşlarından biri olduğu kabul edilir. Ancak tarihi incelediğimizde Fas'tan Mısır'a, oradan İran'a ve Afganistan'a kadar uzanan bir kuşakta milattan önce kesin olarak bilemediğimiz bir dönemden itibaren tekerleğin hakim olduğu bu bölgelerden milattan sonra birinci ila beşinci yüzyıllar arasında bölge bölge tekerleğin kaybolduğu veya en azından çok geri plana itildiği görülür. Columbia Üniversitesi İslam Tarihi profesörlerinden Richard Bulliet *The Camel and the Wheel* adlı eserinde bu değişimi kitap kapsamında inceliyor. (1) Bu yazı, kısmen bu eserden yararlanarak ulaşım kültürünün geniş çaplı tarihi ve sosyolojik boyutlarına dikkat çekmeye çalışacak; yol ve ulaşım kültürünün sadece teknolojik boyutta ele alınamayacağını ortaya koymaya çalışacaktır.

Tekerleğin, dolayısıyla araba kullanımının yukarıda sınırlarını be-

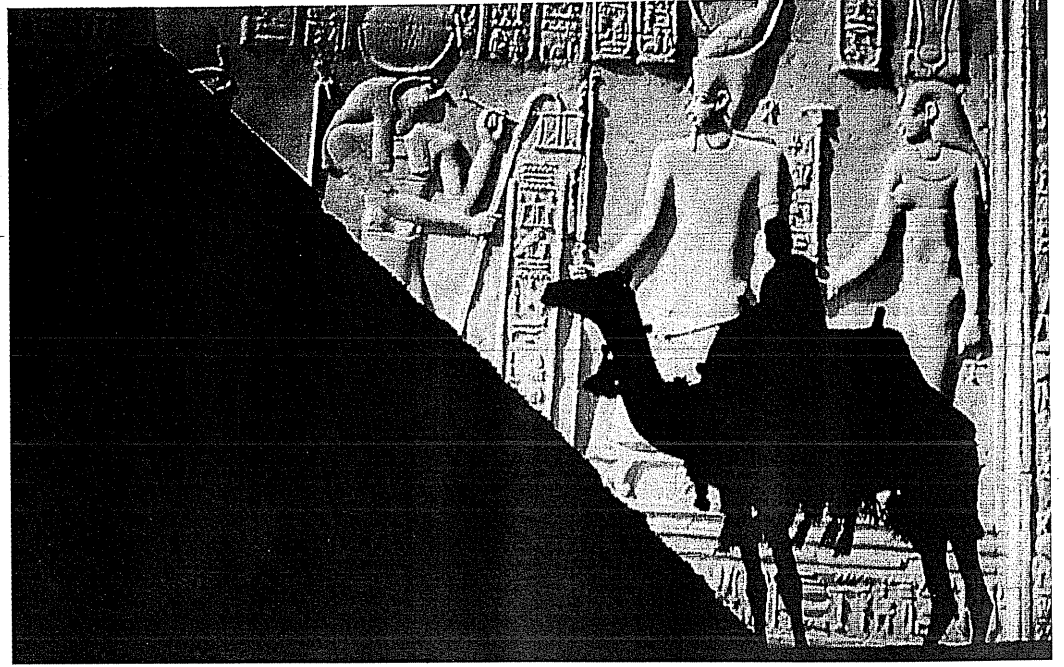
lirttiğimiz bölgede Fas'tan Afganistan'a uzanan coğrafyada zirvede olduğu dönem Roma imparatorluğunun Doğuya hakim olduğu dönemdir. Romalılar Suriye'ye, Mısır'a ve Kuzey Afrika'ya kendi taşıma ve ulaşım kültürlerini de getirmişlerdir. Bu kültür yol yapımı ve şehir planlamasında somut ifadesini bulmuştur. Daha sonraki dönemde fetihlerden sonra İslam şehirlerinde yol ve şehir planlaması deve ve at ulaşımı göz önüne alınarak yapılırken, İslam öncesi dönemde Roma'da ve onun tesir alanındaki bölgelerde yol ve şehirler tekerlekli arabalara göre planlanmıştır.

Çift veya dört at tarafından çekilen araba Batı'da kökü tarihte olan bir sembolizmi temsil eder. Bunun en güzel örneği eski Yunan mitolojilerindeki tanrı tasvirleridir.

Tanrıların atlar tarafından çekilen arabaları vardır. Batıda böylesine bir statü göstergesi olan ve önemli bir ilerleme olarak tartışmasız ka-

1. Bulliet, W. Richard, 1990, *The Camel and The Wheel*, New York: Columbia University Press.

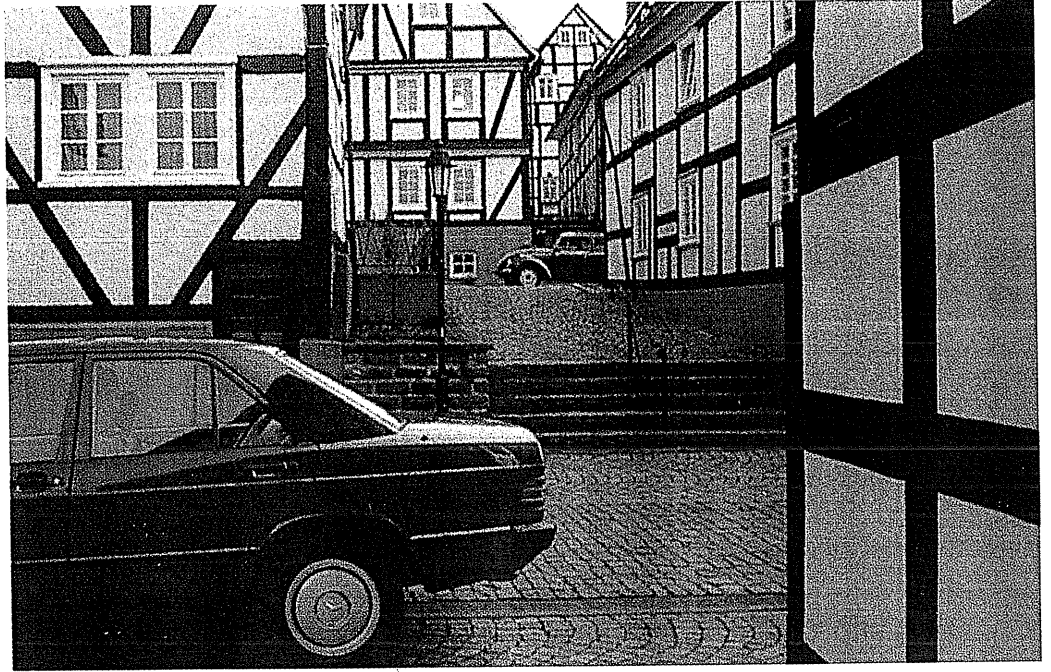
Eğer tekerlek gerçekten önemli bir keşifse neden deve karşısında yenik düşmüştür? Bunun medeniyetsel bir gerilemenin sonucu olduğunu kesinlikle söyleyemeyiz çünkü bölge, söz konusu dönemde tarihinin en parlak medeniyetine sahip olmuştur.



bul edilen tekerlekli ulaşım dünyanın belli bir medeniyetinde uzun bir dönem terkedilmiştir. Bunun açık bir ifadesi olarak, Yunan mitolojisi ve Kitab-ı Mukaddes'in aksine Kur'an-ı Kerim'de, Peygamberimizin hayatında veya daha sonraki İslami kaynaklarda tekerleğe ve arabaya referansa pek rastlanmaz. Tersine İslami kaynaklarda ulaşım ve taşımacılığın hayvanlar ve özellikle deve ve at kullanılarak yapıldığını ortaya koyacak ifadeler sıkça rastlanır. Neden? Eğer tekerlek gerçekten önemli bir keşifse neden deve karşısında yenik düşmüştür? Bunun medeniyetsel bir gerilemenin sonucu olduğunu kesinlikle söyleyemeyiz çünkü bölge, söz konusu dönemde tarihinin en parlak medeniyetine sahip olmuştur. Öte yandan tekerlek ulaşım ve taşımada kullanılmazken değirmen, saat ve benzeri alanlarda son derece etkili bir şekilde kullanılmıştır. Dolayısıyla tekerleği terketme ve deveyi bir ulaşım ve taşıma aracı olarak benimseme teknolojik gerilemeye bağlanamaz. Daha başka sebepler aramak doğru olur. Bu soruya cevap verebilmek için o

günün şartları içerisinde deve ve araba arasında bir mukayese yapmamız gerekecektir. Major Leonard'ın öküz arabası ile deve arasında yaptığı mukayeseyi Bulliet şöylece maddeleştirmekte ve devenin sağladığı avantajları sıralamaktadır:

1. En az iki misli daha fazla taşır.
2. Daha hızlı, günde daha fazla mesafeyi katedebilir.
3. Bir defada dinlenmeksizin 20 ile 25 mil gidebilir.
4. Bir senede veya ömür boyunca daha fazla sefer yapabilir.
5. Arabanın batabileceği alanlarda rahatlıkla yolculuk yapar.
6. Nehirleri geçişte problem olmaz halbuki arabaları boşaltıp nehri geçtikten sonra yeniden yüklemek gerekir.
7. En az dört misli fazla çalışır ve yaşar.
8. Su ve yiyecek konusunda daha uzun zaman dayanır.
9. Daha dayanıklıdır.
10. Bir araba kırılabilir veya çamura bataabilir. Bu durum zaman ve para kaybına yol açar ve harcamaların yanında tamirat araçları ve kaabiliyet gerekir.
11. Arabaların kendi ağırlıkları



Uzun bir dönemde tekerlek gibi bizce son derece önemli bir buluşun geniş bir medeniyet alanında geri plana itilmiş olması bize şaşırtıcı gelebilir ve acaba gerçekten öyle miydi diye haklı olarak bu tespiti sorgulayabiliriz.

vardır ve bu onu çeken hayvanlar için başlı başına bir yüküdür. Bu veriler göz önüne alındığında tekerleği bırakıp deveyi tercih etmenin ne kadar akılcı bir seçim olduğu ortaya çıkar. Kısaca araba yerine deveyi tercih ekonomik sebeplerden kaynaklanmıştır diyebiliriz.

Deve modern öncesi dönemde Fas'tan Afganistan'a kadar olan bölgede hakimiyetini sürdürürken, yakıtlı motorun icadı ile taşıma ve ulaşım alanındaki yerini belki de bir daha hiç geri dönme-yecek bir şekilde kaybetmiştir. Günümüzde hayvana dayalı ulaşım ve taşımacılık neredeyse tamamen ortadan kalkmış, şehirler hayvanları tamamen dışlayacak ve onları sadece et ve protein kaynağı olarak şehre kabul edecek bir bakış açısından planlanmıştır.

Gerçekten Tekerlek Yok muydu?

Uzun bir dönemde tekerlek gibi bizce son derece önemli bir buluşun geniş bir medeniyet alanında geri plana itilmiş olması bize şaşırtıcı gelebilir ve acaba gerçekten

öyle miydi diye haklı olarak bu tespiti sorgulayabiliriz. Buna cevap olarak, araba taşımacılığının Fas'tan Afganistan'a kadar uzanan kuşakta miladi birinci yüzyıldan başlayarak yavaş yavaş kaybolduğunu ortaya koyabilmek maksadıyla başvurabileceğimiz üç temel kaynak vardır: O dönemdeki seyyahların ifadeleri, tarihi resimler, Arapça ve Farsça dil hazinesi.

Seyyahların yazılı ifadeleri daha çok Batı yayılcılığı dönemine aittir. 18. Yüzyılda C. F. Wolney şöyle yazar: 'Çarpıcı bir husus da şudur ki bütün Suriye'de araba veya vagon görülmemektedir.' Alexander Russel Halep'teki gözlemlerini dile getirirken şöyle yazar: 'Devenin sonsuz çeşit kullanım alanı olan bir memleket ve taş taşımak için kullanılan bir çeşit kullanışsız araba hariç tekerlekli taşımacılık bilinmez.' 19. Yüzyılın ortalarında Afganistan'ı ziyaret eden Xavier Raymond durumu şöyle tasvir eder: 'Ulaşım için araba kullanımı hiç bilinmemektedir.' Aynı dönemde Henry Tristram Cezayir'deki gözlemlerini şöyle dile getirir: 'Zouia harikası diye bize

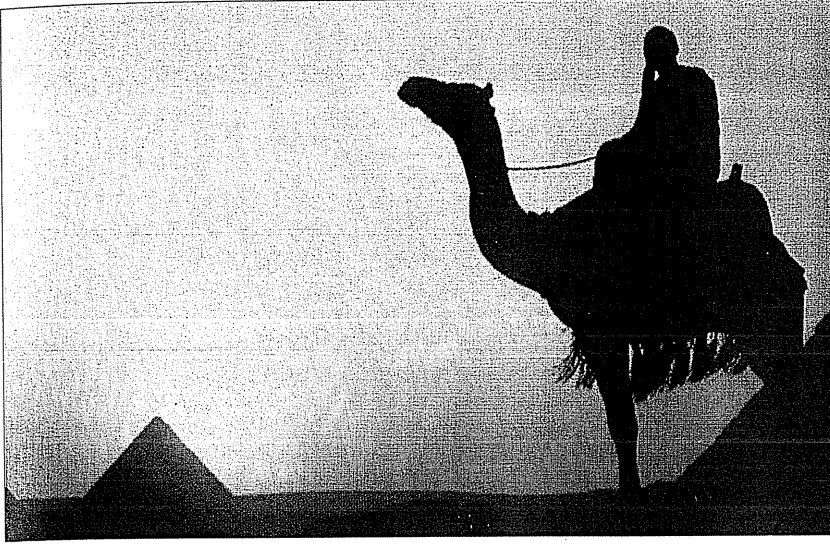
Bu gözlemler modern zamanlara kadar İslam medeniyetinin hakim olduğu Fas'tan Afganistan'a kadar olan coğrafyada araba kullanılmadığını gözler önüne sermeye yeter.

gösterilen şey iki tekerlekli bir araba. Tunus Beyi tarafından buraya hediye olarak gönderilmiş ve buradakilerin ilk ve belki de son gördükleri araba. Develer üzerinde parça parça 700 mil uzaktan buraya taşınmış ve şimdi monte edilerek sırf camdan yapılmış bir bölme içerisinde muhafaza ediliyor.' İslam İspanyası üzerinde uzmanlaşan E. Levi-Provencal Endülü's'teki durumu şöylece tespit ediyor: 'Müslüman Batı'da en azından ortaçağ boyunca tekerlekli araçların kullanımında bir kesinti var ki buna makul bir açıklama bulmak gerekiyor.' Fas tarımı üzerine uzmanlaşmış olan Jean Lee Coz ise şöyle yazmaktadır: 'Gelecekte Fas'ın, yolu yani önceden planlanmış ve ona göre inşa edilmiş tarzda yolu ve hatta tekerlek kullanımını bilmediği meşhurdur.' S. D. Goitein ise orta çağ Mısır'ındaki durumu şöylece değerlendirmektedir: 'Roma hakimiyeti döneminde son derece yaygın olan araba tamamen kayboldu ve Geniza belgelerinde arabadan hiç bir yerde bahsedilmemektedir.'

Bu gözlemler modern zamanlara kadar İslam medeniyetinin hakim olduğu Fas'tan Afganistan'a kadar olan coğrafyada araba kullanılmama-

diğini gözler önüne sermeye yeter. Osmanlılar ve Hintliler ve Orta Asyalılar bu açıdan kısmi bir istisna teşkil eder. Bu bölgelerde araba her ne kadar yaygın olarak kullanılmasa da varlığını sürdürmüştür. Ancak bütün İslam coğrafyası için genel geçer bir özellik olarak arabanın ulaşımda değil de kısa mesafeli taşımacılıkta kullanıldığını söyleyebiliriz. Bu durum yaygın bir sanat olan Osmanlı, İran ve Hint minyatürlerinde gözlemlenebilir ki bu bölgelerde yapılan minyatürlerde araba çizimi bulmak nadirdir. Genel olarak söz konusu coğrafya kökenli resimler de aynı gözlemi doğrulayacak yöndedir. Arabanın nadirliğinin üçüncü bir göstergesi de dildir. Arapça ve Farsça'da araba ve tekerlek hakkında çok az kelime varken deve ve at gibi taşıma hayvanları ve onların aksesuarları hakkında çok zengin bir kelime hazinesi vardır. Arapça'da araba için kullanıldığı bilinen yegane eski kelime 'el-acele'dir. Bu kelime tarihi metinlerde nadiren geçer ki bu durum arabanın kullanımının nadir olduğunun bir göstergesi olarak alınabilir. Mesela Kur'an-ı Kerim'de bu kelime hiç geçmemektedir. Halbuki Kitabı Mukaddes'te özellikle savaş arabalarına bir çok referans vardır. Bu durumun dini bir veche taşıyıp taşımadığı uzmanlarınca ayrıca araştırılabilir fakat bizim açıımızdan önemi ulaşım ve taşıma kültürü açısından önemli ve çarpıcı bir farkı ortaya koymasından kaynaklanmaktadır. Diğer edebiyat ve tarih kitapları için de aynı hüküm geçerlidir. Benzer bir kelime ise 'el-Merkeb'dir ki ulaşım maksadıyla kullanılan hayvan veya gemi manasına gelir ama hiçbir zaman araba manasını ifade etmez. Arapça'da-





ki günümüzde tekerlekli taşıma araçlarını ifade için kullanılan kelimelerin büyük çoğunluğu modern döneme aittir ve yabancı tesiriyle ortaya çıkmıştır. Mesela 'el-arabiyye' kelimesi Türkçe'deki 'araba' kelimesinin tesiriyle, 'el-kerruse' kelimesi İtalyanca'daki 'carrozza' kelimesinin tesiriyle, 'el-hantur' Türkçe kanalıyla Macarca 'hintu'nun tesiriyle, 'el-fayton' gene muhtemelen Türkçe kanalıyla İngilizce 'phaeton' kelimesinin tesiriyle ortaya çıkmıştır. Klasik Farsça'da ise tekerlekli taşımacılıktan bahsedilen nadir zamanlarda 'gardun' kelimesi yeterli olmuştur. Modern dönemde Türkçe tesiriyle 'araba', Rusça tesiriyle 'doroşke' ve Hintçe tesiriyle 'gari' kelimeleri Farsça'ya tekerlekli vasıtaları ifade için girmiştir.

Seyyahların yazılı ifadeleri, ressamların görsel ifadeleri ve lengüistik deliller güçlü bir şekilde tekerlekli vasıtaların sahnede olmadıklarını ve ne kadar nadir kullandıklarını göstermektedir. Bu noktada akla gelen soru, arabanın hangi dönemde terkedildiğidir.

Araba Ne Zaman Terkedildi?

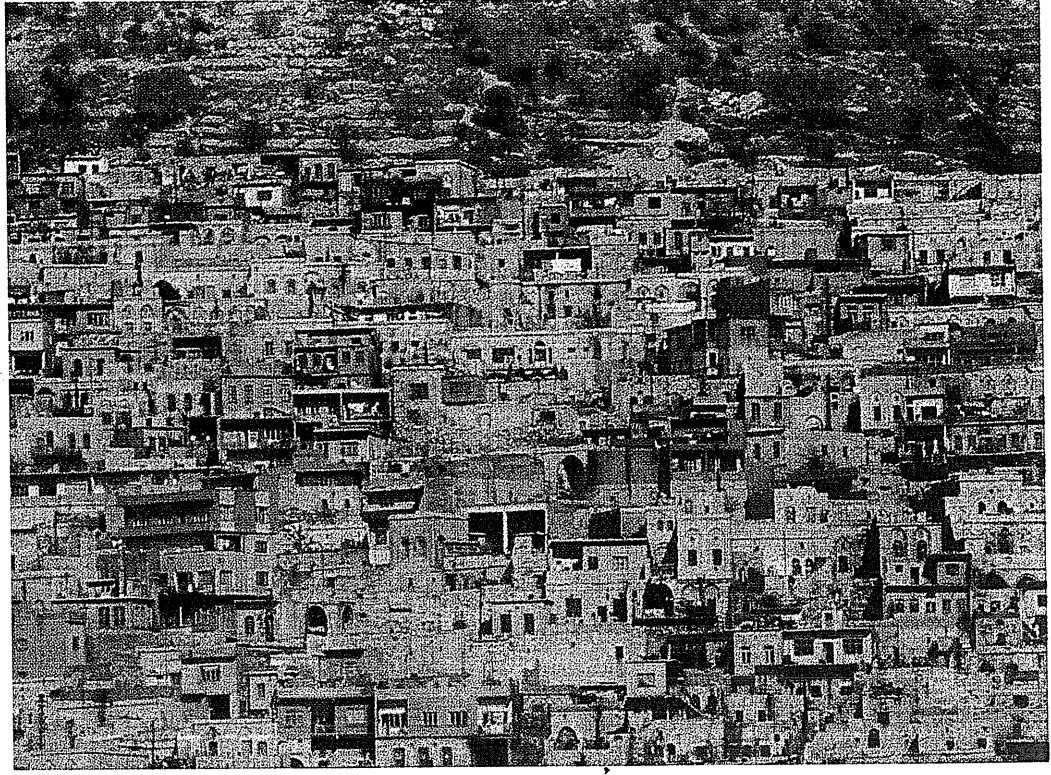
Bu sorunun tek bir cevabı olamaz

çünkü sözkonusu olan Fas'tan Afganistan'a kadar uzanan geniş bir coğrafyadır. Farklı bölgelerde farklı zamanlarda arabanın terkedildiğini söylemek daha makul olabilir. Ancak kabaca milattan sonra birinci asırdan başlayarak araba kullanımının giderek azaldığı ve bu sürecin milattan sonra beşinci asırda tamamlandığı tarihçilerce ifade edilmektedir. Devenin bölgedeki hakimiyeti motorlu taşıtların bölgeye geldiği 20. Yüzyıl başlarına kadar rekabetsiz sürmüştür.

Her ne kadar arabanın terkedilmesi miladi birinci asırdan başlayarak tebarüz etse de arabaya karşı duyulan olumsuz tavrın kökleri milattan önce sekizinci yüzyıla kadar götürülmektedir. Bugün olduğu gibi eskiden de askeri ihtiyaçlar ve savaşlar teknolojinin motoru olmuştur. Bu dönemde savaş arabaları en etkili saldırı ve savunma yolu olarak görülürken milattan önce sekizinci asırdan itibaren savaş arabaları yerlerini süvarilere terketmeye başlamışlardır. Bu dönemden sonra savaş arabaları nadiren kullanılmıştır. Bu süreç önce Asur imparatorluğunda başlamış daha sonra giderek bütün dünyaya yayılmıştır.

Özellikle Roma imparatorluğunun yıkılması ile bu sürecin hızlandığını söyleyebiliriz. Roma'nın hakim olduğu bölgelerde Roma tarzı yol ve araba kullanım kültürü de hakim olmuştur. Bu açıdan yaklaşıldığında, Roma hakimiyetinin sınırları araba kültürünün sınırlarını da işaretlemektedir. Eski Yunan'da ve Roma'da araba bir sosyal statü sembolü olarak görülmüştür. Hatta yukarıda da belirttiğimiz gibi bu yüzden Yunan mitolojisinde tanrılar arabaya binen ve

Devenin bölgedeki hakimiyeti motorlu taşıtların bölgeye geldiği 20. Yüzyıl başlarına kadar rekabetsiz sürmüştür.



Ulaşım ve taşıma kültürü genel olarak kültür ve sosyal yapıdan ayrı olarak ele alınıp anlaşılamaz. Basit teknolojik uyarlamalar gibi görünen gelişmeler aslında derin tarihi, sosyal, kültürel ve dini süreçlerin sonucudur ve deşifre edilmesi gereken anlam yığınlarını birlikte taşımaktadır.

araba süren varlıklar olarak tasvir edilmiştir.

Bu durum sadece mitoloji ile sınırlı kalmamıştır. Araba Batı'da sadece pratik kullanımlarının ötesinde bir sosyal statü sembolü olarak hakim sınıflar tarafından kullanılmıştır. Mesela, M.Ö. 81 yılında Dampay Afrika kazandığı zaferleri Roma'ya, dört fil tarafından çekilen bir savaş arabasıyla girerek kutlama niyetinde olduğunu ifade etti. Muzaffer komutanı bu projesinden vazgeçmeye iten tek problem şehrin kapılarının böylesine bir arabanın geçmesine müsaade etmeyecek kadar dar olmasıydı.

Tekerleksiz Toplum, Tekerlekli Toplum

Araba bugün de yaygın bir sosyal statü sembolü olarak varlığını sürdürmektedir. Motorlu arabanın Batı'da icadının ve hızla yaygınlaşmasının şuur altındaki temeli olarak tanrıların ve hakim sınıfların bir imtiyazının paylaşılması içgüdüünün yattığını iddia etmek

çok uzak bir ihtimal olmasa gerektir.

Bu nedenle araba kullanımı veya daha genel ifade ile yol, ulaşım ve taşıma kültürü genel olarak kültür ve sosyal yapıdan ayrı olarak ele alınıp anlaşılamaz. Basit teknolojik uyarlamalar gibi görünen gelişmeler aslında derin tarihi, sosyal, kültürel ve dini süreçlerin sonucudur ve deşifre edilmesi gereken anlam yığınlarını birlikte taşımaktadır.

Yukarıda kısaca deve ve tekerlek arasındaki gerilimi tarihi süreç içinde ortaya koymaya çalıştım. Şimdi ise kısaca tekerlekli taşımacılığın hakim olduğu toplumlar ile hayvani taşımacılığın hakim olduğu toplumlar arasında genel mukayeseler yapma imkanı olup olmadığını tartışmak istiyorum. Daha açık bir ifadeyle ulaşım ve taşımacılıkta hayvan veya araba kullanılması bir toplum veya medeniyet hakkında bize ne söyler? Meselenin birçok boyutu olmasına rağmen burada sadece şehir sosyolojisi açısından olaya bir nebze



ışık tutmaya çalışacağım.

Arabanın olmadığı yerde şehir planlamacılığı tamamen organik bir şekilde gelişebilir çünkü düz yollara, kaldırımlara, geniş virajlara, çukurların sürekli doldurularak yolun düz tutulmasına ihtiyaç kalmaz. Bu nedenle yolların mutlaka geometrik şekillerde olması şart değildir.

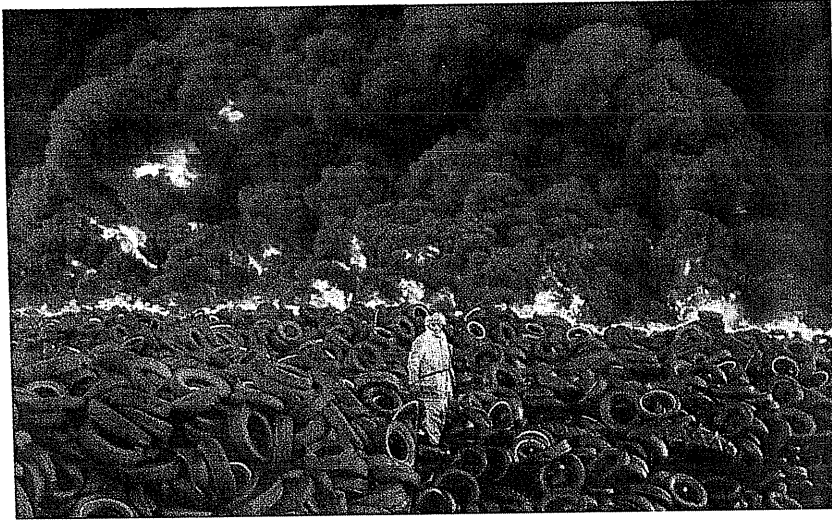
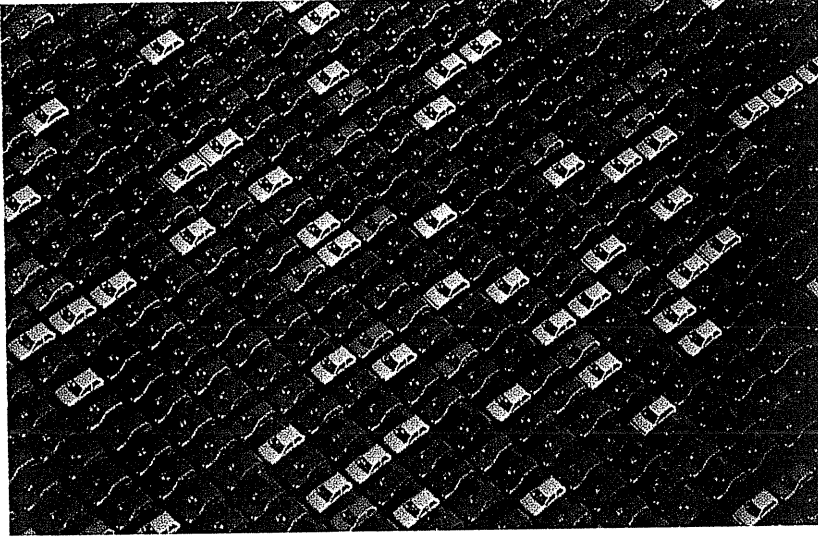
Organik ve Geometrik Şehir

Ulaşım ve taşımacılıkta araba veya deve ya da at kullanımı bir şehrin planını temelden etkiler. Batı ve İslam şehirleri arasındaki planlama farklarının kökeni de burada yatmaktadır. Bu durum göz önüne alınmadığında oryantal şehirlerin ne kadar düzensiz ve karmaşa içinde olduğu ve hatta İslam'ın bir din olarak kabilesine bir düzen telkin etmediği gibi yanlış bir takım sonuçlar çıkarma hatasına kolayca düşülebilir. Ancak olayın ideolojik boyutunu bu şekilde teşhis ederek ele almak yanlış olur. Sosyologların içine düştüğü bu hata onların ulaşım ve taşımacılık kültürünün inceliklerini göz ardı etmelerinden kaynaklanmaktadır. İslam, tekerleği terketmiş bir coğrafyada yayılmıştır yoksa tekerleğin terkedilmesini zorunlu kılacak veya teşvik edecek bir unsur içermemektedir. Dini bir zorunluluk olmamakla beraber belli bir coğ-

rafyada yaşayan müslümanlar devyi tekerleğe tercih etmişlerdir. Bunun sonucu olarak hayvani taşımacılığa ve ulaşım dayalı bir kültür o bölgede hakim olmuş ve bu durum şehir planlamasında ve yol yapımında dikkate alınması gereken önemli bir etken olmuştur.

Batının geometrik, Doğunun ise organik şehir planının gerisinde yatan fark budur. Arabanın olmadığı yerde şehir planlamacılığı tamamen organik bir şekilde gelişebilir çünkü düz yollara, kaldırımlara, geniş virajlara, çukurların sürekli doldurularak yolun düz tutulmasına ihtiyaç kalmaz. Bu nedenle yolların mutlaka geometrik şekillerde olması şart değildir. Bu bir düzensizlik değil bilinçli bir tercihtir ve planlamadır. Bu durumda yol ve ulaşım hakkında hukuki düzenlemeler de asgariye indirilmiştir olur. Trafik kanunları ve suçları son derece sınırlı bir hal alır. Trafik kazalarından doğan can kaybı diye bir şey zaten söz konusu olamaz. Fas'tan Afganistan'a kadar olan bölgede bu açıdan yak-

Geometrik şehir yol merkezli, organik şehir ev ve insan merkezli bir plana sahiptir.



laşıldığında geometrik şehir anlayışından organik şehir anlayışına tekamül sözkonusudur.

Hayvana dayalı ulaşım ve taşımacılık kültürünün hakim olduğu bir şehirde ilk göze çarpan şey yolların geometrik bir düzen sergilememesidir dedik. İkinci özellik olarak da yolların genişliğinin ölçüsü dikkat çekicidir. Fas'tan Afganistan'a kadar uzanan coğrafyada yol genişliği hesaplanırken iki devenin karşılıklı gidip gelebileceği bir genişlik yeterli kabul edilirken Roma ve onun mirasçısı olan bölgelerde iki arabanın karşılıklı gidip gelebileceği genişlik ölçü olarak alınmıştır.

Acaba geometrik ve organik şehirler insanların sosyal ilişkilerini nasıl etkilerler? Bu son derece ilginç bir sorudur ve cevabı kısaca veri-

lemez. Ancak şunu söyleyebiliriz ki geniş yol iki tarafında oturan insanları ayıran bir mesafedir. İnsanlar yan binada oturan komşularına karşı binadaki komşularından daha yakın olurlar, daha doğrusu yolun karşısında oturan aileler ile komşuluk ilişkisi sırf bu mesafeden dolayı oldukça zor hale gelir.

Geometrik şehir yol merkezli, organik şehir ev ve insan merkezli bir plana sahiptir. Geometrik şehirde yollar şehrin görüntüsüne ve planına hakim olur, ikametgahlar ve diğer unsurlar yollar etrafında oluşurken, organik şehirde yollar ikametgahlar etrafında oluşur. Organik şehirde yol daha plastiktir, yolun empoze ettiği şekli unsurlar sınırlıdır çünkü bir deve veya at, araba gibi çok özel bir yol gerektirmez. Bu açıdan bakıldığında araba ulaşımı kolaylaştırmamakta, tam tersine bir yığın kayıt altına alınmaktadır.

Yukarda deve ve tekerleğe dayalı ulaşım ve taşımacılık kültürlerini mukayese ederek teknolojinin kültür ve toplum boyutunu ortaya koymaya çalıştık. Şehir planları, yol araba ve deve gibi ulaşım unsurlarının birer kültürel sembol olarak farklı medeniyetlerde ifade ettikleri farklı manaların irdelenmesi yönünde bir ilk adım atılmış oldu. Arabalı savaşçıdan atlı savaşçıya geçişte ifadesini bulan tekamül sürecinin motorlu taşıtların bütün dünyaya hakim oluşu ile tersine döndüğü böylece gözler önüne serilmiş oldu. Yunan mitolojisinde arabaya binmek tanrılara has bir imtiyaz iken bugün modern teknoloji hepimizi o günkü insanın tasavvur ufğunun sınırı olan tanrılar seviyesine yükseltti! Bu büyük transformasyonun ironik yönü buradadır.