

**Araştırma Makalesi****Başvuru:** 26.01.2023**Kabul:** 29.03.2023**Atıf:** Bahadır, Murat. "Patikalardan Otobanlara Hız Kültürü Karşısında Yavaşlamanın İmkânı Üzerine Bir Soruşturma," *Temaşa Felsefe Dergisi* sayı: 19 (Haziran 2023): 18-35. <https://doi.org/10.55256/temasa.1242579>

## Patikalardan Otobanlara Hız Kültürü Karşısında Yavaşlamanın İmkânı Üzerine Bir Soruşturma

**Murat Bahadır<sup>1</sup>**

ORCID: 0000-0002-8767-2322

DOI: 10.55256/TEMASA.1242579

### Öz

Günümüzde hayatın her alanını etkisi altına alan hıza uyum sağlama adına insan, yavaş kalan yetkinliklerini hızlandırma çabası içerisine girmiştir. Bu yetkinliklerin başında ise insanın hareket edebilme kabiliyeti gelmektedir. Bu amaç doğrultusunda üretilen çeşitli teknolojiler, doğrudan veya dolaylı olarak insanın görme, duyma ve düşünme gibi kabiliyetlerinin de geliştirilmesi gerektiği düşüncesine neden olmuştur. Ancak insanın yetkinliklerine dair yürütülen bu geliştirme çabaları, insanın kendisine ve gerçekliğe dair algısını ve bu gerçeklik ile kurduğu ilişkiyi sorunlu hale getirmiştir. Patikalardan modern otoyollara yaşamı ve kültürü karakterize eden hız, insanın ayırt edici yönü olarak değerlendirilen bu yetkinliklere müdahale etmiştir. Bu da insan, düşünme ve gerçekliğin yerinden edilmesine neden olmuştur. İnsan giderek otonomisini kaybetmeye, akıl yerini yapay zekâya bırakmaya ve gerçekliğin yerini ise sanal (üretmiş) gerçeklik almaya başlamıştır. Modern çağda yerini aldıkları eski versiyonlara göre idealleştirilen bu üç kavrama dair sorunların ele alındığı bu çalışmada, insanın kendi otonomisini tekrar kazanabilmesi için mevcut düzenin hızını kesecek patikalar ile yeniden yavaşlayabilmesinin imkânı tartışılmıştır. Buna göre insan, mevcut kültürün dayatmış olduğu hızlı yaşam pratikleri ve rotalarını flâneur vari bir direniş ile kesintiye uğratmadıkça Platon'un mağara alegorisindeki elleri bağlı köleler gibi kendisine ve gerçekliğe dair sahici bir deneyime sahip olamayacaktır.

**Anahtar Kavramlar:** Patika, Otoyol, Hız Kültürü, Yavaşlık, Gerçeklik, Flâneur.

### An Investigation On The Possibility Of Slowing From Pathes To Motorways Against Speed Culture

#### Abstract

Today, people have attempted to accelerate their slow competencies to adapt to the speed that affects all areas of life. At the beginning of these competencies is the human ability to move. Various technologies produced for this purpose have led directly or indirectly to the idea that human skills such as seeing, hearing and thinking should be developed. However, these efforts to develop people's competencies have made people's perceptions of themselves and reality and their relationship with this reality problematic. The speed that characterizes life and culture, from the trails to the modern highways, has interfered with these competencies that are considered to be the distinguishing aspect of the human being. This has led to the displacement of man, thinking and reality. Man has gradually begun to lose his autonomy and reason to give way to artificial intelligence and virtual (produced) reality taking the place of reality. In this study, in which the problems of these three concepts, which are idealized according to the old versions they replace, are discussed, the possibility of slowing down again with the paths that will slow down the current order is discussed to regain its autonomy. Accordingly, unless a man interrupts the fast life practices and routes imposed by the existing culture with a flâneur-like resistance, he will not be able to have a genuine experience of himself and reality, like the tied slaves in Plato's cave allegory.

**Keywords:** Path, Highway, Speed Culture, Slowness, Reality, Flâneur.

<sup>1</sup> Dr. Öğr. Üyesi, Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Felsefe Bölümü. [murat.bahadir@erzurum.edu.tr](mailto:murat.bahadir@erzurum.edu.tr)

### Giriş: İkel Patikalardan Modern Otoyollara Yol

İnsanın dış dünya ve iç dünyasına açılan bir güzergâh olarak yol, düşünce ve kültür tarihinde önemli bir araç ve metafor olarak kullanılmıştır. Yolların taşıdığı imkân ve sınırlılıklar, insanın çevresi ve kendisi hakkındaki gerçeklik ile kurduğu ilişkide belirleyici olmuştur. Dolayısıyla insanın gelişiminde önemli bir yer işgal eden yollar, zamanla farklılaşmış ve farklı işlevler üstlenmiştir. Öyle ki gelişmiş bir yol ağına sahip olmak, bir toplumun ekonomik, kültürel, düşünsel, teknik ve teknolojik olarak gelişmesine her zaman öncülük etmiştir. Bu noktada bir çağı üzerinde taşıyan yolun imkân ve sınırlılıkları, insanın gerçeklik ile teması ve çevresi ile kuracağı ilişkide o çağın birçok unsurunu karakterize ettiği ileri sürülebilir. Bu bağlamda çalışmada, patikalardan modern otoyollara gelişen hız kültürünün insanı, düşünme ve gerçekliği yerinden etmesinin neden olduğu olumsuzluklara karşı yeniden yavaşlamanın imkânı tartışılmıştır. Günümüzde demiryolu ve havayolu gibi otoyollardan çok daha hızlı ulaşım imkânları olmasına karşılık çalışmada dile getirilen iddialar, patikalardan otoyollara doğru yaşanan değişim üzerinden ele alınmıştır. Bu, otoyolların insanı hızlandıran ilk güzergahlar olması ile ilgili bir durum olmakla birlikte, yavaşlığı temsil eden patikalardan hızı temsil eden otoyollara yaşanan değişimin tarihsel olarak birbirini takip ediyor olması ile ilgilidir.

Dünya üzerine ayak bastığı zamandan beri farklı ideal ve gerekçeler doğrultusunda seyahat etmiş olan insan, göçebe olduğu dönemde yaşamak için gerekli besinlere kendisini ulaştıracak patikalar açmış ya da diğer canlılar tarafından açılan yolları takip etmiştir. Yerleşik yaşam ile birlikte ise üretmiş olduğu ürünleri satmak ve ihtiyacı olan ürünlere ulaşmak için daha uzaklara seyahat etmiştir. Bu süreçte insanın artan bilgi birikimi ve üretilen yeni araçlar ile daha gelişmiş ve yaygın yol ağları inşa edilmiştir. Böylece farklı gerçeklik, düşünce ve kültüre sahip toplumlar ile etkileşime giren insan, yeni kavramlar, düşünceler, kültürler ve medeniyetler oluşturmuştur. Öyle ki tarihsel süreç içerisinde yolun medeniyet olduğuna dair söylemler geliştirilmiştir. Bununla birlikte tarihsel süreç içerisinde yol, bir toplumu ve kültürü sömürmenin en temel aracı olarak da kullanılmıştır. Ancak her halükârda insanın kendisini çevresine açmasının imkânı olarak yollar, doğaya ve insanın kendi doğasına dair gerçekliği bir keşif serüvenidir.

İnsanlık tarihinin erken dönemlerinde genel olarak doğayı keşfetmeyi sağlayan rotalar olarak hizmet eden ilk yollar, muhtemelen mağaraya oyulmuş evlerden suya ulaşmak, avlanmak, yeni topraklar keşfetmek, düşmanları kovalamak ya da sığınak değiştirmek için açılan güzergahlardı. Bu zamanlarda insanların ve ürünlerin hareketliliği, ilkel ve sonsuz bir ihtiyaç olmuştur. İnsanlık sürekli ve inatçı bir hayatta kalma mücadelesi içinde bir yerden başka bir yere taşınmıştır. Bununla birlikte yüzyıllar boyunca, seyahat edilen güzergahın doğası ve belli bir sınırının olmaması nedeniyle, bu ilkel güzergahlarda hareket etme kabiliyeti tehlikeli ve sınırlı olmuştur. Ancak tekerlekli araçların ulaşım için kullanılmaya başlaması ile daha iyi yollara olan talep artmış, yıllar içinde daha emniyetli yollar inşa edilmiştir.<sup>2</sup> Geçmişte pek çok alanda tehlikeli bir girişim olan seyahat etmek, aynı zamanda yüksek kişisel, finansal ve lojistik çaba gerektirmekteydi. Bu zorluklar, modern zamanların aksine mekân algısını önemli ölçüde değiştirmiştir. Ancak yine de bu ulaşım çabası, düşünsel, sosyal ve kültürel dinamikleri, siyasi ittifakları ve ekonomik faaliyetleri teşvik eden ana itici güç olmuştur.<sup>3</sup> Antik Yunan'da insanın yaşadığı dünyayı anlamak için geliştirdiği felsefi düşüncede ve Roma döneminde

<sup>2</sup> A. Mouratidis and F. Kehagia, "On the Track of Road Evolution," *Journal of Infrastructure Development* 6, no: 1 (2014): 1-2.

<sup>3</sup> Fabienne Meiers, "The Wagon Rests in Winter, The Sleigh in Summer, The Horse Never: Practices of Interurban Travelling On Horseback From Antiquity to The Middle Ages" in *Travel, Pilgrimage and Social Interaction From Antiquity to The Middle Ages*, ed. Jenni Kuuliala and Jussi Rantala (New York: Routledge, 2020), 248.

insanın dünyaya hâkim olmak için pratik araç ve uygulamalar geliştirmesinde yolun bu ana itici gücüne tanık olmak mümkündür.

Doğada izlenecek güzergâh olarak yol, insanın doğa ile etkileşimde bulunma ve doğaya ilk müdahale girişimi olarak değerlendirilebilir. Bu açıdan doğaya karşı insanın kendi doğasını ve geleceğini kurma girişimi olarak yol, izlenecek bir rota belirleme işi olarak dini, kültürel uygulamaları, yaşayışı ve düşünceleri şekillendirmiştir. Antik Yunan'ın site devletlerinin şehir meydanlarını birbirine bağlayan sokaklarında düşünsel yolculuğa çıkmanın, düşünceyi geliştirmenin imkânı olarak görülen yol, antik Roma'da doğaya ve dünyaya hakimiyet kurmanın aracı olarak görülmüş ve önceki uygarlıklardan çok daha yaygın-gelişmiş bir ulaşım ağı olarak inşa edilmiştir. Öyle ki Roma'da kırsal alanın temizleme, parselleme ve yol açma yoluyla ekimi, vahşi doğaya karşı bir zafer olarak kutlanmıştır.<sup>4</sup> Antik dönemde yolun anlamı ve işlevinde gerçekleşen bu değişim, uygarlıkların sahip oldukları zihniyet ve idealler ile ilgilidir. Buna göre sorgulanmamış bir yaşamın yaşamaya değmeyeceği düsturu ile yaşamını ve içinde yaşadığı dünyayı sorgulama konusu yapan Antik Yunan medeniyeti için yol, dünyayı keşfetme, yeni düşünceler üretme, farklı kişi ve fikirler ile karşılaşma mekanlarıydı. Buna karşılık dünyaya hâkim olma amacı güden Roma imparatorluğu için ise yol, yeni yerleri işgal etme ve buraları kontrol altında tutma imkânı sağlayan güzergahlardı. Fethedilen toprakların neredeyse tamamını kaplayan geniş bir ağ oluşturan bu yollar, orduların, memurların ve sivillerin karadaki hareketi, resmi iletişim ve ticari malların nakliyesini etkili bir şekilde gerçekleştirmeye imkân tanımıştır.<sup>5</sup> Birlik hareketlerini kolaylaştırmanın, yiyecek, malzeme, insan gücü ve askeri güç ikmalini sağlamanın yanı sıra bu geniş yol ağı, aynı zamanda iletişim, seyahat konfor ve performansını da önemli ölçüde artırmıştır.<sup>6</sup> Böylece Romalılar, imparatorluklarının ana bölgelerini birbirine bağlayan geliştirdikleri karayolu sistemi ile modern karayolu sistemlerinin öncüsü olmuşlardır. Öyle ki Roma'nın bu geniş yollar aracılığıyla sağlamış olduğu hakimiyeti ve merkezi konumu vurgulamak için "Bütün yollar Roma'ya çıkar" sözü kullanılmıştır.

Roma dönemindeki bilim ve tekniğe bağlı olarak gelişim gösteren yollar, Orta Çağ'da nüfusun küçük devletlerde örgütlenmesi, hastalıklar, felaketler, devletler arasındaki savaşların yol açtığı yaşam tehdidi ve teknolojik gelişme konusunda elverişli bir zeminin olmaması gibi nedenlerden dolayı pek bir gelişim göstermemiştir. Bireylerin hareketliliği, çoğu durumda gereksiz ve potansiyel olarak zararlı olarak değerlendirildiği için önceden var olan birçok yol da yok olmaya terkedilmiştir.<sup>7</sup> Genel olarak dini seyahatlerin seyahat ideallerinin merkezinde yer aldığı bu çağda seyahatler, kişinin benlik duygusunu şekillendirmek için dini pratiğe girişmenin ve bunu yapmanın yeni imkanlarını yaratmanın bir yolu olmuştur. Aynı zamanda bu dönemde seyahatler, mesafeye, coğrafyaya, siyasi iklime, yolcunun sosyal statüsüne ve pratik yeteneğine bağlı olmuştur.<sup>8</sup> Bu bağlamda dini yaymak ve ibadetlerin gerçekleştirileceği yerlere ulaşma amacı dışında pek kullanılmayan yollar, Roma'daki haliyle kalmıştır. Ancak Reform ve Rönesans ile batının yeniden doğuş çabaları, coğrafi keşifler, sömürgecilik, Aydınlanma gibi hareketler, yeni yolların açılmasını gerekli kılmıştır. Böylece yol, Ro-

<sup>4</sup> Lukas Thommen, *An Environmental History of Ancient Greece and Rome*, trans. Philip Hill. (Cambridge: United Kingdom at the University Press, 2012), 76.

<sup>5</sup> Mouratidis and Kehagia, "On the Track of Road Evolution," 4.

<sup>6</sup> Meiers, "The Wagon Rests in Winter, The Sleigh in Summer, The Horse Never: Practices of Interurban Travelling On Horseback From Antiquity to The Middle Ages," 249-250.

<sup>7</sup> Mouratidis and Kehagia, "On the Track of Road Evolution," 5.

<sup>8</sup> J. Kuuliala and J. Rantala, "Introduction: Travelling, Religion, And Society From Antiquity to The Middle Ages" in *Travel, Pilgrimage and Social Interaction From Antiquity to The Middle Ages*, ed. Jenni Kuuliala and Jussi Rantala (New York: Routledge, 2020), 1-2.

ma'da olduğu gibi ulaşım, ticaret, doğaya nüfuz etme ve onu kontrol altına alma aracı olarak yeni toprakları işgal etme ve o topraklarda yaşayan toplumları sömürme maksadıyla kullanılmaya başlanmıştır.

17. ve 18. Yüzyıllarda kademeli olarak ortaya çıkan teknolojik gelişmeler, artan ticari trafik ve gelişmiş araçlar, keşfedilen yeni dünya ile batı arasında çeşitli, çok daha kompleks ve teknolojik yeni ulaşım sistemleri inşa edilmesine neden olmuştur. Sanayi Devrimi ve teknolojik genişleme çağında daha iyi yollara talebin artması, yol teknolojilerinin gelişimini hızlandırmıştır. Malların, hammaddelerin ve endüstriyel ürünlerin taşınması, insanların refahı üzerinde önemli etkisi olan ana insani ve sosyal faaliyet olarak ortaya çıkmıştır.<sup>9</sup> Böylece teknik alt yapı gerektiren dünyaya yönelik pratik uygulamalar çok daha hızlı bir şekilde gelişmiştir. Bu süreçte de insanların kentlerde yaşaması ve çalışması için onları boşluktan, tehlikeden ve geleneksellikten tamamen kurtaracak donanımlı yollar ve araçlar vazgeçilmez bir unsur haline gelmiştir.<sup>10</sup>

### 1. Modern Otoyollar ile Değişen Gerçeklik

Teknolojik imkanlar ile hızlı ve kolay sürüş imkânı sunacak şekilde inşa edilen modern yollar, yenilikçi elektronik iletişim sistemleri ve servis istasyonları ile seyahati daha konforlu, keyifli ve güvenli hale getirmiştir.<sup>11</sup> Bu yeni ve iyileştirilmiş yollar, hızla ülkelerin alanlarını birbirine açmış, kasaba ve şehirlerde trafik hareketini iyileştirmiş, ülkelerin endüstriyel ve tarımsal ekonomik kalkınmasının önemli bir unsuru haline gelmiştir. İnsanlar, daha önce yol koşullarının ve hava durumunun neden olduğu endişeler olmadan kişisel geziler planlayabilmiştir. Dolayısıyla modern ulaşım imkanlarının gelişmesi, büyük bir ekonomik genişleme ve yaşam koşullarında iyileşmeye neden olmuştur.<sup>12</sup> Böylece dünya üzerinde ilk dolaşmaya başladığı günden bu tarafa geçen zaman içinde insan, yürüyerek değil oturarak seyahat etmeyi sağlayacak araçlar ile ulaşımında devrim gerçekleştirmiştir. Yolun tarihindeki bu değişim, sadece ayakların, kıyafet ve ayakkabının hikayesini içermemektedir. Aynı zamanda ulaşım, iletişim, şehirler, insan, toplum, düşünce ve kültürler hakkında yaşanan değişimleri ve bunlara dair birtakım soruları da içermektedir.<sup>13</sup> Diğer bir ifadeyle bir patika teknoloji aracılığıyla bir otoyola, hava yoluna, bir radyo dalgası veya dijital bir ağa dönüştürüldüğünde insanlar gidecekleri yere çok daha hızlı ve doğrudan ulaşma imkanına sahip olmakla birlikte önemli olumsuzluk ve kayıplara da maruz kalmışlardır.<sup>14</sup> Bu olumsuzluk ve kayıpların en önemlileri; insanın kendisi ve çevresine dair gerçeklik algısı ve gerçeklik deneyiminin bozulması, hız kültürü ile birlikte yaşamı yönlendirmeye dair otonominin kaybolması ve düşünsel süreçlerin otonom araçlara devredilmesi olarak sıralanabilir.

Ulaşımında kullanılan yol ve araçlarda ortaya çıkan gelişmeler, ilk olarak yolun işlev ve anlamının değişmesine neden olmuştur. 1920'lerde önemli sayıda otomobilin gelişinden önce, nispeten daha halka açık bir karaktere sahip olan yollar, yayaların, çocukların oynadığı, koşan atların ve raylarda ilerleyen tramvayların egemen olduğu yerlerdi. Otomobiller bu yollara ilk çıktıklarında, genellikle davetsiz misafirler olarak görülmüşlerdir.<sup>15</sup> Ancak otoyolların ve araçların giderek yaygınlaşması ile insanların karşılaştıkları ve etkileşimde

<sup>9</sup> Mouratidis and Kehagia, "On the Track of Road Evolution," 2.; Graham Ross, "The Story of The Road," *Civil Engineering (SAICE)*, erişim 20 Kasım 2022, [https://www.researchgate.net/publication/202173882\\_The\\_story\\_of\\_the\\_road](https://www.researchgate.net/publication/202173882_The_story_of_the_road)

<sup>10</sup> Matthew B. Crawford, *Why We Drive* (New York: Harper Collins Publishers, 2020), 35-36.

<sup>11</sup> Mouratidis and Kehagia, "On the Track of Road Evolution," 1.

<sup>12</sup> Ross, "The Story of The Road".

<sup>13</sup> Joseph A. Amato, *On Foot: A History of Walking* (New York: New York University Press, 2004), 2.

<sup>14</sup> Robert Moor, *Patikalar Üzerine*, çev. Burcu Halaç. (İstanbul: Kolektif Kitap, 2018), 291.

<sup>15</sup> Crawford, *Why We Drive*, 20.

buldukları yerler olan patika, sokak, kaldırım ve yollar, sadece geçilip gidilen güzergahlara indirgenmiştir. Bu ulaşım imkânı içerisinde insanlar, araçlara sağlanan güzergâh ve park yerlerine karşılık genel olarak bir taraftan araçlar diğer taraftan da dükkân ve vitrinler tarafından işgal edilen bir güzergaha sıkıştırılmıştır. Bu noktada kapitalizm tarafından organize edilen yollar, ev ile iş gibi çeşitli mekanlar arasında geçişi sağlayan zorunlu rotalar haline gelmiştir.<sup>16</sup> Caddelerin etrafını saran kaldırımlar ise bir yürüyüşçüden ziyade bir yere gitme, randevuya yetişme, işe veya eve geçme kalmama amacıyla olan kalabalıklara rehberlik eden dolambaçlı ve ulaşım ağları tarafından birçok yerden kesintiye uğratılmasına karşın hızla kat edilmesi gereken güzergahlara dönüşmüştür. Artık idealleştirilmiş koşulları, yavan ve donuk birliktelikleri ile birbirine benzeyen şehirler; binalar, arabalar, dükkânlar ve kalabalıklar ile dolu caddeleri ile yürüyenler için birer tuzak haline gelmiştir.<sup>17</sup> Bununla birlikte bir keşif yolculuğundan ziyade kişiyi hızlı bir şekilde amaca ulaştıran yollar, araçsallaşmış pratik kestirmelere dönüşmüştür. Bu anlamda yol, insanı gerçekliğe ulaştıran veya gerçeklik ile yüzleşmesini sağlayan bir araç olmaktan ziyade endüstriyel süreçlerin yaşaması için gerekli imkanları temin eden ticari bir kazanç nesnesi, metalaştırılan maddi-manevi unsurların sergilendiği bir podyum haline gelmiştir.

20. yüzyılda ilk olarak davetsiz misafir olarak görülen araçların sayısının artması ile kentlerdeki yollar, caddeler ve kaldırımlar insan için evden dışarı çıkmak, sabit mekanlardan hareketli mekanlara geçmek için kullanan zorunlu geçiş güzergahları haline gelmiş ve yürüyüşler kısalmıştır.<sup>18</sup> Bu kısa yürüyüşlerin gerçekleştirildiği kısa mesafeler, insanların hızla akan modern yaşamın koşuşturmasına onları ulaştıracak yol ve araçlara binmeden önce son kontrollerin gerçekleştirildiği alanlar haline gelmiştir. Bunun yanı sıra insanın artık temel yürüyüş güzergahı haline gelen kaldırımlar, artan trafikle caddelere sığmayan araçlar tarafından ve dükkânların vitrinlerinin temsil ettiği metalar tarafından da işgal edilmiştir. Böylece yürümenin zorlaştığı ve tehlikeli bir hal aldığı kaldırımlar, insanların itişip kakıştığı, zaman zaman caddelere taşmak zorunda kaldığı bir mücadele alanı haline gelmiştir.<sup>19</sup> Yolun işlev ve anlamında yaşanan bu değişim, yürümenin işlevi, anlamı ve mekânında da değişikliğe sebep olmuştur. Bu da insanın zaman ve mekân ile olan ilişkisini değiştirmiştir. Yeni bir mekân ve zamansallığın söz konusu olduğu bu durum, insanın sahici gerçeklikten kopmasının, idealleştirilmiş, sanal kurgu ve üretilmiş gerçekliklere bağımlı olmasının yolunu açmıştır.

Yürümenin mekân, işlev ve anlamının değişmesinin yanı sıra modern ulaşım sistemindeki tünellerin, kavşakların, bariyerlerin, viyadüklerin birbirine bağladığı ya da böldüğü kentlerde araçlar ile seyahat etmek de insanı bütünsel bir gerçeklik deneyimi yaşamaktan alıkoymaktadır.<sup>20</sup> Bu bağlamda otoyolları, Platon'un mağara alegorisinin modern mekanları olarak değerlendirmek mümkündür. Platon eğitimle aydınlanmış ve aydınlanmamış insanlar arasındaki farklı anlatmak için kullandığı bir benzetme olan mağara alegorisinde bir mağarada çocukluklarından beri yüzleri duvara döndürülmüş ve hareket edemeyecek şekilde zincire vurulmuş insanlardan bahseder. Bu insanların tüm bilgileri, mağaranın girişinden geçen çeşitli insan ve hayvanların mağaranın duvarına yansıyan gölgelerden ve duydukları seslerden oluşmaktadır. Platon'a göre insanların yaşadıkları bu deneyim, gerçeklik olarak algılanmaktadır. Bununla birlikte bu insanlardan birisinin zincirleri çözülerek dışarı çıkmasının sağlanması halinde bu kişi, ilk olarak ışığa bakmada ve gölgesini gördüğü

<sup>16</sup> Henri Lefebvre, *Kentsel Devrim*, çev. Selim Sezer. (İstanbul: Sel Yayıncılık, 2013), 24.

<sup>17</sup> L. Breton, *Yürümeye Övgü* (5. Baskı), çev. İsmail Yerguz. (İstanbul: Sel Yayıncılık, 2019), 106-108.

<sup>18</sup> Frederic Gros, *Yürümenin Felsefesi* (8. Baskı), çev. Albina Ulutaşlı. (İstanbul: Kolektif Kitap, 2018), 34.

<sup>19</sup> Breton, *Yürümeye Övgü*, 110.; Jeremy DeSilva, *First Step* (New York: Harper Collins Publishers, 2021), 208.

<sup>20</sup> Jean François Perouse, "Megapolde İnadına Yürümek Ya Da Yeri Tekrar Oluşturmaya Çalışmak" *Mekân ve Yer* içinde, ed. G. Özyayın ve M. Akı (İstanbul: Yeni İnsan Yayınevi, 2021), 66.

nesnelerin asıl suretlerini algılamada zorluklar yaşayacaktır. Belli bir süre sonra dışarıda yaşamaya alışan bu insan tekrar mağaraya dönmek istemeyecek ve mağaraya götürüle bile bu sefer oradaki karanlığa alışamayacaktır. Dışarda gördüklerini mağaradaki diğer insanlara anlatması halinde kimse ona inanmayacaktır.<sup>21</sup> Modern mağaralar ile Platon'un mağara arasındaki tek ayrım, duvara/ekrana yansıtılan görüntüleri oluşturanların Platon'da zincire vurulmuş insanların arkasında bulunmaları, günümüzde ise tabelaların-ekranların arkasında olmalarıdır.

Platon'un Mağara alegorisinde olduğu gibi insanı yapay-ideal bir ortama mahkûm eden otoyollar, çizgilerle bölünmüş, tabela ve ışıklar ile yönlendirilmiş, tüneller ile üzeri kapatılmış, binalar ve reklam panoları ile etrafı çevrilmiş durumdadır. Bu yollarda vücudunun emniyet kemeri ile ellerinin direksiyonla, ayaklarının pedallarla bağlı olduğu bir araç ile seyahat etmek zorunda olan insan ise belli kurallara uymak, gözünü yoldan ayırmamak ve ileri bakmak zorundadır. Mağara alegorisinde olduğu gibi fiziksel bir ip ile bağlı olmasa da insanın içinde bulunduğu bu koşullar, onun bu şekilde davranmasını mecbur kılmaktadır. Bununla birlikte otoyollarda belli bir hızda ilerleme zorunluluğu, insanın çevresindeki gerçekliği tam olarak algılamasına da imkân vermemektedir. Artan hız ile birlikte güzergahı çevreleyen gerçeklik, bir gölge gibi silikleşerek yansımaya dönüşür. Diğer bir ifadeyle insanın teknik eklentiler ile çevrelenmiş bir araç içerisine hapsedilmesine ve birden çok duyusunu kullanmaktan mahrum kalmasına neden olan hız, temaşa etmenin keyfini ortadan kaldırmıştır.<sup>22</sup> Yalnızca yolculuk sürecinde değil, hayatın yüzeysel ve üstünkörü olarak yaşanmasına neden olan hız, insanın sadece çevresi ile değil, hatta kendisi ile sağlıklı bir ilişki kurmasını da engellemektedir.<sup>23</sup> Bu noktada hızın neden olduğu koşuşturmacaya dahil olabilmek ve değişimi yakalayabilmek adına sürekli bir şeyleri takip etmek zorunda olan insanın, ekranlardan gözünü ayırıp kendisine çevirecek istek ve iradeye ne kadar sahip olduğu tartışma konusudur.

Mağara alegorisi ile otoyollar arasındaki benzerliğin bir başka boyutu ise duvara yansıyan gölgelerin yerini, otoyolların etrafını saran çeşitli reklam, ilan ve panoların almasıdır. Bu panolar üzerindeki yansımalar/yanılsamalar, insana çoğu zaman gerçeklikten kopuk, sahte, kurgusal, çarpıtılmış bir dünya sunar. Yolların etrafını saran bu tür yapılar, insanın gerçeklik ile olan ilişkisini problemlile hale getirmiştir. Gerçekliğin üzerini örten bu panolarda gösterilen veya tanıtımı yapılan sahte ve sanal içerikler, insanı gerçeklikten koparmıştır. Platon'un mağara alegorisinde duvara yansıyan/yansıtılan gölgeleri gerçeklik olarak algılayan köleler gibi modern insan da gerçekliğin üzerini örten pano ve ekranlarda kendisine gösterilenler şeyleri gerçek olarak algılamaktadır. Gerçeklik algısında yaşanan bu değişim, beraberinde yeni eylemlere neden olmuştur. Gerçekliğin sahte ve sanal olduğu günümüzde eylemler, düşünceler, ilişkiler de sahteleşmiş ve sanallaşmıştır.

Etrafını çevreleyen yapılar, ışıklar, yanıp sönen neon tabelalar, yön levhaları ile birbirini kesen otoyollar ve bu yollar üzerinde şehrin havasını ve sessizliğini bozan taşıtlar, insanın gerçeklik ile sahici bir etkileşimde bulunmasını engellemektedir. Yollar üzerinde hızlı bir şekilde hareket etmeye olanak tanınmasına karşılık bu taşıtlar, insanın ayağı ile yeryüzü arasındaki temel bağı kaybetmesine neden olmuştur.<sup>24</sup> Diğer bir ifadeyle otomobil ve bunun dışında tren ve uçak gibi farklı ulaşım araçları, belli bir ölçüde yakınlığı ve hareket akış-

<sup>21</sup> Platon, *Devlet* (3. Baskı), çev. Sabahattin Eyuboğlu ve M. Ali Cimcoz. (İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2001), 183-185.

<sup>22</sup> Özgür Taburoğlu, *Yavaşlık Felsefesi* (Ankara: Doğu Batı Yayınları, 2020), 163.

<sup>23</sup> Carl Honoré, *Yavaş*, çev. Esen Gür. (İstanbul: Alfa Yayınları, 2008), 9.

<sup>24</sup> Moor, *Patikalar Üzerine*, 230.

kanlığı gerektiren sosyal etkileşimin dokusunu esnetmiş ve parçalamıştır. Otoparklara, benzin istasyonlarına, arabalara ve onlarla birlikte gelen her şeye yer açmak için şehir sokakları, yürüyen herkes için tutarsız, anlamsız ve gevşek alanlara bölünmüştür.<sup>25</sup> Bu bölünmüşlük, insanın hem sosyal hem de fiziksel gerçeklik algısının değişmesine neden olmuştur. Bu noktada yürümek daha müşterek bir karaktere sahipken, modern ulaşım araçları ile seyahat etmek, kalabalık içinde yalnız gerçekleştirilen ve daha az etkileşim içeren bir eyleme dönüşmüştür. İçinde bulunduğu aracın idealleştirilmiş koşulları altında insan, camın arkasından seyrettiği dışarıyı hakkında bir şey hissetmemektedir.<sup>26</sup> İnsanı içinde bulunduğu çevreden soyutlayan yollar ve araçların neden olduğu bu yabancılaşma durumu, insanı çevresi ile daha az bağlantılı kılmaktadır. Böylece içinde yaşadığı gerçekliği doğrudan deneyimleme imkânı azalan insan, ulaşmak istediği yere çok hızlı bir şekilde ulaşacak ancak, seyahat ettiği iki nokta arasındaki değişen gerçekliğe doğrudan tanık olamamaktadır. Bu da dünyanın farklı gerçeklikler skalası olarak değil, dört bir yanı birbirine çeşitli ulaşım araçları ile bağlı bir yer olduğuna dair sahte bir algıya neden olmaktadır.<sup>27</sup>

Platon'un mağara alegorisi ile ifade ettiği gerçeklikten kopukluk, yalnızca şoförler için değil, yolcu ve yayalar için de geçerlidir. Emniyet kemeri ile bağlı olmasına karşılık etrafını seyretme noktasında daha fazla imkana sahip olan yolcular için de bir mağara duvarı vardır: Yolculuk güzergahında yer alan çeşitli panolar ile birlikte elden düşmeyen taşınabilir ekranlar. Yayaların mağara duvarı ise neredeyse kaldırımı işgal eden reklam tabelaları, mağaza vitrinleri ve hareketli panolardır. Mağara alegorisindeki insanların zorunlu (gerçi bu o insanlar için bir zorunluluk olarak algılanmamaktadır) olarak duvara baktıkları yerde yayalar ve yolcular, çoğu zaman isteyerek bu ekranlara bağlı olarak seyahat etmektedirler. En kısa mesafelerde dahi insan, sahici gerçeklikten sanal gerçekliğe kaçmaktadır. Özellikle insanın gerçeklik ile bağını minimuma indirerek sanal gerçeklik deneyimini arttıran teknolojiler, günümüz insanın mahkûm edildiği sanal/dijital mağaralardır. Artırılmış gerçeklik olarak adlandırılarak mevcut gerçekliğin yerine ve üzerine konumlandırılmaya çalışılan bu sanallığa alışan insanlar, mağara alegorisinde olduğu gibi sanal dünyanın dışındaki sahici gerçekliğe bakmalarını istendiğinde zorlanacaklar ya da bakmak istemeyeceklerdir. Platon'a göre insan, bu konfor alanını terk etme cesareti göstermedikçe bu mahkumiyetten kurtulamayacaktır. Bu noktada insanın şehrin cadde ve kaldırımlarının etrafını saran tabela, pano ve yanılmalardan yüzünü çevirerek yeni bir rota oluşturma ve konfor alanı dışına çıkma cesareti göstermesi gerekmektedir. Bu bir nevi insanın kendi otonomisini yeniden ele alma girişimidir. Ancak bugün bu gerçeklik yanılması noktasında uyandırılmaya çalışılan insanın, bu mahkumiyetten ne ölçüde kurtulacağı tartışmalıdır. Öyle ki günümüzde çoğu insan, alışmış olduğu idealleştirilmiş-sanal gerçeklikte kalmayı tercih ederek konformist bir tavır takınmaktadır. Yolların ve sanal mağaraların insanın kendi yapay gerçekliğini, sahteliğini sergilemek ya da pazarlamak için yapılan gösterişli podyum yürüyüşlerinin gerçekleştirildiği mekanlar olarak kullanılması, bu konformist tavrı cazip kılmaktadır. Bu da insanı tekdüze, sahte, sanal ve üretilmiş gerçekliğe mahkûm etmektedir.

İnsanın konformist bir tavır takınmasının bir nedeni de patika yolların güvensizliğine karşı modern ulaşım ağlarının görünürde sağladığı öngörülebilirlik ve güvenlidir. Bunun için insan, otonom sürüş örneğinde olduğu gibi birçok konuda kontrolü yapay zekâ ile desteklenmiş teknolojik araç ve yazılımlara bırakmaya hazırlanmaktadır. Böylece kendi yönlendirme ve hareketine zihinsel olarak dahil olmaktan kendini

<sup>25</sup> Crawford, *Why We Drive*, 35.

<sup>26</sup> Breton, *Yürümeye Övgü*, 67.

<sup>27</sup> Moor, *Patikalar Üzerine*, 291.

soyutlayan insan kendi kendini yöneten varlık olarak hareketliliğinin, milyonlarca yıl boyunca belirgin bir şekilde deneyimi için temel olduğunun bilincinden uzaklaşmaktadır.<sup>28</sup> Bu noktada günümüz otonom ve akıllı araçlar (araba, ev vb.) düşüncesi, insanın fiziksel dünyayla ilişkisinde yeterlilik taleplerinin yerini güvenlik ve rahatlık vaadine bıraktığının iyi bir örneğidir. Sistematik ve aktif olmayı engelleyen bu teknolojinin neden olduğu katılım eksikliği, insanı pasif bir yararlanıcı haline getirerek becerisini geçersizleştirmektedir. Sonunda çevresine dikkat etme yükünden kurtulan insan, mest olmuş bir şekilde ekrana bağımlı hale gelmekte ve yüzü, uzaktan araç kokpitlerine aktarılan yeniliklerin afyonlu zevkiyle parlamaktadır. Ne var ki tamamen güven ve memnuniyet temelli bu deneyimin neden olduğu otonomluk kişiyi daha az insan kılmaktadır.<sup>29</sup> Otonom teknoloji ve ulaşım imkanlarındaki hızlılığın neden olduğu kolay ulaşılabilirlik, insanın öz dene-timini kaybetmesine ve birçok şeyin insanın algı alanının dışına çıkmasına neden olmaktadır. Bu da insanı pasifleştirmektedir. Dolayısıyla imkanların neden olduğu imkansızlıklara maruz kalan insan için düşünme ve hareket gibi alanlarda otonomisini kaybetmesi karşısında kazanacağı hızlılık ve konformizm adil bir alışveriş olmayacaktır.

## 2. Otoyollarda İlerlemek: Hızlanmak

Devasa bir parçacık hızlandırıcı gibi kendisini oluşturan unsurları ile modern şehirler, insanları dur-maya ve düşünmeye değil hızlı olmaya zorlamaktadır.<sup>30</sup> Verimliliğe, kesinliğe, belirlenmişliğe ve öngörülebi-lirliğe olan talebin artmasına neden olan bu davetin etkilerini ulaşım, üretim, tüketim, iletişim, sosyal iliş-ki ve düşünme süreçlerine kadar birçok alanda görmek mümkündür. İnsanın pasifleşmesine ve otonomisini kaybetmesine neden olan bu hızlılık, ulaşım araçları ve yollarda yaşanabilecek muhtemel tehlikelere karşı hızlı kararlar alıp eylemde bulunmayı talep etmektedir. Modern otomobillere entegre edilen şerit takip, çarpışma önleme sistemleri, sensörler, radar ve kameralar gibi teknolojiler, insan kaynaklı yavaşlığın neden olduğu ye-tersizlik ve eksiklikleri aşma çabası bunun bir göstergesidir. Öyle ki “hızlı tepki veren kazanır” düşüncesinin hâkim olduğu bir bakış açısına teşvik edilen insan, hıza o kadar alışmıştır ki bu konuda kendisine engel olan her türlü gecikme ve yavaşlama karşısında öfkeye kapılmaktadır.<sup>31</sup> Bu hıza alışık olma durumu, modern top-lumda baskı ve kontrol ihtiyacı ile birlikte bir hız kültürünün doğmasına neden olmuştur. Bu kültür ile birlik-te işlevsel olarak görülmeyen bilgeliğin yavaşlığı, karşılıklı hızlanmayı sağlayacak işlevsel malumatlara sahip olmaya yönelik bir değişim geçirmiştir. Bu bağlamda yavaşlığın sabır gerektiren birikimci tavrı, hızın neden olduğu acelecilik ile tüketici bir eğilime dönüşmüştür.<sup>32</sup>

Bilmenin, planlama ve açıklamaların hızlı olanının değerli olduğu hız kültüründe insanlar, veri ve dü-şüncelere daha hızlı ulaşmayı ve ne yapacakları konusunda hazır yol haritası sunan çözümler talep etmekte-dirler. Ancak bu durum, her zaman arzu edilen sonuçlar doğurmamaktadır. Örneğin bir toplantıya geç kalan insanın, işlerini hızlandırarak toplantıya yetişmesi mümkünken, birbirine dolaşmış bir ipi açmak için hızlı hareket etmesi ipi daha da karmaşık hale getirecektir. Bu yüzden hızlanmak, bazı işler için uygun olduğu yerde

<sup>28</sup> Crawford, *Why We Drive*, 17.

<sup>29</sup> Crawford, *Why We Drive*, 5-6.

<sup>30</sup> Honoré, *Yavaş*, 93.

<sup>31</sup> Honoré, *Yavaş*, 12.

<sup>32</sup> Taburoğlu, *Yavaşlık Felsefesi*, 19.



bazı durumlarda istenilen başarıyı sağlamayacaktır.<sup>33</sup> Bununla birlikte hızlı olmanın artı zamanlara yol açtığı düşüncesi, aldatmacadan başka bir şey değildir. İşleri daha kısa zamanda gerçekleştirecek araçların neden olduğu artı zamanlar, insanlar tarafından başka işler ile doldurulması gereken boşluklar olarak görülmektedir. Bu noktada birçok şeyi tek seferde yapmak isteyen insan, bölünmemiş zamana eşlik eden az işin neden olduğu yavaşlık ve derinleşmeden kaçınmaktadır. Dolayısıyla her anı yapılması gereken işler ile dolduran insanın bu işleri planlanan zamanda gerçekleştirmek için acele etmesi, zamanın hızlı bir şekilde aktığı yanılsamasını doğurmaktadır.<sup>34</sup> Bu da insanın işleri, ilişkileri ve düşüncelerinin yüzeyselleşmesine neden olmaktadır.

Yavaşlığa karşı olumsuz bir bakış açısının olduğu hız kültüründe yavaşlık, zeki olmamak, tembellik, ilgisizlik ve donukluk olarak değerlendirilmektedir. Bu tür olumsuz çağrışımlar, erken sanayileşmiş toplum ile ona eşlik eden ilerleme ve verimlilik teorileriyle eşzamanlı olarak ortaya çıkmıştır. Bu durum modern kültürde işleri hızlı bir şekilde halletmek ve zamandan tasarruf etmek konusunda strese neden olmakta, bu da insanı zamanın peşinden koşmaya zorlamaktadır.<sup>35</sup> Hız ve verimliliğin bir kült haline gelmesi ile insan, fiziksel olarak eylemde bulunma noktasında daha az çaba harcamaktadır. Daha hızlı olma noktasında kendisini yetersiz gören insan, çeşitli teknolojiler ile hızlanmakta ancak bedensel olarak daha az hareket etmekte ve durağanlaşmaktadır. Bu durağanlaşma, ayakları üzerinde tarihsel yolculuğuna başlayan insanın beden ve zihnini kullanım becerisinde de değişikliğe neden olmaktadır.<sup>36</sup> Öyle ki modern teknoloji ve düzenlemeler ile insanı hızlandırma çabası, aynı zamanda insanın mevcut dünyadaki hızlılık ile başa çıkabilecek bir düşünme yetkinliğine sahip olma gerekliliğini de gündeme getirmiştir. Bu düşünme karakterinin değişiminin temelleri, Aydınlanma düşüncesinin akıl anlayışına dayanmaktadır.

20. yüzyılda doruğa ulaşan aydınlanmacı akıl anlayışı, modern bilim ve teknolojinin gelişmesini sağlamıştır. Ancak bilimsel ve teknolojik araçların gelişimini sağlayan bu akıl anlayışı, insanın kendisine yönelmesi, tereddüt ve tefekkürden bir kaçış olarak değerlendirilebilir. Theodor Adorno'nun "araçsal akıl" olarak adlandırdığı bu akıl anlayışı, "katı amaçlar doğrultusunda tüm diğer araçları üretmeye uygun, maddi üretimdeki kesin hesaplanmış uğraş kadar melun, genel geçer bir işlev"<sup>37</sup> haline gelmiştir. Diğer bir ifadeyle akıl, her türlü çıkar için kullanılan bir organa, nicelleştirmenin hesaplayıcı aletine, kendi kendine işleyen bir makineye dönüştürülmüştür.<sup>38</sup> Böylece burjuvazinin etkisi altında amacı giderek belirsizleşen ve fetişleşen akıl, araç haline gelmiştir.<sup>39</sup> Aydınlanma ile doğaya hakim olmanın aracı haline getirilen akıl, bir yandan kendisini unutturken diğer yandan da kendi bekçisi haline gelmiştir. Adorno'ya göre bu durum, insanın düşünme faaliyetini de etkilemiştir. Akıl, kendisine tayin edilen görevler çerçevesinde yozlaşarak özerkliğini kaybetmiş ve nicelleşmiştir.<sup>40</sup> Doğayı denetim altına alma uğruna araçsallaştırılan akıl, Adorno'ya göre yatıştırıcı olmaktan ziyade uyum sağlayıcı bir araca dönüşmüştür.<sup>41</sup>

<sup>33</sup> Guy Claxton, *Hare Brain, Tortoise Mind: How Intelligence Increases When You Think Less* (Newyork: Harper Collins Publishers, 1999), 1.

<sup>34</sup> Gros, *Yürümenin Felsefesi*, 38.

<sup>35</sup> Joseph Sen, "On Slowness in Philosophy," *The Monist* 83, no: 4 (2000): 607.

<sup>36</sup> Roger-Pol Droit, *Filozoflar Nasıl Yürür?*, çev. Yavuz Baran. (İstanbul: Hep Kitap, 2017), 180-181.

<sup>37</sup> Theodor Adorno ve Max Horkheimer, *Aydınlanmanın Diyalektiği*, çev. Nihat Ülner ve Elif Ö. Karadoğan. (İstanbul: Kabcacı Yayınevi, 2010), 52.

<sup>38</sup> Adorno ve Horkheimer, *Aydınlanmanın Diyalektiği*, 122.

<sup>39</sup> Theodor Adorno, *Minima Moralia* (6. Baskı), çev. Orhan Koçak ve Ahmet Doğukan. (İstanbul: Metis Yayınları, 2009), 129.

<sup>40</sup> Adorno, *Minima Moralia*, 204-205.

<sup>41</sup> Adorno ve Horkheimer, *Aydınlanmanın Diyalektiği*, 65, 296.

Adorno'nun "araçsal rasyonalite" olarak adlandırdığı yerde Martin Heidegger'in hesaplayıcı düşünme olarak adlandırdığı durum, tefekkürden bir kaçışı, her şeyi sisteme ve hesaplanmış niyete indirgeyen tam bir düşüncesizliği içerir. Heidegger'e göre her biri kendi yolunda gerekçelendirilen ve ihtiyaç duyulan iki tür düşünme vardır: hesaplayıcı düşünme ve meditatif (sükunetle serin) düşünme. Hesaplayıcı düşünmenin özelliği, planlanan, araştırılan ve organize edilen etkinliklerde her zaman verili koşulların hesaba katılmasıdır. Bu durum, belirli amaçlara yönelik hesaplanan niyetten kaynaklanmaktadır. Öyle ki bu hesaplama her şeyi planlayan ve araştıran düşünmenin bir özelliğidir. Hesaplayıcı düşünme, her zaman yeni, her zamankinden daha umut verici ve ekonomik olasılıkları hesaplar. Asla durmayan bir süreç olan hesaplayıcı düşünme, sükunetle derin bir düşünme, var olan her şeyde hüküm süren anlamı derinlemesine bir tefekkür değildir. Böyle bir düşünmenin, daha yüksek bir çaba ve pratik gerektirdiği gibi daha fazla itina ve bakıma ihtiyacı vardır. Tıpkı bir çiftçinin ektiği tohumun olgunlaşmasını beklediği gibi bekleyebilmelidir. Heidegger'e göre hesaplayıcı düşünmenin hâkim olduğu modern dünyada derin düşünmenin yokluğu bağlamında düşüncesizlik, günümüz dünyasında her yere gelip giden esrarengiz bir ziyaretçidir. Ona göre günümüzde, her şeye en hızlı ve en ucuza ulaşılmakta ve aynı hızla da unutulmaktadır. Böylece birbirini takip eden etkinlikler de düşünce de gittikçe fakirleşiyor. Artan bu düşüncesizlik insanın iliklerini kemiren bir süreçten kaynaklanmaktadır: insan bugün düşünmekten kaçmaktadır. Düşünceden bu kaçış, düşüncesizliğin zeminidir.<sup>42</sup> İnsanın içine düşmüş olduğu bu durumu bir sorun olarak gören Heidegger'e göre akıl sahibi bir varlık olarak insan, düşünebilme potansiyeline sahiptir. Düşünmek için gerekli potansiyele sahip olmanı düşünmeye muktedir olabilmek için yeterli olmadığını ifade eden Heidegger'e göre insan, ancak bir şeyi sevdiği ve istediği zaman gerçekleştirmeye muktedir olabilir. Diğer bir ifadeyle ona göre insanın bu düşünmeyişi, ihmalkarlık ve düşünülmesi gereken şeylere yönelmeyişinden kaynaklanmaktadır.<sup>43</sup>

Adorno'nun "araçsal rasyonalite" ve Heidegger'in "hesaplayıcı düşünme" olarak adlandırdığı düşünme biçiminin hâkim olduğu modern çağda bilme arzusu, durmaksızın planlayan ve araştıran bir bilgisayara dönüşmüştür. Bu, tefekküre muktedir olmayan bir düşünme türüdür. Bu sınırlama ve kontrol etme arzusunun arka planında, mutlak kavrayışın kesinliğine ve güvenliğine dair endişeler vardır. Bu bilme ihtiyacı, devam eden bir sorgulamanın açıklığından ziyade nihailik ve hükümlerle ilgilenen nevrotik bir sınırlama biçimini alır. Bu bağlamda sistematize eden, kurallar, düzenlemeler ve sınırlar koyan bu araçsallığın neden olduğu hız ve verimlilik, bir zamanlar felsefenin içerdiği yavaşlık ve yansıtıcı düşüncenin yerini almıştır.<sup>44</sup>

İnsan zihni, bazı işlevleri çok hızlı bir şekilde gerçekleştirebildiği halde, bazı işleri yerine getirmesi çok daha uzun zaman almaktadır. Bu işlevlerden bazıları (bulmaca çözmek, aritmetik işlem yapmak vb.) hızlandırılmaya açık olmasına karşılık, bazıları (tefekkür etmek, problem çözmek gibi) bunun için uygun değildir. Bu işlerde zihni hızlandırmaya çalışmak, ipin birbirine dolanması örneğinde olduğu gibi karmaşıklığa neden olacaktır. Dolayısıyla bazı günlük çıkmazlar, yavaş bir zihinle daha iyi ve daha etkili bir şekilde çözülebilirdir. Bu yüzden zihnin dolambaçlı zaman geçirmesine izin vermek, yaşam ve çalışmanın daha talepkâr hale geldiği günümüzde, azaltılması veya terk edilmesi gereken bir durum değildir. Aksine yavaşlık,

<sup>42</sup> Martin Heidegger, *Discourse on Thinking*, trans. John M. Anderson and E. Hans Freund. (New York: Harper Torchbooks, 1969), 45-47.

<sup>43</sup> Martin Heidegger, *Düşünmek Ne Demektir?* (2. Baskı), çev. Rıdvan Şentürk. (İstanbul: Paradigma Yayınları, 2013). 1-5.

<sup>44</sup> Michelle Boulous Walker, "Why Slow Philosophy is The Antidote to Fast Politics," erişim 2 Kasım 2022, <https://www.abc.net.au/religion/michelle-boulous-walker-slow-philosophy-in-a-time-of-fast-polit/12336408>.; Michelle Boulous Walker, *Slow Philosophy* (Londra: Bloomsbury Publishing, 2017), 4.

yavaş düşünmek, insanın bilişsel kapasitesinin bir parçasıdır.<sup>45</sup> Ancak yine de insan, kısıtlı ve kusurlu olduğu gerekçesi ile düşünme yeteneğini hızlandırma ve geliştirme adına yeni bir zekâ, hatta yeni bir insan oluşturmak için çalışmaktadır.

Her geçen gün artan hızlı olma gereksinimi insanı, kapasitesini aşan durumlar ile başa çıkabilme ve bu değişime uyum sağlama noktasında kendi doğasını aşma girişimine itmektedir. Geliştirilen teknolojik araçlar karşısında doğal hareket yeteneği yavaş, kısıtlı ve kusurlu görüldüğü gibi insanın düşünme süreçleri de yavaş, kısıtlı ve kusurludur. Yavaşlığını ve bu yavaşlıktan kaynaklanan kusurları ortadan kaldırma adına geliştirdiği teknolojik araçlar ile başarılar elde eden insan, benzer başarıyı düşünme süreçleri noktasında da yakalamak için çalışmaktadır. Bu konuda yapılan çalışmaların en önemlisi, yapay zekâyâ dair gerçekleştirilen çalışmalardır.

Hız kültürü ile birlikte yavaşlığın kötülüğüne dair söylemlerin tetiklediği hızlılığı yakalama adına gerçekleştirilen yapay zekâ çalışmaları, insana ve yaşadığı dünyaya dair birçok iyileştirme vaadinde bulunmaktadır. Bu iddiaların en önemlisi, insanın kendi bedeni ve zihinsel süreçlerindeki yavaşlıktan kaynaklı hata, kusur ve eksiklerin giderilerek düşünme ve karar alma süreçlerini idealleştirmektir. Günümüzde otomobillerde, evlerde ve çeşitli araçlarda kısmen kullanılmaya başlayan bu teknolojiler, insanların konformist bir tavır takınmasına neden olmaktadır. Konformist tavrın yanı sıra bu teknolojilerin gelecekte neden olacağı sorunların tartışmaya açılması önem arz etmektedir. Bu noktada tartışılması gereken önemli sorunlardan biri, insanın düşünsel gelişim ve muhakeme yeteneğini kullanma noktasında yetkinliğini kaybetme tehlikesi ile karşı karşıya olup olmayacağıdır.

Rahatlık ve güvenlik uğruna kendi sorumluluklarını teknolojik araçlara devreden insanın akıllı ve otonom sistemler ile işletilen teknolojilere olan talebi gün geçtikçe artmaktadır. Böylece hem güvenilir hem de yeterli beceriye sahip olmadığını düşünen ya da bunun sorumluluğundan kaçınan insan, karar verme ve düşünme süreçlerinde akıllı teknolojileri daha güvenilir bulmaya başlamıştır. Ancak bu durumun neden olduğu değişimin zamanla totaliter bir karaktere bürünme ve insanın varoluşunun araçsallaşması tehlikesini potansiyel olarak taşıdığı göz ardı edilmemelidir. Bu durum aynı zamanda dünyanın da salt bir kaynak ya da Heidegger'in "hazırda yedek" olarak adlandırdığı şeye indirgenmesi demektir. Böyle bir indirgeme dünya ile anlamlı, faydacı olmayan bir ilişki kurmada başarısızlığa yol açmaktadır. Her zamankinden daha fazla hız, verimlilik ve değiştirilebilirliğe neden olan bu ilişki biçimi, insanı ve daha önce insan için anlamı olan şeylerin ticari nesnelere veya kaynaklara dönüştürülmesine yani metalaşmaya da neden olmaktadır. Bu, insanın yeni yollar seçme, yenilik yapma, sorgulama ve meydan okuma yeteneğini tehdit etmektedir. Bununla birlikte zamanın, verimliliğin ve üretkenliğin acil talepleri, çalışmaya yönelik düşünceli veya yoğun bir tutum benimsemeyi de zora sokmaktadır.<sup>46</sup>

Hızlılığın kutsandığı hız kültürü altında insan, kendi aklının yetersizliğini kabul etmeye ve akıllı otonom sistemlerin işgal ettiği bir dünyada yaşamaya zorlanmaktadır. Doğası buna uygun olmamasına karşılık bu hıza ayak uydurma noktasında insan, ip örneğinde olduğu gibi içinden çıkılmaz bir karmaşıklığa doğru gitmektedir. Bu karmaşıklık, insanı kendi yetersizliğini kabul etmesi ve yapay zekâ ile donatılmış otonom tek-

<sup>45</sup> Claxton, *Hare Brain, Tortoise Mind: How Intelligence Increases When You Think Less*, 2-3.

<sup>46</sup> Walker, *Slow Philosophy*, XIII-XV.

nolojilere teslim olması noktasında önemli bir ikna argümanı olarak kullanılmaktadır. Oysa insanın sahip olduğu akıl, geçmişte olduğu gibi büyük düşüncelere ve işlere imza atabilecek yetkinliğe sahiptir. Ancak bunun için insana yavaşlama fırsatının verilmesi gerekmektedir. Çünkü yavaşlamak, sakinliği ve odaklanmayı artırmanın, daha yaratıcı düşünmenin temel bir koşuludur.<sup>47</sup> Bu yüzden çağın belli alanlarda sağladığı hızlılığın neden olduğu zamansal boşluklar, daha hızlı olmak için değil, hızın neden olduğu olumsuzlukları ortadan kaldırmak için daha fazla yavaşlamak ve çağın getirmiş olduğu karmaşık problemler üzerine odaklanmak için önemli bir fırsat olarak değerlendirilmelidir.

### 3. Otoyollarda Patikalar Açabilmek: Yavaşlamak

Mevcut yolların dışına çıkarak kendi rotasını çizme girişiminde bulunan bir insan için yol, önünde uzanan değil gerisinde kalan bir güzergahtır. Ancak birtakım olumsuzluklar ile karşılaşma ihtimalini göz önüne almayı gerektiren bu durum insana, idealize edilmiş zorunlu rotaların sahte gerçekliği ve sıkıcı manzarasını izlemek yerine ufuk açan manzaralar ile gerçekliği farklı açılardan izleme ve anlama imkânı sunar. Modern ulaşım ağlarından ziyade patikalar, bu amaç için ideal yollardır. Otoyolların ehlileştirilmiş, idealleştirilmiş ve ilerlemesi kolay yapısına karşılık, patikalar yabancı, tehlikeli ve bir plan doğrultusunda oluşturulmamış ilerlemesi zor güzergahlardır. Bu zorlayıcı yapısına karşılık patikaların erdemi, tefekkür için gerekli boşluk ve yavaşlığı zihne sağlamasıdır.<sup>48</sup> Bu yavaşlık, mevcut durumun dışına çıkarak belli bir mesafeden gözlem yapma ve düşünceleri zihinde düzenlemek için kendi ile baş başa kalma özgürlüğüdür. Öyle ki patika ile belli bir yolu kat etmenin uzun sürmesi gibi bir düşüncenin olgunlaşması da yavaşlık ve sabır gerektiren bir bekleyiştir. Ancak hızlılığı temele alan aktif düşünmeyi, üretkenlik ve verimliliğin tek yolu olarak gören modern birey ve toplumlar, tefekkür ile olan bağlarını bir şekilde kaybetmişlerdir. Dolayısıyla bir ofis veya sınıf penceresinden tefekkür halinde dışarıya bakarak oturmak, yavaşlık ve verimsiz bir durgunluk olarak değerlendirilmektedir.<sup>49</sup>

Neil Postman'a göre bu değerlendirme, gelişen bilim ve teknolojinin yaygınlık kazanması ile ortaya çıkmıştır. Bu durumu kültürel yaşamın tüm biçimlerinin teknik ve teknolojinin egemenliğine boyun eğmesi anlamına gelen "teknopoli" kavramı ile adlandıran Postman, kavramın ifade ettiği varsayımların ilk olarak F. W. Taylor'ın Bilimsel Yönetimin İlkeleri kitabında dile getirildiğini ifade eder. Buna göre teknopoli, ilk olarak insan emeğinin ve düşüncesinin tek olmasa da birincil amacının verimlilik olduğu, teknik hesaplamaların her bakımdan insan yargısından üstün olduğu bir dünyadır. Gevşeklik, muğlaklık ve gereksiz karmaşıklık nedeniyle insan yargısına güvenilemeyen bu dünyada özneliliğin net düşünmenin önünde bir engel olduğuna, ölçülemeyenin hiçbir değerinin olmadığına, vatandaşların işlerinin en iyi şekilde uzmanlar tarafından yönlendirileceğine dair güçlü bir inanç vardır.<sup>50</sup> Postman'ın dikkat çektiği üzere teknolojinin hakim olduğu bir yer olan bu dünyada kusurlu ve eksik bir canlı olarak görülen insan, bu dünyanın hızına ayak uydurabilmek için kendisini teknoloji ile uyumlu hale getirmelidir. Ancak bu durum, insanın ilk etapta fark edemediği birçok olumsuzluğu beraberinde getirmiştir. Bu olumsuzluklar ile başa çıkma imkânı sunmasının yanı sıra yavaşlığın gündeme gelmesinin bir nedeni de mevcut kültürün yavaşlığı küçümsemesi ve olası bilme modlarından yalnızca birisi olan hızlılığın "varsayılan mod" olarak benimsendiğine dikkat çekmektir.<sup>51</sup> Bu bağlam-

<sup>47</sup> Honoré, *Yavaş*, 120.

<sup>48</sup> Moor, *Patikalar Üzerine*, 27, 76.

<sup>49</sup> Claxton, *Hare Brain, Tortoise Mind: How Intelligence Increases When You Think Less*, 4-5.

<sup>50</sup> Neil Postman, *Technopoly* (New York: Vintage Books, 1993), 51.

<sup>51</sup> Claxton, *Hare Brain, Tortoise Mind: How Intelligence Increases When You Think Less*, 4-5.

da yavaşlık, uygun bağlam ve zamanda hız veya çabukluğa karşı bir argüman değildir. Daha çok hızın kendi başına bir erdem olmadığına, gerçeklik ile daha anlamlı ve yaratıcı yollarla ilişki kurma noktasında hızlılığın her zaman verimli sonuçlar doğurmayacağına dair bir hatırlatmadır.<sup>52</sup>

Modern çağın giderek artan hızlılığı karşısında yavaşlık ve bu yavaşlığı temsil eden yürümek, insan hareketinin standart ve hâkim hızını/eğilimini belirleme iddiasını kaybetmiştir. Alışveriş, egzersiz ve araç destekli turizmin sıradan ve kısaltılmış görevlerine indirgenen yürümek, günümüzde giderek daha fazla gereksiz ve modası geçmiş ek bir faaliyete dönüşmüştür. Ancak hala yeni teknolojilere, koşullara ve ortamlara uyacak şekilde değişime uğramaya devam etse de yürümek, bir protesto aracı olarak güçlü bir sembolik rol ve alternatif dünyaları/deneyimleri uyandırmak için gelişmiş bir potansiyele sahiptir. Bu anlamda insanlık tarihi ile yaşıt olan yürümek, insanlığın bulunduğu konuma ve geleceğine dair anahtar bir konuma sahiptir.<sup>53</sup> Sosyal bir fenomen olan yürümek, her zaman bir yerden başka bir yere gitmekten daha fazlası olmuştur.<sup>54</sup> Öyle ki yürümek ve bu yürüyüşlerin gerçekleştirdiği patikalar, insanların yaşadıkları coğrafyayı ve kültürlerini dönüştürmüştür. Dolayısıyla günümüz teknoloji ve ulaşım ağlarının oluşturduğu labirent ve yolları kesen/kesecek patikaların işlevi, giderek hayati bir öneme sahip olacaktır. Bunun için modern ulaşım ağları tarafından kuşatılan insanın patikaları nasıl oluşturduğu ve patikalar tarafından nasıl şekillendirildiğini anlamak gerekmektedir.<sup>55</sup>

Patikalar, çeşitli teknolojiler ile üzeri örtülen, dolayımlandırılan ve hızın bulanıklaştırdığı gerçekliğe ulaşabilmek için mevcut güzergahların ve yönlendirmelerin dışına çıkan insanın oluşturduğu hem fiziksel hem düşünsel ve de bireysel rotalardır. Diğer bir ifadeyle özgün ve özgür rotalar olarak patikalar, kentin idealize edilmiş kurgusundan kurtulup gerçekliği filtresiz (insanın tek filtresi kendi zihnidir) ve sahici olarak deneyimleme girişimidir. Bu noktada oluşturulacak fiziksel ve düşünsel patikalar, insanı idealize edilmiş, dogmatik ve hazır sunulmuş gerçeklikten kurtararak gerçekliği yeniden deneyimleme-tanımlama imkânı sağlayan özgürleştirici güzergahlardır.<sup>56</sup> Düşünce ve kültürleri birbirine bağlayan patikalar, aynı zamanda zamanla bu deneyimlerden doğan düşüncelerin birikmesini sağlayan etkileşimli rotalardır.<sup>57</sup> Bu birikim, patikalardan geçenlerin izler bırakma imkanına sahip olması ile ilgilidir. Bu anlamda üzerindeki izleri sürülebilir olan patikaların bir tarihinin olmasına karşın modern ulaşım ağları üzerinde iz bırakmadan seyahat etmek, anonim bir yolculuktur. Dolayısıyla günümüz dünyasında insan, kendisi ile gerçeklik arasına mesafe koyan modern ulaşım ağlarının çizmiş olduğu rotaları izlemek yerine gerçeklik ile doğrudan temas kuracağı modern ulaşım ağlarını kesen kendi patikalarını oluşturmalıdır. Bu patikalar sadece doğanın içerisinde, kırsal alanlarda, şehir dışında yer alan yürüyüş yolları değildir. Bununla birlikte şehirde rotası kesin sınırlar ile çizilmemiş, tek kişilik yollardır. Bu bağlamda patikalar, insanın kendi yolunu kendisinin çizmesi ya da belirlemesidir. Böylece insan, idealize edilmişliği ile kentlerin yapay düzenlemelerine, satın alınması gereken güvenliğine, sahte göstergelerine, zamanı sömüren hızlılığına, fizyolojik hareketsizliğine ve psikolojik yıpratıcılığına karşı çıkmış olacaktır.

<sup>52</sup> Walker, *Slow Philosophy*, 11.

<sup>53</sup> Amato, *On Foot: A History of Walking*, 18.

<sup>54</sup> DeSilva, *First Step*, 202-203.

<sup>55</sup> Moor, *Patikalar Üzerine*, 40.

<sup>56</sup> Perouse, "Megapolde İnadına Yürümek Ya Da Yeri Tekrar Oluşturmaya Çalışmak," 67-69.

<sup>57</sup> Moor, *Patikalar Üzerine*, 232-233.

Modern ulaşım imkanlarının dışında yürümek ve şehirde kendi patikalarını oluşturmak, moderniteyi oluşturan dünyayı karşıtı ile düşünebilme açısından da önem arz etmektedir. Öyle ki düşüncenin gelişmesi için farklılıkları kıyaslayacak karşıtlıklara ve karşıt yollara gereksinim vardır. Diğer bir ifadeyle insan patikaları, kent-kırsal, doğa--kültür, üretim-tüketim, birey-toplum gibi ikiliklere dair gerçeklikleri gözleme ve deneyimle güzergahı olarak kullanacaktır. O yüzden felsefe tarihinde her filozof, içinde bulunduğu gerçeklik bağlamında kendi patikasını oluşturmuştur. İnsan ancak bu şekilde gerçeklikten kopma, otonomisini kaybetme, kendi ile baş başa kalamama ve kendi olamama gibi olumsuzluklar ile başa çıkabilecektir. Bu bağlamda her ne kadar araçsallaştırılmış olsa da kentlerdeki sokak ve kaldırımlar, sadece geçip gidilen yollar değildir. Aksine kaldırım ve sokaklar, mekanları birbirine bağlayan buluşma yerleridir. Dolayısıyla sokaklar, kentlerde belli bir düzen içerisinde sabitlenmiş düşünce ve uygulamaların, düzensizliklerin ortaya çıktığı bir mübadele yeri ve aynı zamanda bunları gözlemleyebilme imkanı sunan yerler olması açısından önemlidir.<sup>58</sup> Bu bakış açısıyla insanın oluşturacağı yeni patikalarda gerçekleştireceği yavaş yürüyüşler, bir düşün farkına varmanın, yabancılaştıran, içler acısı bir medeniyeti reddetmenin, sorgulamanın, kendini bulmanın bir ifadesidir.<sup>59</sup> Modern dünyanın yapaylığına-sahteliğine karşı flâneur vari bir direniştir. Bu bağlamda flâneurlük, modern kentleri karakterize eden yalnızlığa, hıza, faydacılığa, bencillığe, metalaşmaya, duyarsızlığa, kitleselleşmeye karşı muhalif-eleştirel bir bakıştır. Bunun için kitlelerin caddeler ve yollarda hızlı olmak zorunda olduğu yerde gözleri iz peşinde ve zihni hep tetikte olan flâneur, gözlemlemek ve incelemek için yavaşlama ve durabilme cesaretine sahiptir.<sup>60</sup> Walter Benjamin'e göre flâneurün bu eyleminin arkasında "suçluyu gözden kaçırmayan bir gözlemcinin uyanıklığı gizlidir".<sup>61</sup>

Kitlelerin aceleci, bilinçsiz, telaşlı, rutin, anonim yürüyüşler yaptığı kentlerde gerçekleştireceği kesintili ve düzensiz yürüyüşler ile flâneur, sınırları belirlenmiş güzergahların dışına çıkabilme özgürlüğüne sahip olmakla birlikte kentin görünüşleri arkasında saklanan gerçeklik ile yan yana yürüdüğü farkındadır.<sup>62</sup> O, üzeri örtülen gerçekliğin peşindedir. Bu bağlamda sahici gerçekliğin peşinde olanlar, kentte genel düzenin parçası olmayan flâneur gibi oluşturduğu yeni patikaları adımlamalıdır. Modern dünyanın düzensizlikleri karşısında yürümek, insanı sorumluluklarından muaf tutmaz. Aksine soluklanmayı, duyuları keskinleştirmeyi, merakları yenilemeyi ve modern dünyanın hız ve karmaşasından uzaklaşmanın sağladığı sessizlik ile insanın kendi içinde yoğunlaşmasını sağlar.<sup>63</sup> Yürümekte asıl amaç, Husserl'in öze ulaşma çabasında olduğu gibi her türlü eklentiye askıya alarak asıl gerçeklik ile sahici olarak yüzleşebilmektir. Bunun için de insan, burjuva sınıfı ve kentin eşiğinde duran ve henüz onların birine yenik düşmemiş flâneur<sup>64</sup> gibi modern dünyada etrafını saran sahteliklere ve kurgulara aidiyet duymamalı, idealize edilen hızlılığa karşı yavaşlamalıdır.

Bir bilgi ortaya çıkana veya diğerini gerçekten keşfedene kadar sabırla oturmak, dinlenmek, meşgul olmak ve beklemek, zihnin işleyişinin tamamen yükselmesini sağlar. Bu nedenle, dikkatle dinleme sabrı, ortak bir anlayış meselesi değil, farklı görüşler, fikirler ve bakış açıları meselesi olan dinleme yolları arasında açık bir

<sup>58</sup> Lefebvre, *Kentsel Devrim*, 22-23.

<sup>59</sup> Gros, *Yürümenin Felsefesi*, 14.

<sup>60</sup> Gros, *Yürümenin Felsefesi*, 154-155.

<sup>61</sup> Walter Benjamin, *Pasajlar* (9. Baskı), çev. Ahmet Cemal. (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2012), 135.

<sup>62</sup> Breton, *Yürümeye Övgü*, 102-103.

<sup>63</sup> Breton, *Yürümeye Övgü*, 11.

<sup>64</sup> Benjamin, *Pasajlar*, 98.

değiş tokuş imkanı sunar.<sup>65</sup> Bu bağlamda filozofların yaşamlarının önemli bir parçası olan yavaşlık, yalnızca sağladığı biyolojik faydalar için değil, akışa devam ederek erişilmesi imkânsız olan daha geniş bir düşünce ve deneyim yelpazesine ulaşma imkanı sağladığı için önemlidir.<sup>66</sup> Öyle ki Heidegger, iyi sanatın ve iyi felsefenin insanı durmaya teşvik ettiğini kabul eder. Buna göre felsefi düşünce, nihai bir hükmün hızlı ve öfkeli yargısını içermez. Aksine, kesinliği askıya almaktan, tereddüt etmekten, düşünmekten ve dünyayla saygılı bir şekilde ilişki kurmasına izin veren bir yavaşlamadan gelen yargıdır.<sup>67</sup> Dolayısıyla yavaşlık, felsefenin her şeyden önce yansıtıcı ve dönüştürücü düşünceyle ilgili olduğunun çağdaş bir hatırlatıcısıdır. Modern kurumsal felsefelerin, dünyayı şekillendiren zaman, verimlilik ve üretkenlik gibi acil taleplere giderek daha fazla av olduğu günümüzde yavaş felsefe, düşüncenin şirketleştirilmesine direnme ve gerçeklik ile özenli-yoğun karşılaşmalar için yeni yollar sağlanmasının gündeme taşınmasıdır. Bu bağlamda yavaş felsefe, insanın dünya ile ilişkisinde telaşsız zamanın önemini keşfetmesini amaçlar. Belli bir anlamda bu, yavaş felsefeyi estetik deneyimin yanına yerleştirmektir. Çünkü her ikisi de belirsizliği tereddüt ederek, tartışarak ve zaman ayırarak keşfeder.<sup>68</sup> İnsana dünya ile dikkatli ve özenli bir ilişkinin önemini hatırlatan yavaş felsefe, internet ve sosyal medyanın egemen olduğu sanal çağda daha geniş kültürel bağlama yayılan düşüncesizlik rahatsızlığına, acele ve hesaplamanın egemen olduğu bir dünyanın doğasında bulunan tehlikelere karşı çıktığı gibi düşüncenin sisteme, kurula ve sınıra indirgenmesine meydan okumanın bir ifadesidir.<sup>69</sup> Bu, endişe ve aceleciliğin göstergesi olan hızlılıktan ziyade güven ve cesaretin göstergesi olan yavaşlık ile mümkündür. Dolayısıyla bilim ve teknolojinin şekillendirdiği kentlerdeki değişim hızına ayak uydurabilmek için duyularımızın günde yaklaşık on altı saat uyarıldığı aşırı bilgi yüklü dünyada, insan olarak kalabilmek için yavaşlamanın bir gereklilik olduğunun bilincinde olmak önem arz etmektedir.

## Sonuç

İnsan ve doğanın karşılıklı olarak birbirini dönüştürdüğü çeşitli seyahatlerin gerçekleştirildiği güzergâh, insan ve doğa arasındaki kesişim çizgisi olarak yol, insanın doğa ile birlikte var olma, doğaya eşlik etme, daha sonrasında ise doğada kendisine yer açma girişimi olarak değerlendirilebilir. İnsanlık tarihinde izler ve patikalar ile başlayan bu girişim, zamanla genişleyen yollar, otobanlar ve diğer ulaşım imkanları ile devam etmiştir. Öyle ki “yolun gittiği yere uygarlığın gittiği” düşüncesi doğrultusunda arzuladığı gelişmişlik seviyesine ulaşmak için tarih boyunca geliştirilen bu yolların her biri, taşıdıkları özellikler bağlamında insanlara farklı imkanlar sağlamıştır. Bununla birlikte bu imkanlar, birtakım imkansızlıkları ve olumsuzlukları da beraberinde getirmiştir. İlkçağın patikalarından modern ulaşım ağlarına başta ulaşım ve iletişim alanında olmak üzere yol teknolojisinin gelişmesinin sağladığı en önemli imkân hız olmuştur. Zamanla yaşamın diğer alanlarına yayılarak bir hız kültürü oluşmasına yol açan bu durum, insanı büyüleyen birçok değişmeye neden olmakla birlikte ciddi olumsuzlukları da beraberinde getirmiştir. Tarihsel süreç içerisinde var olduğu günden bu yana yaşamını kolaylaştırmak için çeşitli teknolojiler geliştiren insan, zamanla teknolojiyi geliştirirken ön göremediği birtakım olumsuzluklar ve beklenmedik etkiler ile de yüzleşmek zorunda kalmıştır. Bu seferde bu olumsuzlukları giderebilme adına yeni arayışlar ve teknolojiler ile çözüm arayışı içerisine girmiştir. Bu

<sup>65</sup> Valentin Panait, “New Philosophy is Actually Old Philosophy: Slow Philosophy as a Preoccupation Towards Love of Wisdom,” *Meta: Research In Hermeneutics, Phenomenology, And Practical Philosophy* X, no: 1 (2018): 249.

<sup>66</sup> Sen, “On Slowness in Philosophy,” 609.

<sup>67</sup> Walker, *Slow Philosophy*, 59.

<sup>68</sup> Walker, “Why Slow Philosophy is The Antidote to Fast Politics”.

<sup>69</sup> Rhys Trante, “Could ‘Slow Philosophy’ Offer An Antidote to Modern Academia?,” erişim 18 Eylül 2022, <https://rhystranter.com/2017/10/11/slow-philosophy/>

bağlamda hem sosyal hem fiziksel hem de düşünsel anlamda hızlılığın insanı kuşattığı günümüzde zaman ve mekânın sahici bir deneyimini yaşamak, insan olarak kalabilmek, yaşamın otonomisini yeniden üstlenebilmek için fiziksel/düşünsel patikalar açmak ve bu patikalarda gerçekleştirilecek flâneur vari yürüyüşler ile yavaşlamak gerekmektedir.

Gerçekliği olduğu gibi anlama çabası olan felsefe, hakikatten ziyade bu hakikate ulaşmak için kat edilen yol, yani hakikat arayışıdır. İnsanı hakikate ulaştıracak sınırları belli bir yol olmadığı için tarih boyunca hakikat arayışı içerisinde olan filozoflar, hep kendi yollarını çizmişlerdir. Bu yollar, genel olarak tek başına yürünen, belirlenmiş bir rotası olmayan, ilerleme sürecinin yürüyenin iradesi tarafından belirlendiği, güzergâh boyunca ne ile karşılaşılacağı noktasında öngörüle bulunma imkânı zor olan yollardır. Bu yüzden gerçekliği anlama ve hakikate erişme amacıyla bir yol oluşturma çabası olan felsefi düşünceyi temsil eden en iyi yollar, patikalardır. İnsanın doğal, fizyolojik, toplumsal, kültürel vb. ihtiyaçlarını karşılamak için adımladığı bu patikalar, yavaş, insanın kendisi ile baş başa kalabileceği, yazılı kuralları, belirlenmiş güzergahı olmayan, gerçeklik ile doğrudan temas kurma imkânı sunan ve kültürel çeşitlilik taşıyan özellikleri ile seyahat etmeyi düşünsel bir yolculuk kılar. Buna karşılık pratik ve maddi amaçların peşinden gitmek için uygun, insanın kendisi ile baş başa kalamayacağı, idealleştirilmiş koşulları olan otoyollar ise hızlı, yazılı görsel kuralları ile insanın yönlendirildiği, güzergahı belirlenmiş, çevresindeki gerçeklikten soyutlanmış, anonim ilişkilerin hüküm sürdüğü ve evrensel karakter sergileyen tek biçimlilikleri ile seyahat etmeyi bir gösteriş yolculuğu kılarak araçsallaştırmıştır. Bu bağlamda bir flâneur olarak patikalar ile bölünmedikçe sanal-üretilmiş gerçekliklerin sergilendiği şehrin vitrinleri olarak otoyollar, kaldırımlar, caddeler ve sokaklar, çevreyi daha düşük bir netlikte algılamaya neden olan algı kapasitesinin düşük ve gerçeklik ile temasın zayıf olduğu yerlerdir.

Sonuç olarak otoyollar ile birlikte insanın hareket etme noktasında kazandığı hızlılık, sadece ulaşım ile kısıtlı kalmamış, birçok alanda değişimin itici gücü veya ideali olmuştur. Modern çağın en önemli erdemi olarak görülen hız karşısında ise yavaşlık, genel olarak bir kusur, iyileştirilmesi gereken bir süreç olarak değerlendirilmiştir. Bu noktada Aydınlanma ile başlatılan yeni bir insan ve akıl anlayışı gelişen bilim ve teknoloji ile belli bir seviyeye ulaşmakla birlikte en son noktada yaşanan hayal kırıklıkları ve başarısızlıklar, insanı yeni arayışlar içerisine itmiştir. İnsan, kendisinin ve aklının yavaşlık gibi kusurlarından dolayı daha iyi bir konuma ulaşacağına dair inancını kaybetmiştir. Öyle ki cesaret ve bağımsız yargılama kapasitesi gibi bir zamanlar ödüllendirilen insani nitelikler, artık işlevsiz görünmeye başlanmıştır. Buna karşılık insan, daha iyi çalışacağı iddia edilen teknoloji ve makinelere saygıya davet edilmektedir. Bu noktada insanın, bir makine bürokrasisi tarafından yönetilecek bir dünyaya sorunsuz bir şekilde uyum sağlayabilmesi için yeniden uyarlanması gerektiği dile getirilmektedir.<sup>70</sup> Bu bağlamda kendisi ve akli ilk versiyon (v1) olarak görülen insanın, bilim ve teknolojinin sağlamış olduğu imkanlar ile ikinci versiyon (v2) olarak güncellenmesine dair çalışmalar büyük bir ümit ile sürdürülmektedir.

<sup>70</sup> Crawford, *Why We Drive*, 311.



## Kaynakça

- Adorno, T. *Minima Moralia* (6. Baskı). Çeviren: Orhan Koçak ve Ahmet Doğukan, İstanbul: Metis Yayınları, 2009.
- Adorno, T. ve Horkheimer, M. *Aydınlanmanın Diyalektiği*. Çeviren: Nihat Ülner ve Elif Ö. Karadoğan, İstanbul: Kabalcı Yayınevi, 2010.
- Amato, J. A. *On Foot: A History of Walking*. New York: New York University Press, 2004.
- Benjamin, W. *Pasajlar* (9. Baskı). Çeviren: Ahmet Cemal, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2012.
- Breton, D. L. *Yürümeye Övgü* (5. Baskı). Çeviren: İsmail Yerguz, İstanbul: Sel Yayıncılık, 2019.
- Claxton, G. *Hare Brain, Tortoise Mind: How Intelligence Increases When You Think Less*. New York: Harper Collins Publishers, 1999.
- Crawford, M. B. *Why We Drive*. New York: Harper Collins Publishers, 2020.
- DeSilva, J. *First Step*. New York: Harper Collins Publishers, 2021.
- Droit, R. P. *Filozoflar Nasıl Yürür?*. Çeviren: Yavuz Baran, İstanbul: Hep Kitap, 2017.
- Gros, F. *Yürümenin Felsefesi* (8. Baskı). Çeviren: Albina Ulutaşlı, İstanbul: Kolektif Kitap, 2018.
- Heidegger, M. *Discourse on Thinking*. Translator: John M. Anderson and E. Hans Freund, New York: Harper Torchbooks, 1969.
- Heidegger, M. *Düşünmek Ne Demektir?* (2. Baskı). Çeviren: Rıdvan Şentürk, İstanbul: Paradigma Yayınları, 2013.
- Honoré, C. *Yavaş*. Çeviren: Esen Gür, İstanbul: Alfa Yayınları, 2008.
- Kuuliala, J. and J. Rantala. "Introduction: Travelling, Religion, And Society From Antiquity to The Middle Ages" in *Travel, Pilgrimage and Social Interaction From Antiquity to The Middle Ages*, Editors: Jenni Kuuliala and Jussi Rantala, 1-14. New York: Routledge, 2020.
- Lefebvre, H. *Kentsel Devrim*. Çeviren: Selim Seze, İstanbul: Sel Yayıncılık, 2013.
- Meiers, F. "The Wagon Rests in Winter, The Sleigh in Summer, The Horse Never: Practices of İnterurban Travelling On Horseback From Antiquity to The Middle Ages" in *Travel, Pilgrimage and Social Interaction From Antiquity to The Middle Ages*, Editors: Jenni Kuuliala and Jussi Rantala, 248-269. New York: Routledge, 2020.
- Moor, R. *Patikalar Üzerine*. Çeviren: Burcu Halaç, İstanbul: Kolektif Kitap, 2018.
- Mouratidis, A. and F. Kehagia. "On the Track of Road Evolution," *Journal of Infrastructure Development* 6, sayı: 1 (2014): 1-15.
- Panait, V. "New Philosophy is Actually Old Philosophy: Slow Philosophy as a Preoccupation Towards Love of Wisdom," *Meta: Research In Hermeneutics, Phenomenology, And Practical Philosophy* X, no: 1 (2018): 246-251.
- Perouse, J. F. "Megapolde İnadına Yürümek Ya Da Yeri Tekrar Oluşturmaya Çalışmak" *Mekân ve Yer* içinde, Editörler: G. Özaydın ve M. Akı, 65-69. İstanbul: Yeni İnsan Yayınevi, 2021.
- Platon, *Devlet* (3. Baskı). Çeviren: Sabahattin Eyuboğlu ve M. Ali Cimcoz, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2001.

Postman, N. *Technopoly*. New York: Vintage Books, 1993.

Ross, G. "The Story of The Road," *Civil Engineering (SAICE)* Erişim 20 Kasım 2022. [https://www.researchgate.net/publication/202173882\\_The\\_story\\_of\\_the\\_road](https://www.researchgate.net/publication/202173882_The_story_of_the_road)

Sen, J. "On Slowness in Philosophy," *The Monist* 83, no: 4 (2000): 607-615.

Taburoğlu, Ö. *Yavaşlık Felsefesi*. Ankara: Doğu Batı Yayınları, 2020.

Thommen, L. *An Environmental History of Ancient Greece and Rome*. Translator: Philip Hill, Cambridge: United Kingdom at the University Press, 2012.

Trante, R. "Could "Slow Philosophy" Offer An Antidote to Modern Academia?," Erişim 18 Eylül 2022. <https://rhystranter.com/2017/10/11/slow-philosophy/>

Walker, M. B. "Why Slow Philosophy is The Antidote to Fast Politics," Erişim 2 Kasım 2022. <https://www.abc.net.au/religion/michelle-boulous-walker-slow-philosophy-in-a-time-of-fast-polit/12336408>

Walker, M. B. *Slow Philosophy*. Londra: Bloomsbury Publishing, 2017.