

XXI

YIRMİBİR
MİMARLIK
TASARIM
VE KENT
DERGİSİ
SAYI 17
KASIM 2003
5.000.000 TL

Karanlık Kent, Hak Nam

Steven Holl ile İstanbul'da

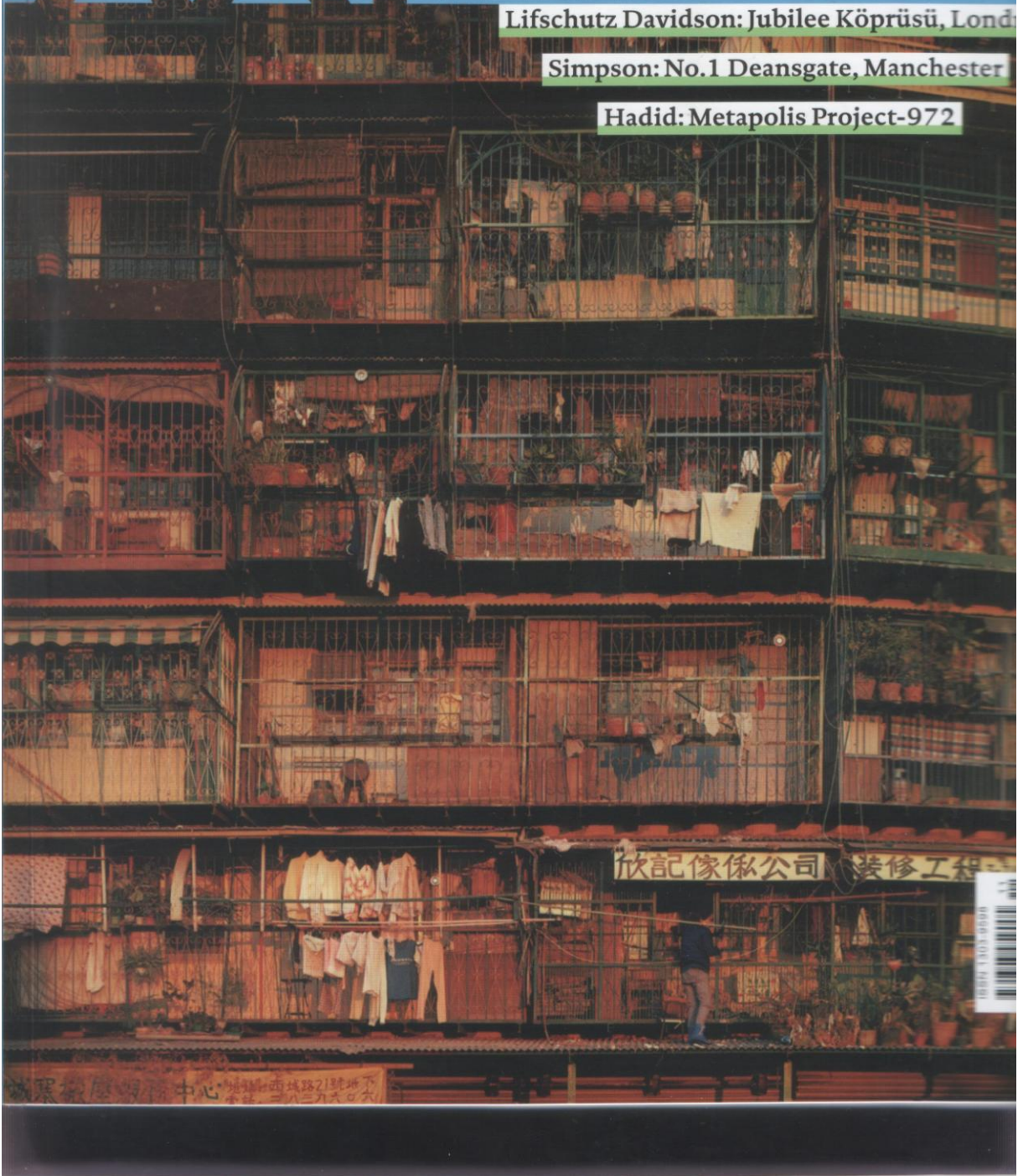
Maçka Silahhanesi Kaydedildi

Kent Sözlüğünde Sarı: Taksi

Lifschutz Davidson: Jubilee Köprüsü, Londra

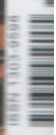
Simpson: No.1 Deansgate, Manchester

Hadid: Metapolis Project-972



欣記傢俬公司 裝修工程

誠實搬運中心 地址：西環路21號地下
電話：二八三九六零六



Taksi bir toplu ulaşım aracı değildir. Kendi görsel alfabeti, işaretler sistemi ve ritüelleri içinde kent mekanın ölçeğini, hızını, dinamizmini belirleyen bir imgeler yumağıdır. Yolların hacı kalabalığında kendi sabiti vardır: Sarı. Bir kentin ölçeği küçülüp, mesafeler daraldıkça atıl bir araç haline gelir; farklı türden örgütlenmiş, farklı türden hızları barındıran bir kent mekanı içinde ise artık bir gölgedir; durdurmak bile zorlaşır. Temelde konforlu bir yolculuğun mekanı değildir. Takside geçici bir süre için dahil olduğumuz şoförün mekanıdır. Hızı o belirler, sigara içilip içilemeyeceğine o karar verir, tabelalara bakar ya da bakmaz, küfür edebilir, başka araba ve şoförlerine dalaşabilir, isterse sohbet eder istemezse etmez. Taksi şoförün toplumsal iktidar alanı. Bunun bir üstünde de kendi kişisel otomobillerimiz yok mu? Cemal Emden'in İstanbul'dan taksi görünümüleri ile.

Metropollerin hastalıklı gövdelerinde çoğalan taksiler, kentin görünürlüğünü gözden kaybetme tehlikesine ve saldırgan kent kültürüne karşı donanımlı teknolojik araçlar haline gelirler

insan manzaraları gösterilir. Yönetmen, kırmızıdan maviye dönen caddeleri, Manhattan'ın yıkık dökük sokaklarını, stigmali taksi şoförü Travis'in gözlerinden göstereceğine ilişkin ipuçlarını verir. Şöför Travis'in algısal sapıklığı ile dış dünyadaki karmaşa ve çöküntü, kamusal alandaki erozyon kamera aracılığıyla üst üste bindirilir. Böylece seyirci "baştan sona maruz kalacağı bir tehdit ve bozulmuş alanı" içinde olduğunu anlar⁶. Taksi doğrudan bir kamera konumundadır; gerçekliği gördüğünü gibi veya kendi mizansen kodlarıyla metaforik olarak yeniden üreten ve hatta onu gizleyebilen hiperaktif bir vizördür. Dinamik kentin bir organı olarak taksi ve sürücüsü, kudret ve otoriteyi simgeleyen gökdelenlerin arasında, Sennett'in⁷ deyişiyle bir "ölü kamusal mekan" içindeki görüntüleri kaydeder. Manhattandan, Travis ile arka koltukta oturan müşterinin gözlerinden, dikiz-yan aynalardan, sinema perdesi gibi olan cam çerçevelerden röntgenlenir. Vizörden bakan artık filmin tanrısı değil, taksinin içindeki müşterilerdir; kentin gece görüntülerini meydana getiren fahişeler, gangsterler, uyuşturucu satıcıları, katiller, hırsızlardır. Gerçek görüntülerle filmin kurmaca dünyası iç içe geçer; taksinin, kentin caddeleri boyunca sürekli amaçsız dolaşımıyla süren film anlatısı, kenti "iğrenç bir lağım" olarak gören Travis ile taksininin gördüklerinden kaydettikleridir. Film, kuşkusuz sadece New York'un sefaletini gösteren bir belgesel değildir; aslında daha çok "bu kenti algılayarak deliren sefil bir aklın belgeselidir"⁸.

Metropollerin hastalıklı gövdelerinde çoğalan taksiler, hem imgenelenebilir olmaktan uzaklaşan kentin görünürlüğünü gözden kaybetme -ve tabii ki kendisinin de kaybolma tehlikesine, hem de derin kolektif kaygılarla özdeşleşen saldırgan kent kültürüne karşı çok donanımlı teknolojik araçlar haline

gelirler. Kentsel yaşantının husumeti ve düşmanlık gerçeği, her an, her yerde karşısına çıkabilecek bir tehlike sinyali ya da "şizo-kültürü cisimleştiren"⁹ bu kentsel çöküş manzaraları karşısındaki tedirginlik, telsiz, taksimetre ve son on yıla damgasını vuran GPS'ler gibi görme, gözetleme-gözetlenme-yer tayini özellikli kontrol-güvenlik teknolojilerini taksiler için zorunlu hale getirir. Bir diğer görüntü teknolojisi olan sinema ise, bu karanlık dünyayı seyirciye "gerçekliğin dikişsiz elbisesini"¹⁰ giydirecek anlatır; makine-taksi aracılığıyla alıcısını göstermeyerek, seyircinin hakikat izlenimini, yani kentsel deneyimini yeniden üretir. Sinema, belki de bu nedenle, kentsel imgelemin kurumsal değişiminde hala etkili olan en eski araçlardan biridir.

Kent-taksi ile sinema arasındaki bağlantıya dikkat çeken bir başka örnek de Jim Jarmusch'tan gelir: *Dünyada Bir Gece* (1991). Beş ayrı kentteki (Los Angeles, New York, Roma, Paris, Helsinki) beş ayrı taksi şoförünün eksene alındığı bu filmde taksiler yine birer kameradır; gözledikleri kentlere ait deneyimlerini aktarırlar. Filmde seyircinin dikkati, kentlerdeki modern-postmodern karmaşasına çekilir. Kentlerin küreselleşme hezeyanı içinde nasıl rekabete girdikleri ve parayı toplamak için kamusal mekanın nasıl bir turistik eklektisizm içinde karnavallaştığı gösterilir. Taksilerin seyr-ül seferleri algıda tümlenmesi artık pek zor olan metropollerin mahallelerine, günlük yaşamın telaşı içinde fark edemediği ayrıntılara, kuytularında uyuyan karnavalesk renklerine, kıyıda-köşedeki insan manzaralarına, toplumsal ayrışma ve sınıfsal çatışmalarına neden olan kamusal rollere açılır. Gece boyunca geçen bütün olaylar kentlerin tarihine tanıklık eder. "Afrika'daki sorunlar, baştan çıkarma, Doğu Avrupa'dan Amerika'ya kaçma" gibi konular taksilerde tartışılır¹¹. Taksi, kentin bir psiko-coğrafyasıdır; her türden insanın istediği

konuda lafazanlık yapabileceği bir serbest kürsüdür. Sanki insanlar, artık yalnızca taksilerde "görünü"r" olabilmektedirler. Böylece, taksilerin sadece pragmatik bir eyleme yönelik araçlar olmadığı; kentin farklı söylemsel düzlemleri arasındaki biçimsel değişimleri, rolleri ve şifreleri de ortaya koyan bir platform olduğu anlatılır.

Wim Wenders de, muhtemelen bu nedenle *Çok Uzak Fazla Yakın* (1993) filminde, eski ve yeni Berlin'in temas yüzeylerine yaşlı-bilge taksi şoförünün hafızasıyla dokunmayı seçer. Yalnız ve yabancılaşmış metropol insanının düşüncelerini izleyen meleklerin duyduklarını yaşlı şoför dile getirir. Şöför, kentin artık sadece bir turistik imgesi olan "Berlin Duvarı" ile bölünmediğini hatırlatır: "Herkesin çevresinde kendi duvarı, kendi sınırı var artık ve bu sınırın çevresinde *no man's land* var. İnsan bu sınırları ancak bu parolayı bilirse aşar" der. Binbir uzantısı ile kent her yer, herkes olmuştur. Statik mekanın yerini devingenliğin enerjisi alınca veya dünyanın büyük metropollerini böylesine bir hareketin türevi haline gelince, taksinin mi kentin, kentin mi taksinin hükmedici gözetiminde devindiği sorusu önemini kaybetmektedir.

Filmlerin dava konusu yaptıkları, kentsel mekanın bu oynaklığıdır; gözün hareketlerini çoğaltan kent, taksi aracılığıyla bir gözetleme nesnesi haline gelirken için dışa veya dışın içe dayattığı bir dizi oyun doğar. Seyirci, film koltuğundan "gerçekliğin dikişsiz elbisesi"ni giydiğini hissederek çıkar dışarı; sonra kente bakar; sonra taksilerin içine, taksilerden gözlenen kentin mesafeli perspektifine. Peliküllerdekiler, sanki kameranın değil de taksi'nin gözetlediği, kaydettiği, gözetlerken, kaydederken yansıttıkları, sonra da gözetlenen dile-göze getirdikleridir. Gözlem ve gözetlemenin kuşatıcı bakışı gözden panoptikona, oradan kameraya, kameradan

Kenti Dikiz Aynasından Röntgenlemek

İşil Baysan Serim

Taksinin sinematografik bir ikon olarak perdeye yerleştiği pekçok örnekte, kameranın lenslerine, taksinin dikiz aynaları, ön-arka-yan camları ikame etti

Metin Erksan, *Şoför Nebahat* (1960) filmindeki "kadın taksi şoförü" imgesiyle, Yeşilçam tarihinde sadece ardılları için bir eşik yaratmadı; kentsel mekanın yeni boyutlarına dikkat çekerek gelecekteki İstanbul'a, 20.yüzyılın ikinci yarısının bu ilk zamanlarını bir "kent dokümaneri" bıraktı. Kadın sürücülü taksi ikonuyla biçimlenen film "imgesel bir kurum" olarak kentin, kamusal mekanların, kamusal ile özel arasındaki ilişki biçimlerinin ve rollerin nasıl dönüştürülebileceğine işaret eden bir temsil niteliğindedir. Siyah-beyaz peliküle kaydedilmiş o görüntüler sayesinde; üzerinde reklam imgelerinin yanıp söndüğü damalı sarı taksiler gibi taksimetrelerin, telsizlerin ve hatta taksici gasplarına karşı son çare yer tayini yapan GPS (Global Positioning System) taksi teknolojilerinin henüz olmadığı; duraklı-korsan taksi ayırmalarının şiddete teşvik etmediği; taksi ile dolmuş-otobüs-tramvay ve hatta özel otomobil arasındaki ihtiraslı yol/mekan/yolcu avının, yayaları tehlikeye atmadığı; taşı toprağı altın yollu göçlere rağmen kentin ucunun bucağının hala algılanabilir olduğu bir tarihin izlerini yakaladık. Seyirciler, kent ile taksinin bir görsel karşılaşma ve deneyim alanı içinden birbirlerini nasıl gözetim altında tuttuklarına, birbirlerini nasıl kuşattıklarına tanık oldular.

Taksi, kitle-ulaşım araçlarından çok konfor, toplumsal statü ve kimlik, hareket özgürlüğü ve hız gibi vaatlerle biçimlenen otomobil sahibi olmanın bir alternatifi olarak modern kent imgesiyle birlikte doğmuştu. 19.yüzyılın *flanêur*'ü, yerini telaşlı tüketicilere, her gün işi ile evi arasında dört teker üzerinde gidip gelenlere bırakınca², özellikle kapitalist ekonomilerde ve kültürlerde otomobil gibi taksi de orada, hep elimizin altında duran tüketilecek bir şey oldu. İstedığımız an, elimizi kaldırdığımızda, hatta kazara bir el jesti yaptığımızda yanı

başımızda bitiverdi. Bir arzuya yönelen pek çok gündelik yolculuğun fetişiydi artık. Kenti bilmediğimizde veya imgeleyemediğimizde³, bilgisine başvurduğumuz bir kaynaktı. *Şoför Nebahat*'taki kadın sürücü için bile, kent nereye kadarsa taksi de oraya kadardı, o kadardı; kent taksinin, taksi kentin kılavuzu idi.

Şoför Nebahat ve türevlerini Türk seyircisi çok sevdi. Çünkü onlar sadece birer film değil, her temsil gibi gerçeklik izlenimlerinden yola çıkan düş yolculuklarıydı; yollar daima bir hayale açılırdı. Robins'in (1999:210) belirttiği gibi "iyi kent, iyi düş" demektir ve *Şoför Nebahat*, taksisi aracılığıyla, kentin hala imgelelenebilir bir düşsel alan olduğunu gösteriyordu. Taksiden kente doğru açılan, sonra yeniden kendi kozasına geri döner sürücüsünün düşlerinden inşa edilen bir ev ikonografisindeki taksinin içinden geçen; geçerken sürücüsü ile arka koltuktaki müşterinin, yoldan geçenlerle bekleyenlerin, kent içinde varolma ile olamama arasında gidip gelen ötekiler ile tutunamayanların düşlerine eşzamanlı tanıklık yapan kameranın kaydettikleri karşısında seyirci, kentin kendisine hala hayal edilebilir bir mesafede durduğunu kavramıştı. Perdenin psikik alanının kentli hayalciliğine denk düşmesi gibi, kamera da kentin dinamik gövdesi içinde sürekli gezinmekte olan, devingen taksiye çok uygundu.

Türk seyircisinin *Şoför Nebahat* ve ardıllarıyla, kente ilişkin imgelem dağarcığını geliştirdiği 60'lı yıllarda taksi, ileri kapitalist ülkelerde "modernliğin metalaşmış bir şeytani", "arzulu bir makine" ve "hiperaktif bir parça" olarak tanımlanan otomobil ile eşanlamli hale gelmişti. Hatta daha da ötesi, sanayi sonrası toplumunun hesaplanamaz paradokslarından kaynaklanan tekinsiz kent manzaralarının içinde ister istemez gezinen taksi, tanıklık ettiği kasvetli dünya nedeniyle

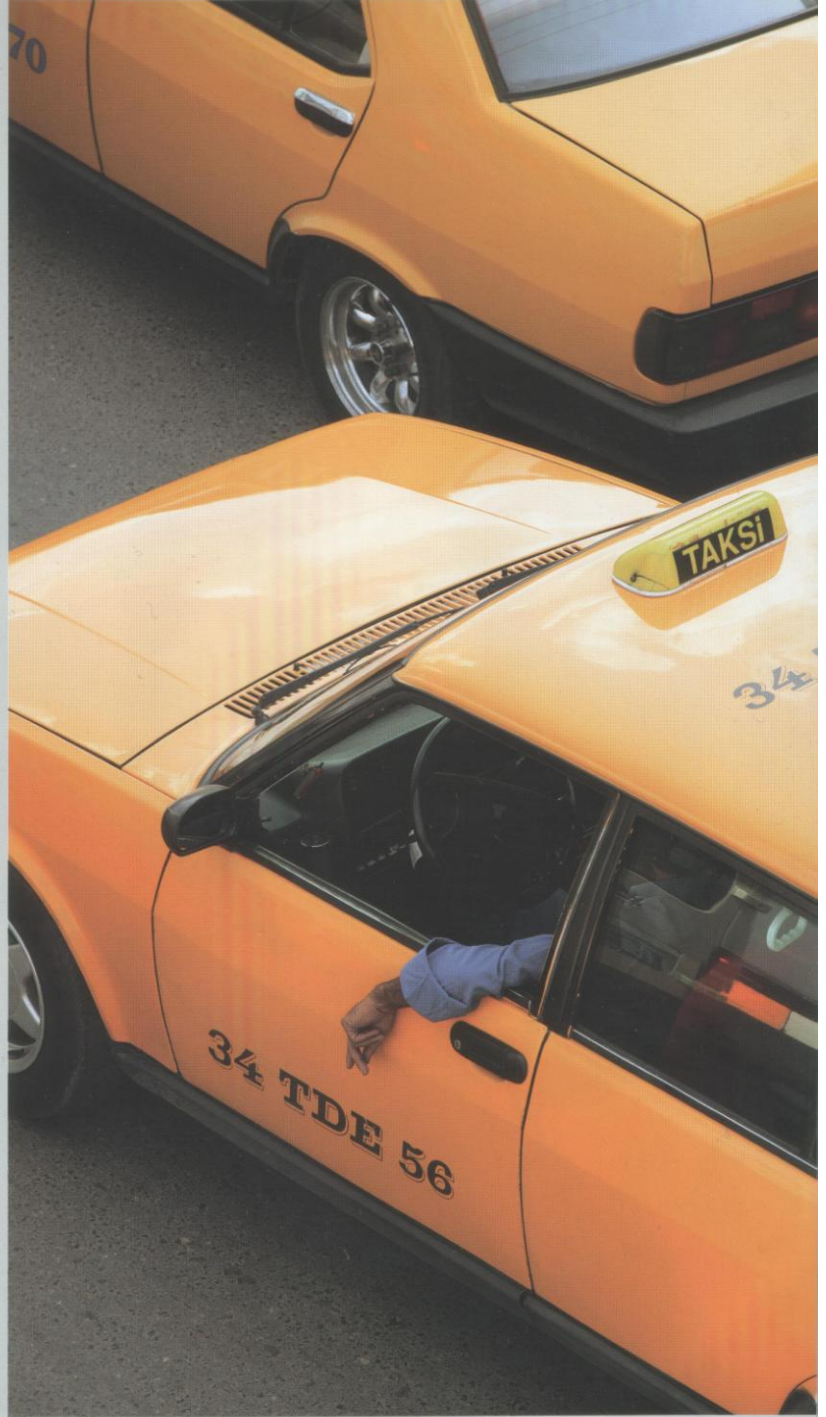
sinemaya bir "kara-film" (film-noir) imgesi olarak yerleşti. 1. Dünya Savaşı'nın ardından Weimar Almanyası'nda doğan dışavurumcu film geleneğinin arkasına eklenen *Street* (sokak) filmlerinin mizansenlerindeki otomobil-taksi, yol-asfalt gibi simgeler kara-filmelerde modern kentin karanlık silüetlerine ait göstergeler olarak yeniden doğdular. Çünkü kent, Mazzoleni'nin⁴ deyişiyle, artık "içinde yaşayanların algılama aygıtlarının boyutlarını" aştığı, derinliğini belirleyen görsel alan imgesinin yok olduğu, gözün uzaktan bütüncül denetleme işlevini kaybettiği, her şeyi kapsayan vizyon alanının yok olduğu bir yerd; en yetkin algılama aygıtı ışık da paramparça edilmişti. Kara-film de anlatısını, mizansenini bu söylemle inşa etti. Taksinin sinematografik bir ikon olarak perdeye yerleştiği pekçok örnekte, metastaza uğramış büyük kentler nedeniyle algısı parçalanmış öznenin gözleri kameranın yerine geçti; kameranın lenslerine taksinin dikiz aynaları, ön-arka-yan camları ikame etti. Işığı kırarak-parçalayarak ve deforme ederek, gölgeleri öne çıkartarak dışın içten kavrandığını gösteren ve öznel algının mekansal etkileşimleriyle görüntü estetiğini kuran kara-filmelerde taksi, kültürel kaygıların dışavurumcu bir öznesi haline geldi.

Martin Scorsese'in *Taksi Şoförü* (1976) filmi, kara-film külliyyatı arasındaki bu türden örneklerin en yetkindir. Film, taksi aracılığıyla yapılan bir kent okumasıdır. Daha ilk sahnesinde sarı dumanın içinden çıkan taksi çekimiyle, gürültüsü, kaosu, yoksulluğu, yalnızlığı, yorgunlukları ve savruk insan kitlesiyle, modern kent ile cehennem imgesi eşleşir; fragmantasyon, boşluk, dengesizlik ve mesafelilik gibi kentsel moderniteyi imleyen özellikler teker teker ortaya konur⁵. Ardından kamera, kırmızıdan normale dönen bir çift göze yakından odaklanarak taksinin ıslak-damlacıklarla dolu ön camından dışardaki dünyaya açılır; trafik ile çeşitli

taksiye geçmiştir. Ve pek çok kent hergün taksilerin dikiz aynasından röntgenlenirken, Dürrenmatt'ın¹² uzun öyküsündeki gibi, gözlemeleme, gözlemci, gözlemlenen sözcükleri bir dama taşı gibi oradan oraya savrulur. Taksi, metropol imgelerinin peşinde sürüklenirken; taksinin, taksi şoförünün, arka koltuktaki müşterinin, sokak ve caddelerdeki insanların "iç içe geçmiş vizörler" gibi sıralandığına ancak film koluğunda oturan seyirciler tanık olurlar. Seyirciler film koluğundan onları gözetlemiştir; (filmde) kamera, taksiyi gözetlemiştir; taksi kenti gözetlemiştir.

Notlar:

- 1 Kevin Robbins, *İmaj Görmenin Kültür ve Politikası*, Çev.:N.Türkoğlu, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 1999, s. 238.
- 2 John Orr, *Sinema ve Modernlik*, Çev.: A. Bahçivan, Bilim ve Sanat Yayınları, Ankara, 1997, s.167.
- 3 Kevin Lynch, *The Image of the City*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts and London.
- 4 Donatella Mazzolini "The City and Imaginary", *New Formations*, 11, Summer, 1990, s.97.
- 5 <<http://jmv.au.dk/publikationer/pov/POV.html>> POV, "The Urban Inferno, on Aesthetics of Martin Scorsese's Taxi Driver", *A Danish Journal of Film Studies*, No:6.
- 6 Robert Kolker, *Yalnızlık Sineması*, Öteki Yayınları, Ankara, s.328 .
- 7 Richard Sennett, *Kamusal İnsanın Çöküşü*, Çev.S.Durak ve A.Yılmaz, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 2002, s.36-37.
- 8 Robert Kolker, a.g.e. s. 328.
- 9 Gilles Deleuze ve Felix Guattari, *Kapitalizm ve Şizofreni 2*, Çev.: Ali Akay, Bağlam Yayınları, İstanbul, 1993.
- 10 Pascal Bonitzer, *Bakış ve Ses*, Çev.: İzzet Yaşar YKY, İstanbul, 1995, s. 11.
- 11 Mehmet Öztürk, *Sinemasal Kentler*, Om Yayınları, 2002, s. 286.
- 12 F. Dürrenmatt , *Cözlemcileri Gözlemleyenlerin Gözlemi*, Çev.: M.Tüzel, Can Yayınları, İstanbul.





Taksi-metre

Kıvanç Kılıç

Bir taksi tarihçesi kitabı bulup okusaydım, ilginç bazı şeylere rastlayabilirdim. Oysa iyi bir mimar, çok satanlar listesinde kendine yer edinmemiş bir kitabı asla okumamalı. Bu nedenle koltuğa oturdum ve taksileri konu alan bir rüya görmeyi dene dim gündüz vakti. Tak si, tak si, tak si, tak si, raksi, raks, aks... Her yol ille de mimarlığa çıkıyordu. Sorun her şeye muktedir "orkestra şefi" mimar olma hayalleriyle yanıp tutuştuğumuz öğrencilik dönemimizden kaynaklanıyor olabilir miydi? Mimarlığın dahil olmadığı hiç birşey bize tartışmaya değer gelmiyordu. Ya da şimdilerde kendimize biçtiğimiz yeni bir ödevdi sorunun kaynağı. Her haline gıpta edilen tanınmış birer akademisyen olmaya çalışıyorduk ve sokakta yürürken gördüğümüz her nesneden, henüz üzerinde çalışılmamış bir tez konusu çıkarabileceğimizi umuyorduk. Kim bilir, belki de ilk kez gözlem yapmanın değerini teslim etmeliydik. Dipnot vermeden bir tak si yazısı yazmanın "hafifliğiyle" övünebilmeliydik.

Tanrıya şükür ki, bu kez mimarlığı işin içine sokmakta pek de zorlanmayacak gibiyiz. Böylelikle "taksi" üzerine bir yazı kaleme almanın önünde hiç bir engel kalmayacak ve kavramlar üzerinden giderek, aslında ne kadar mimarlığa için bir alanda kulaç attığımızı kendimize ispat edebileceğiz.

Altını çizeceğim kavramlardan ilki "yolculuk". Tak si çoğunlukla, akılda yer eden, baskın bir yolculuk nesnesi değil. Tren ya da otobüste olduğu gibi öyküleştirecek bir gezintiye ev sahipliği yapmıyor. Size, bir süre sonra yeniden normal hayatınıza döneceğiniz bir süreçte eşlik ediyor. Bu anlamda, bir yerden bir yere giderken daha hızlı olmanızı sağlayan araçlardan bir tanesi olarak da tanımlanabilir. Bize ait olmayan bir alanı, bir kereliğine de olsa kullanımımıza açıyor. Üstelik otobüs gibi kamuya açık bir alan da değil; tamamıyla kişiye ya da birlikte hareket eden kişilere özel bir hizmet sunuyor. Belli

bir rotası yok; belirli sınırlar içerisinde kalmak koşuluyla, siz nereye isterseniz oraya gidiyor. Hizmetin karşılığı her şehirde ya da ülkede farklı olabilir, ama herhalde dünyanın tüm taksileri aynı biçimde işliyor. Örneğin bütün taksiler, en azından renkleriyle çevredeki diğer tüm araçlardan ayrılıyor. Kısacası, içinde kendimize geçici bir süre için yer açtığımızda bize aitmiş gibi görünen, ama sonrasında, aynen daha öncesinde olduğu gibi, bedelini ödeyen herkese benzer hizmeti veren bir "ara kesit" taşıtı tak si. (Bu anlamda taksinin, sadece bir servis aracı olmasından ötürü bile binalarla ortak yanlar içerdiğini düşünebiliriz.)

Bizi mimarlığa götüren noktalardan ikincisi işte bu "aradalık" hali. Ya da başka bir deyişle; eşikte olmak duygusu. Daha önce görmediğimiz bir yere yolculuk ettiğimizi varsayarsak; kente ulaştığımız noktadan geçici olarak duraklayacağımız mekanlara bizi çoğunlukla taksiler taşıyor. Yabancı bir metropole ilk kez bir taksiden bakıyoruz ya da kendi ayrıksılığımızı ilk kez bir taksinin içinde duyumsuyoruz. Kentli olup da tak siyi kısa mesafeler için kullanmaya başlamayacaksak, tak si o kente yabancı olduğumuzu hatırlatan işaretlerden birisi olarak yer ediyor belleğimizde. (Taksiye karşı hissedilen daimi yabancılık hissi bir yana elbette.)

Aslına bakarsanız, geçici bir yolculuğun, konaklamanın mekanı tak siyi, mimarlığa "otel" olarak çevirmemiz mümkün. Ev bizim için ne ifade ediyorsa, otel için tam tersi geçerli. Tüm otel odaları birbirine benzemiyor mu? Aynı otelin bütün odaları birbirinin kopyası değil kuşkusuz, kimisi iki kişilik, kimisi daha lüks, kiminin manzarası diğerlerine nazaran daha iyi; ama sonuçta tüm odalar aynı amaca hizmet ediyor. Otelin içinde bir mahalle aramazsınız. Lobide oturuyorsanız eğer, kente ait değilsinizdir. Otel, konaklayanların, yolcuların istiflendiği

*Geçici bir yolculuğun,
konaklamanın mekanı
tak siyi, mimarlığa "otel"
olarak çevirmek mümkün.
Her ikisinde de satın
aldığımız hizmet, bize
kalıcı bir şefkat veya
sıcaklık vaat etmez*

bir depodur. Kendinize bir raf seçersiniz.

Diyebiliriz ki, uzun uğraşlar sonunda inşa edilen kişisel alanlarımız, ne tak siye ne de otele nüfuz edebilir. Kendi kuralları içinde devinen bu iki mekan da, ne bizi, ne de başkasını birbirinden ayırabilir. İçinde ya da dışında olmak, aslında her koşulda "dışarda" olmakla eşdeğerdir. Tak si de, otel de, yolculuğun bir sonraki kısmı için birer bekleme odası sadece. Ritüelleri ne kadar çeşitlenirse çeşitlensin; satın aldığımız hizmet, bize kalıcı bir şefkat veya sıcaklık vaat etmez. Etmeyeceği de önceden bellidir. Bir parça dürüstlük hiç yoktan iyidir, öyle değil mi? Oysa biz, kişisel arabalarımız, bahçeli evlerimiz ve bahçede zıplayan köpeklerimizle kendimizi kandırmayı tercih ederiz. Dünyanın herhangi bir yerinde, sanki kalıcı olarak konaklamış gibi hayalleniriz. Belki de bu yüzden en çok bizi evimize geri götüren taksileri beklemeyi severiz.

Kılcal Ulaşım

Sait Ali Köknar

Taksi sayesinde kent her türlü coğrafi engelle rağmen yayılmasını sürdürebilir. Kentten uzak, aslında kent bile olmayan "uydu kentler"i kentlileştirmek için bir taksi durağı yeter

Kent, coğrafi yakınlığın avantajlarından doğmuş bir buluş. Ortak bir altyapıdan, yan yana olmanın getirdiği ticari imkanlardan yararlanmak için geliştirilmiş bedensel bir uzantı, adeta bir protez. Uçak seyahatlerinde dar pencereden bakıldığında kentler, kasabalar yeryüzüne rastgele saçılmış gibi değil de örtük izleri takip eden bir mantık çerçevesinde, hesaplanmış aralıklarla ve yoğunluklarda dizilmiş gibidirler. Belki bir temiz su kaynağı, bir kervan yolu yanında ya da benzer büyüklükte ekin alanlarının ortasında kuruludurlar. Yakınlığın olanaklarından yararlanabilmek ancak "yakın" olmakla mümkün. Nedir bu yakınlık? Zamanla bölünmemiş mekanlar. İki yer arasında on dakika. Bir saatlik yürüme mesafesi.

Kentlerin büyüklüğü ile ulaşım sistemi arasında doğrusal bir bağlantı vardır. İlk kentler eldeki tek ulaşım sistemi olan yürüme sürelerine göre biçimlenir ki bu saatte beş kilometreden ortalama beş kilometre çapında bir kent gelişme sınırı tanımlar. Duraklama, servis istasyonları, kervansaraylar da bu hız sınırına göre yirmi ila kırk kilometre arayla kurulmuşlardır. Atlı arabalar, bisiklet gibi daha hızlı ulaşım araçlarıyla kentlerin genişleme çapı önce yirmi kilometre olmuş, içten yanmalı günümüz otomobillerinin yaygınlaşmasıyla doksan kilometreyi geçmiştir. Bugün saatte dört yüz kilometre mesafe kat eden hızlı trenler, bildiğimiz anlamdaki kentleri bulanıklaştırıp kentsel bölgelere dönüştürüyor.

Geliştirilmiş bütün ulaşım sistemleri aynı anda kullanılmaya devam eder. Yeni gelen eski olanın üzerine kurulur. Böylece ulaşım çeşitlenir. Kent içerisinde, ulaşım sisteminin hızı ve süresine bağlı mesafelerle tanımlı, birbirleriyle kesişen, üst üste gelen, teğet geçen çeşitli alt kentler yaşar. Köşedeki bakkal, yukarı mahalledeki okul, muhtarlık, belediye yaşam akışımızdaki kullanım

sıklıklarına göre bize yakınlaşırlar. Ya da sıralı bir düzen için zaman ve kaynakların yetersiz kaldığı İstanbul gibi kentlerde bizim onlara yakınlaşmamız gerekir. Evden çıkıp durağa kadar yürür, otobüse biner, aktarma noktasına gelir, otobüsten iner, diğer taşıtın durağına yürür, araca biner, gideceğimiz yere yakın bir yerde iner, yürürüz. Kentte bir aracımız olmadan istediğimiz varış noktasına hiç yürümeden, adeta düz bir çizgi çizerek ulaşmak mümkün değildir. Hatta aracımızın park sorunu varsa bir aracımızın olması da işe yaramaz. Ödünç alabileceğimiz hareketli bir düzleme gereksinimimiz vardır. Ya da kendisini park eden bir araca. Yokuşu bol bir kentte bisiklet kullanımı sınırlıdır, kullanması zordur. Binek hayvanlarının kent içinde kullanımı çözümden çok sorun doludur. Kenti daha "kullanıcı dostu" yapabilmek ideale en yakın alternatif taksidir.

Taksi kentin dokusunu birarada tutan kılcal bir ulaşım sistemidir. Kent altyapısındaki düzensizlik ve yanlışlıkları telafi ederken bir yandan da bu durumu özendirir. Yakınlarda bir pazar yeri, bir hastane yoksa atlanıverir bir taksiye. Otobüs mü gelmiyor, trenler mi gecikti, aprotta bekleyen bir taksiye binilir. Çıkılmaz sokaklar, tepebaşları kente yakınlaşır. Taksi sayesinde kent her türlü coğrafi engelle rağmen yayılmasını sürdürebilir. Kentten uzak, aslında kent bile olmayan bir "planlama kazası" olan "uydu kentler"i kente yakınlaştırıp kentlileştirmek için bir taksi durağı yeter. Zaten taksi durakları komşuluğun ve ekonomik durumu ne olursa olsun toplu taşımanın seyredildiği, yürünecek mesafelerin uzadıkça uzadığı kuytularda kurulur, kuytuları kent merkezlerine taşır.

Kentin toplu taşıma arterlerinin etrafında etlendiği, sık ve karmaşık dokulu bölgelerini yakınlaştıran demokratik bir ulaşım şeklidir. Kişi, taksi kullanarak bir binek otomobil sahibinin yılda harcadığı yakıt masrafı ile

ortalama 300-400 seyahat yapabilir. Otopark parası, motorlu taşıt vergisi, bakım ve yenileme masrafları cabası. Taksi, taksitle bir araç sahibi olmak gibi olmasa da —ne de olsa taksinin içi bize ait değildir— o aracın sağladığı ulaşım kolaylıklarını çoğunluk için erişilebilir kılmaktadır. Aslında, kente ait, kentte yaşamın bütün kolaylıkları ve vergileriyle birlikte gelen, kiralanabilir bir platform ya da kullan-at şeklindeki bir ulaşım aracı düşüncesinde şoförün ve beraberinde gelen komplikasyonların yeri yoktur. Büyük kent trafiği karmaşasının getirdiği zorlu koşullarda çalışarak hem kendi hem kent trafiğinin psikolojisini çılgnlık duvarlarına tırmandıran bu modern zaman kürek mahkumlarının yerine yarı otomatik şoförsüz araçlar tarife daha uygun bir iş çıkaracaklardır. Kente ihtiyaç yoğunluğuna göre dağılan, yağmurlu yağmursuz, trafikli trafiksiz her koşulda yolcu alan, küfretmeyen, sağa sola dönerken sinyal veren, yolcu turist ya da yerli olsun kesinlikle en kısa ve çabuk yoldan götüren merkezi bir sistemden denetlenen bir otomat. Belki bu platformalar ihtiyaca göre değişik şekil ve formatlarda olabilir: Kısa mesafeler için *segway* gibi iki tekerlekli üstü açık, ya da üç tekerlekli yarı açık. Asıl hedef yerçekimi yüzünden yatayda gelişmekte olan kentlerin dokusunu pekleştirip yakınlaştırmak. Kılcal damarlarla takviye edip yoğunluklarını arttırarak olasılıkları zenginleştirmek. Taksinin işlevi kentin sinirini bzmak değil, ona neşe katıp hayat vermek.



Kent Organizması İçinde Taksi

Tonguç Akış

Kent, kendini gündelik hayatın ele avuca gelmez deneyimleri ile yeniden örerken kentli de parçası olduğu bu yumağı anlamaya, kavramaya, çözmeye, müdahale etmeye ve değiştirmeye çalışıyor. Türlü rasyonel yapılanmalarla ve tanımlarla donattığı bu çok katmanlı platform üzerinde var olmaya, güvenli yaşamaya ve sağlıklı olmaya çalışıyor kentli. Ancak kent denilen kapsamlı ve çok boyutlu organizma, belirlemeye, tanımlamaya ve sınırlamaya çalışan kalıpları kırarak her seferinde kendine özgü çıkış yollarını ortaya koyuyor.

Karışık organizmanın ulaşım ağındaki belirgin renklerinden biri taksi. Taksi basit bir özel ulaşım aracı. Cepteki nakit para kadar yol alınan, kent içinde mesafe katedilen, içinde yalnız kalınamayan ve en basit düzeyde sosyalleşmenin yaşandığı bir araç. Kırsalın her otomobilin taksi olarak adlandırıldığı bakışından sıyrıldığında, işlevinin de kavrandığı bir hizmet. Uzaklıkların ancak rakamsal ve parasal karşılığıyla harekete geçebilen bir kent parçası. Kendine ait iç mekan kurgusunu her yere taşıyabilen, özgün deneyim ve ritüelleriyle içinden ve dışından bakıldığında ayrı dizgeleri olan bir yapı.

Bu bilindik yapının tanımının ve kent bütünündeki tarifli yerinin tartışmaya açık hale geldiği noktaları aktaracağız. Amacımız, taksinin bu coğrafyaya özgü farklılıkları ile belirlenen kimi anlarının altını çizmek ve kent içinde önceden belirli ve tanımlı yapısının zedelendiği zaman ve mekanları okuyabilmek.

Modern kent söylemiyle hijyenik ve steril binaların, altyapıların ve sistemlerin oluşturduğu bir yapıda ilerliyor taksi. Bu ilerleyişte, kimi zaman acil tıp servisinin önemli bir ayağını oluşturan ve bu sistemin ön halkalarından biri olan cankurtaranın yerini alan bir kentsel ulaşım elemanına dönüşüyor. Güvende ve sağlıklı olmayı uman

kentli için sağlığından uzaklaştığı anda beliren taksi, bir yarayı örtme görevi üstleniyor.

Gelişmiş ve oturmuş sağlık sistemleri olan ülkelerde, kentin her noktasına 5-7 dakika içinde ulaşan cankurtarma aracı, ülkemizde bazı bölgeler dışında, zamanında olay yerine ulaşmakta güçlük çekiyor¹. Kazalarda zarar gören bilinçli ya da bilinçsiz kazazedelerin ancak profesyoneller tarafından özel araçlarla taşınması gerekmekte, ancak bu yapılmıyor. Olaya maruz kalan ya da tanık olan ve ilk tepkiyi vermesi gereken kişiler, acil tıp sisteminin ilk halkasını harekete geçiremiyorlar². Bu davranış, kente özgü eğreti çözümleri tetiklemiş oluyor. Kaza anında ilk akla gelen ve el altında bulunan tek ulaşım aracı taksi oluyor. Olay anında yaşanan gecikmenin de etkisiyle, bir an önce acil servise ulaştırılması gereken kazazedeler karga tulumba vaziyette taksiye yerleştiriliyor. Kent içinde çokça rastlanan kaza anlarında taksi, kendine ait olan rolünün dışına çıkarak ve farklı bir işlev yüklenerek kentin kanayan yarasını sarmaya çabalyor.

Kentin tekinsizliğini kendi içine de alabilen bir kurgu taksi. Kentin türlü mekanlarında açığa çıkan şiddet ve terör, taksinin tekerlekli mekanının içine de sızabiliyor. Türlü gasp olaylarının yaşandığı, taksi şoförlerinin içinde yaralandığı, hatta öldürüldüğü hareketli bir mekan. Müşterilerin de kimi zamanlarda ve mekanlarda çekinerek kullandığı bir araç halini alabiliyor taksi.

Plakasının değerinin 150 Milyar lirayı bulabildiği bir yatırım aracı olarak okunduğunda, taksi hareketli bir sermaye³. Günlük kazancının ortalama 30-40 milyonu bulduğu bir işletme. Kazancını araçta tutan taksi şoförüne yönelik tehdit, günlük sermayenin biriktiği gece vaktinde artıyor, güvenliğin az olduğu mekanlarda

belirginleşiyor⁴. Tenha yollara sürülmek suretiyle ele geçirilmek istenen kazancın korunması için, türlü önlemlerin alınması kent güvenliğinin boyutlarını da yansıtıyor. Durağa bağlı olmak önemli bir güven kaynağı taksi şoförü için. Güvenliği sağlamaya yönelik Şoförler ve Otomobilciler Odalarının çözümleri dikkat çekici. Taksi şoförünün can güvenliğini sağlamak için telsiz ve uydudan erken uyarı sistemleri, özellikle büyük şehirlerin bazı bölgelerinde kurulmuş durumda⁵. Taksilere şoförü müşteriden ayıran cam bölme konulması gündemde.

Tekinsizliğin sürdürüğü bir konu da, taksinin kentte sigortasız işçi çalıştırabilme potansiyeli olan bir işletme olması⁷. Mal sahibinin bildiri ile sağlanması gereken bu hizmet, diğer işletmelerde de olabildiği gibi kimi zaman iki taraflı anlaşmalarla gözardı edilebiliyor. Bu da taksi emekçileri açısından sosyal güvenlik sorunları doğurabiliyor. Taksi şoförleri, kent içinde uygun çalışma ortamlarının açılığını çekiyorlar.

Taksi müşterisi hem bir kazanç kapısı, hem de şiddetin öznesi olabile potansiyelini taşıyor. Şiddetin farklı yerlerden gelmesi muhtemel bu tekerlekli mekanda, müşteriler de taksi şoförünün şiddetine maruz kalabiliyor. Taksi şoförünün, hakim söylemin sözcülüğünü yaptığı koşullarda, kendi mikro-iktidarının mekanını türlü öğelerle donatması kaçınılmaz oluyor. Aksesuarlar, dinlenen müzikler, açılan sohbet konuları, ayından dikizlemeler ve atılan laflara karşı doğru taktikler ortaya sürülmezse, yolculuklar müşteriler için bir baskı ve şiddet unsuruna dönüşebiliyor⁸. Basit olması beklenen müşteri-taksi şoförü ilişkisi yeniden tariffenmeye açık hale geliyor.

Taksi, geçim kaynağı olma kimliğinden sıyrılarak, kimi zaman toplumsal bir tepkinin parçası olabiliyor. Kent içinde şekil değiştirerek toplumsal bir talebin ifade edilmesine aracı olabiliyor. Taşıt yoğunluğu

*Modern kent söylemiyle,
hijyenik ve steril binaların,
altyapıların ve sistemlerin
oluşturduğu bir yapıda
ilerliyor taksi*

fazla kent bölgelerinde trafiği aksatan ya da tamamıyla kesen taksi şoförü, sesini duyurmaya ve kentte yer tutmaya çalışıyor.

Taksi şoförleri, çoğunlukla şiddete maruz kalan "yol arkadaşları" için düzenlenen bu eylemlerle seslerini duyurabiliyorlar⁹. Kentin otomobil odaklı planlanan trafiğinin aksamasına neden olan bu eylem biçimi, taksi camiasının sorunlarına ve kentin işlemeyen mekanizmalarına dikkat çekerek nitelikte. Bizzat yaşanılarak ya da medya yolu ile duyurulması sağlanan eylemlerde taksi camiasının sorunlarını dile getiriyor. Yol arkadaşlarının fotoğraflarını camlarına asarak, kornalar çalarak, trafikte yanyana kitlesel biçimde ağır hareket ederek ya da hareket etmeksizin ekmek tekneleriyle çözüm arıyorlar. Kendine özgü eylem biçimini yaratarak kent içinde söz sahibi olmaya çalışan taksi camiası, kentte tutunmayı ve varolmayı amaçlıyor¹⁰.

Notlar:

- 1 Özellikle Dokuz Eylül Üniversitesi Tıp Fakültesi'nin katkıları, belediyenin, valiliğin ve türlü sivil toplum örgütlerinin yardımı ve desteğiyle işler hale getirilen İzmir Acil Tıp Sistemi (Acil Kurtarma ve Sağlık - AKS 110), kazazede - acil tıp servisi mesafesini ve süresini kısaltan ender örneklerden sayılmalıdır.
- 2 "İlk yardım kapsamına, olaya tanık olan kişilerin acil tıp sistemini harekete geçirmesi de girer. Acil servisi (112) telefon ile aramak, acil tıp servisinin çalışmasında ilk halka olarak görülür." Bkz. ODTÜ Cankurtarma ve İlk Yardım Toplumluğu (OCİT) Temel Yaşam Desteği Kursu Ders Notları.
- 3 Örneğin, araçtan ayrı olarak İstanbul'da bir taksi plakası 150 milyar lira civarında iken, Ankara'da bir tahditli dolmuş plakasının piyasa değerinin, araçtan ayrı olarak çalıştığı güzergaha göre 400 ile 800 milyar arasında değiştiği belirtilmektedir. Piyasada kendiliğinden oluşan bu yüksek rayiç nedeniyle ticari plakalar cazip hale gelmiş, alım satım sırasında oluşan bu rant da sektör içinde çalışanların veya mal sahiplerinin emekli ikramiyesi veya kıdem tazminatı gibi bir güvence olarak algılanmaya başlamıştır.", Bkz. Tahditli Plakalar (Müfettişler M.Celalettin Lekesiz - İ.Kürşat Ağca), Şubat 2002, TC İçişleri Bakanlığı İnceleme-Araştırma Raporu, http://www.icisleri.gov.tr/yayinlar/inceleme_arastirma/tahditli_plakalar.htm
- 4 "İzmir'de vahşet! 2 taksici başlandı vurularak

öldürüldükten sonra yakıldı."

http://haber.superonline.com/CDA/Haber/haber_search/1.2342.74396.00.html, 1/2/2003

5 Müşterinin göremeyeceği yerlere tehlike anında kullanılacak savunma aletleri (taş, sopa, tornavida, bıçak, vb.) koymak, ateşli silah taşımak, yola çıkıldığında telsiz ya da cep telefonu ile durağa haber vermek, müşteri ile konuşmayı kısa tutmak, gereksiz sohbetlerden kaçınmak yine bu önlemler içinde sayılabilir.

6 "Ankara'da sokaklar, kurulan yeni teknoloji destekli sistemle Emniyet Müdürlüğü'nden izlenebiliyor", http://haber.superonline.com/CDA/Haber/haber_search/1.2342.40588.00.html, 29/4/2001

7 "Bugün için ticari taksilerde ve dolmuşlarda şoförlük yapanların hiçbir sosyal güvencesi bulunmamaktadır. Bu nedenle bu sektörde çalışanlar günlük, yevmiye hesabı, kiralama veya günlük kazançtan pay almak suretiyle çalışmakta olup, bu durum piyasada işsiz güçsüz diye tabir edilen kişilerin bu araçlarda çalışmasını beraberinde getirmektedir. Ticari taksileri işletenlerin bir kısmı aracın sahibi olup, gerçek anlamda esnafıdır. Bir kısmı ise şoför olarak çalışıp araç sahibine belli bir miktar para ödemektedir. Günlük, götürü veya kiralama ücretini seri bir şekilde kazanmaya çalışan şoförler, kimi zaman trafik kurallarını çiğnemek suretiyle çeşitli olumsuzluklara sebebiyet vermektedirler", aynı rapordan alıntı.

8 Taksi şoförü ile konuşmayı kısa tutmak, gereksiz sohbetlerden kaçınmak, arka koltukta oturmak, dikiz aynasından görünmeyecek yerde oturmayı tercih etmek, yalnız taksiye binmemek, taksiye binildiği anda cep telefonu ile gidilen kişiye haber vermek, olası müşteri taktikleri arasında sayılabilir.

9 "Taksicilerden eylem. Geçtiğimiz akşam Bolu Gölüya ilçesinde bir cinayete kurban giden taksici Muzaffer Arı'nın meslektaşları Gölüya ilçesinde bir eylem düzenleyerek taksi önüne bağladıkları kara kutuyu arkadaşlarının öldürülüp atıldığı yere bıraktılar ve can güvenliği istedikler", http://www.oncurtv.com/haber_detay.asp?id=1588, 19.07.2003

10 "Taksi şoförü Başbakanlık önünde eylem yaptı; taksisini yaktı", http://haber.superonline.com/CDA/Haber/haber_search/1.2342.51385.00.html, 18/2/2002



Taksi: Kenarından Yürümek Yolların

Elif Şafak

Ben alışmışım öyle yol kenarında taksi şoförlerinin yüzlerine acıklı köpek yavrusu bakışlarıyla bakmaya



Yağmur yağıyor ben küfrediyorum. O küfredencesine yağıyor, ben küfür yağıdırıyorum. Yaya yolu göz alabildiğine uzanıyor önüm sıra. Sahi ne demeye buraya "yaya yolu" dediklerini anlayabilmiş değilim. Görünürdeki tek yaya benim; bir de sincaplar var, her biri çoktan ağaçlarının kovuklarında. Etraftaki tek yaşam belirtisi, kenarında durduğum bulvardan geçen arabalar. Kallavi, kendinden fazlasıyla memnun hantal aile arabaları. Yaşam belirtisi olarak onları almak durumunda kalmak ironik olduğu kadar acıklı tabii.

Takip eden yarım saat boyunca, yağmur-arabalar-ben aramızda anlaşmışçasına aksatmadan belli bir düzene oturtuyoruz faaliyetlerimizi. Yağmur önce boşanıyor, sonra hafifler gibi olup yeniden hızlanıyor. Ben önce yürüyorum, sonra durup bir umut yola bakıyor, ardından yürümeye devam ediyorum. Arabalara gelince; onlar önce geçiyor, sonra geçiyor, hep geçiyor. Ne de olsa akşam yemeği vakti, aileler alışverişten dönüyor. Bile bile aradığımı bulamayacağımı, ne demeye gözlerimi dikiyorum yola, kızgınım kendime, yürüseneye, yok işte, gelmeyecek beklediğin. Eski alışkanlık, elde değil, bir umut, belki gelir diye, kayıveriyor bakışlarım yola. Mucize filan değil, eni topu bir adet taksi böylesine hasretle beklediğim. İlaç için olsun, tek bir taksi geçsin diye iç geçirerek yola bakıyorum Amerika'da bir üniversite kasabasında.

"Kasaba" dediysem, kelimenin olası açılımları yanılmasın. Yollarda katmer katmer birikmiş sarı sarı tozların, arasıra gelip geçen uyuşuk katırlar ya da sevabına uğrayıveren posta arabalarının bir toz bulutu halinde kaldırdığı; ücra mı ücra ya da nüfusu az mı az bir yerleşim bölgesinden söz etmiyorum. Büyük, kalabalık ve gelişmiş bir yer burası. Müreffeh alabildiğine; gelir seviyesi belirgin bir biçimde yüksek. Liberal, olabildiğince; insanların zihni sevindirici

*Tövbe, ne çamurlu su
tuzaklarına söyleneceğim
İstanbul'un, ne de taksilerde
kurulmuş kabadayı
şoförlerine; erdim, piştim,
kıymetini anladım ben o lanet
şehrin*

ölçüde açık. Ve düzenli, hem de nasıl; çöpünüzün ne vakit alınacağı, işe giderken yolda vakit kaybetmeyeceğiniz gündelik hayhuyun akışı adım adım garantilenmiş. Üstelik eleştirel düşüncenin hayli güçlü ve köklü olduğu bir yer burası. Kadın hareketi, eşcinsel hareketi, siyah hareketi derine kök salmış; çevreciler, bilim adamı azınlıklar, çok fazla taraftar bulmuş bu civarda. Yani her bakımdan örnek bir yerdeyim şu anda.

Ne var ki, tıpkı insanların olduğu gibi mekanların da "her bakımdan örnek" olanlarına azami dikkat buyurmak lazım. Sabun Sendromu'ndan muzdarip oluyorlar çoğu zaman. Sabun nasıl kayıp gidiyorsa teninizin üzerinden, iz bırakmadan kir barındırmadan etinizde, yakmadan canınızı, mis kokusuyla buram buram kayıp gidiyorsa, öylesine yüzeyden yüzeyden; örnek insanlar da, örnek mekanlar da sinirime dokunuyor. Ben yanlış, yamuğu olan, damı akan, başkalarından ziyade kendine zarar veren, ama bu arada etrafındakileri de bol bol hırpalayan, sürüsüne bereket hatalar yapan, hatalar yaptırın, yüzeyi bulanık, dibi tortu tortu çamur, lanetli şehirlere, nalet insanlara aşık olmuşum hep. Bunca düzgünlük kanıma dokunuyor.

Çıkmışım bir kaldırıma, yüzeyden yüzeyden akan bu hayatın kenarından kenarından yürüyorum. Taksi bulamıyorum. Yanlış anlaşılmasın, taksi var da bulamıyorum değil, taksi yok, yani hiç olmamışçasına yok, ben de o yüzden bulamıyorum. İlaç için, üzerinde ışık yanan bir tane sarı araba geçsin. Durmasa da olur. Eski güzel günler geliyor hatırıma; İstanbul'da, vahim surette kilitlenmiş bir trafikten nasılsa kurtulabilmiş arabalara odaklanmış beklerken, gelip geçen araçlar tarafından sadistçe çamurlu sulara bulandırıldığım, bir türlü boş taksi yakalayamadığım, nihayet bir tane yakaladığımda şoförlerine müziği

kıstıramadığım, müziği kısırabilmişimde ise bu sefer de çenelerinden kurtulamadığım o eski günler, o kayıp cennet geliyor gözümün önüne. Bir daha öyle som bir saadet yakalamak kısmet olursa, tövbe, ne kaldırımlarda bekleyen çamurlu su tuzaklarına söyleneceğim İstanbul'un, ne de hoparlörleri arka camlarından büyük taksilerde kurulmuş kabadayı şoförlerine müziği kısırmaya kalkacağım. Erdim, piştim, "İşittim ve itaat ettim", kıymetini anladım ben o lanet şehrin.

Bu arada buranın da hakkını yememeli. Taksi yok dediysem, bir yerlerde var elbet. Hatta tam yedi adet taksi şirketi olduğunu biliyorum bu bölgede. Kartları çantamın dibinde duruyor. Nereden olursa olsun, saat kaç olursa olsun santrallerini arayabiliyorsunuz, santraldeki kadın da en müsait aracı buluyor, o da gelip aliyor sizi, taksimetreyi yolda açarak. Ama benim istediğim bu değil. Ben alışmışım öyle yol kenarında taksi şoförlerinin yüzlerine acıklı köpek yavrusu bakışlarıyla bakmaya. Ben alışmışım taksili yerlerde yaşamaya. İnadına aramıyorum taksi şirketlerini. İnadına yürüyorum.

Ay sonunda New York'a dönüyorum. Günler sonra bir akşam geç kaldığımı fark edip, yol kenarında elimi New York usulü dümdüz diktatör selamı vericesine kaldırıyorum. Taksiler geçiyor, dolu. Taksiler geçiyor, boş ama almaya tenezzül etmeden. Taksiler duruyor, ama onları da başkaları kapıyor.

Bir taksi duruyor nice sonra. Ağzım kulaklarımda davranıp, binmeye çalışıyorum. Gördüğüm en asık suratlı Mısırlı (bu ayrıntıyı henüz bilmiyorum) burnunu ara camdan uzatıp tepeden tırnağa inceliyor beni. İş başvurusunda komite önünde ter dökercesine yutkunuyorum. "Nereye?" diyor homurdanarak. Ben ürke ürke söylüyorum durağımı: "Williamsburg, Brooklyn".

Suratında en ufak bir oynama olmuyor. Beğenmedi, biliyorum. Williamsburg Köprüsü'nden Brooklyn'e giderse dönüşte boş gelecek Manhattan'a, onu hesaplıyor. Tam kafasını sallamak üzereyken, bir gayret atıyorum: "Hangi şehirdensin?", "Kahire" diyor kaşlarını şüpheyle çatarak. "Kömşü sayılız" diyorum en sahtekar gülüşümle. "Ben de İstanbul'danım." Yüzü aydınlanıyor, şaşılacak ölçüde beyaz dişlerini açığa çıkararak içtenlikle gülümsüyor: "Ooooo İstanbul". "Ya, ya, İstanbul!" Karşılıklı kafa sallıyoruz, ben bu arada çaktırmadan bir hamle daha yapıyorum binebilmek için araca. "Kuzenim geçen sene gitti İstanbul'a" diyor burnunu çekerek. "Brooklyn'e gidemem."

Ben, peş peşe sarf edilen bu iki cümle arasındaki mantık silsilesini kurmaya çalışıyorum, o çoktan gaza basmış bile. Ardından bakıyorum. Takip eden yarım saat boyunca bir umut bekliyorum gelip geçen taksilerden birinin boş çıkmasını, şoförünün insafa gelip gideceğim yeri beğenmesini. Ama şikayetçi değilim. Şikayet ne demek, aksine, müthiş bir sükunet, ermişlere has bir tebensüm suratımda. Bu tanıdık ve dipsiz kaosun ortasında, taksinin de taksi kültürünün de olduğu yerde kendimi evimde hissediyorum.

Yağmur yağmaya başlıyor usul usul ve ben hiç küfretmiyorum.

Not:

1 BinBirGece Masallarında sıklıkla kullanılan onaylama.