

Kent ve Sessizlik

Arzu PARTEN¹

ÖZET

Sanayi Devrimi ve bu devrimin yaratmış olduğu kırılmalar, o güne değin görülmemiş bir hızda insanlığı değiştirmiştir. Bu kırılmaların en etkili göstergelerini, sanayi devriminin mekânı olan kentler oluşturmaktadır. Günümüz kentlerinde giderek yalıtılmış halde yaşayan insanlığın, sessizleşen kentlerinin nasıl örgütlendiğini ve tasarlandığını görebilmek için Sanayi Devrimi ile başlayan "Modern Zamanlar" dönemini incelemek, bugün içinde yaşadığımız köklü kırılmaları anlayabilmek için gerekli ve önemlidir. Çalışma kapsamında ele alınacak olan konu üç bölümde incelenmiştir. İlk bölümde, "Sanayi Devrimi" başlığı altında, devrimin belli başlı etki ve kırılmaları aktarılacaktır. İkinci bölümde "Kent ve Kapitalizm" başlığı altında, yaşanan değişimlerin ve kapitalist ilişki örgütlenmesinin kent üzerine etkileri incelenecektir. Üçüncü ve son bölümde ise, kent içerisinde yaşayan insan bedeninin, yalıtılmış bir bedene doğru ilerleyişinin referansları aktarılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kapitalizm, Kent, Beden, Sanayi Devrimi, Sessizlik

City and Silence

ABSTRACT

Industrial revolution has changed the humanity very dramatically in a way that have never seen before. One of this dramatical changes had appeared in the cities which were the spaces of industrial revolution. Humanity has an isolated living in today's cities. Therefore, in order to analyze how today's silent cities are created and well organized, we have to look closer to the "Modern Times" which has started with the industrial revolution. This paper analyzes the subject in three parts. In the first section, with the title of "Industrial Revolution", the key points of the revolution and their impacts will be discussed. The second section has a title of "The City and Capitalism". With this section the changes in the cities will be analyzed and how capitalist network connections have an impact on the city. The last section will focus on the human bodies which live in the cities, and will give references of how the human bodies become isolated bodies.

Keywords: Capitalism, City, Body, Industrial Revolution, Silence

¹ (Arş. Gör.), Kocaeli Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Heykel Bölümü, partenonarzu@gmail.com

Giriş

Günümüz dünyasında, pek çok kentin, büyük bir ülkenin temsil ettiğinden ya da tanınırlığından çok daha fazlasına sahip olduğuna dair bir algı mevcuttur. Şüphesiz bu algının oluşmasını yaratan koşullar, pek çok farklı koldan desteklenmekte olup, bir gerçekliğe de işaret etmektedir. Dijital çağın, teknik olanakları ile çoğalan yeni kamusal alanlar olarak değerlendirilen sosyal iletişim ağları, görünür olma durumunu biteviye kıskırtırken, kentin “oraya özgü” alanlarını adeta birer arka plan fonuna çevirmeye çabalamaktadır. Bu çaba bir anlamıyla kentin imajı ile bütünleşme ya da başka bir ifade ile kentin imajına sahip olma edimine karşılık gelmektedir.

Sanayi Devrimi'nin ardından yaşanan “Modern Zamanlar”ın, kalabalıklaşan kentlerin içinde yalnızlaşan insanlarına, adı neredeyse modern zamanlarla bir anılan, Charles Baudelaire; şehrin içinde bir avare olarak dolaşmayı ve şehri deneyimlemeyi öğütlemektedir. Deneyimlemek, şehrin “iz”lerini takip etmek ve bu “iz”leri tekrar tekrar yorumlayabilme becerilerini beraberinde getirmektedir. Açık bir yaratıcı eylemler dizgesi oluşturma fırsatlarını içerisinde barındıran kentler, küreselleşme ile birlikte, birbirine benzer duruşları ile yaratıcı deneyimlerin mekânı olabilme kabiliyetlerinden uzaklaşmıştır. Teknoloji ve bilimde yaşanan köklü değişimler, dijital çağın olanakları doğrultusunda, mekân ve zaman kavramlarını derinden farklılaştırmıştır. Yaşanılan politikaların sonuçları ve artan terör eylemleri, güvenlik önlemlerini beraberinde getirirken, küresel dünyanın özgürlük alanlarının sınırları giderek daralmıştır. Sokaklar ve kentler üzerinde agorafobik etkiler yaratan gelişmeler, dünyanın bilgisayar ekranından keşfedilebilme olasılıklarını genişleten teknolojilerle birlikte, sokak ve kentler, ıssızlaşmıştır. Bu iki farklı dönem ve gelişmelerin birbiri ile bağlantıları arasında “kent”lerin kapitalizmle kurdukları ilişki biçimleri ve çoğalarak sessizleşen kent insanların giderek artan yalıtılmışlık durumu büyük bir ortak payda olarak dikkat çekmektedir. Çalışma, bu ortak paydanın, nasıl tasarlandığı

üzerine yoğunlaşmakta olup, günümüzde marka değeri gittikçe artan şehirlerin yaşadığı tecrübeleri ve kent insanların ıssızlaşmasının kök bilgilerine inme amacını taşımaktadır.

Sanayi Devrimi

1789 Fransız Devrimi'yle özdeşleştirilen ve ekonomik etkinlikleri, toprak sahibi aristokrasinin uyguladığı politik kontrol tarafından önemli ölçüde engellenen burjuva sınıfının iktidarı ele geçirme hareketi, ekonomik toplumu doğurmuştur. Bu ekonomik toplum kapitalizm, modern devlet ve liberal demokrasi ile birlikte, bilim hareketlerini sağlayarak, toplumun temel dönüşüm süreçlerinin başlatılmasının sınıfsal zeminini oluşturmaktaydı. 19. yüzyıl, dünyanın kabuk değiştirdiği bir yüzyıl olmuştur. Sanayi, bilim, düşün dünyasının büyük atılımları, insanlığın büyük kırılmalarına yol açmıştır (Cevizci, 2005: 326). 1800'ler, dünya nüfusunda büyük artışların yaşandığı, buna karşın ölüm oranlarında korkunç fazlalığının görüldüğü bir dönemdir. Bu yüzyılın salgın hastalıkları arasında; tifüs, veba ve kolera başı çekmektedir. Temel gıda olan tahıla ulaşmakta zorluk çeken Avrupa'nın yoksul halkı, beslenmek için patatese sarılmıştır. Bununla birlikte nemli bölgelerde yoğun nüfusun kurtarıcısı olan patatese bulaşan parazitler, tüm ürünün hızla yok olmasına neden olmuştur. Yiyecek kaygısı içindeki Avrupa'nın önemli bir bölümü, günlük tüketim ürünlerini sağlayacak toprak verimliliğini elde etmekte de son derece zorlanmıştır. 1840'da Britanyalıların %90'ını besleyen kendi ada topraklarındaki mahsulleri olmasına karşın, ortalama üretkenliğin zayıflığı, üretim ve taşıma araçların yetersizliği kıtlıkları engelleyememiş ve toplumsal kargaşalar boy göstermeye başlamıştır. Bu durumu rakamsal verilerle açıklamak gerekirse; 1847-1851 yılları arasında yiyecek kıtlığı yaşayan Belçika'da 23000, Paris'te 17000, Londra'da ise 43000 insan can verirken Çarlık Rusya'sında bu rakam 600.000'e ulaşmıştır. İrlanda topraklarından 1000.000 kişi adayı terk etmiştir. Avrupa kıtası büyük bir göç hareketliliğine girmiş, coğrafya büyük bir altüst oluş sergilemiştir. 1841 ile 1880

yılları arasında “gidenlerin” sayısı 13 milyona ulaşmıştır (Tanilli, 2003: 17).

İrlandalıların başı çektiği göç hareketine, İspanyollar, Portekizliler, Almanlar, İtalyanlar, Çarlık Rusya’sı, Büyük Britanya katılmış, tüm Avrupa, yaşama dair yeni coğrafya arayışları ile Atlantik’i geçmeye başlamıştır. Tüm Amerika, Avusturalya, Güneydoğu Asya adaları, Afrika’nın ılımlı yöreleri, Asya’ya doğru yönelen bu göç hareketi, dünyanın her köşesinde olduğu gibi Avrupa’ya da yaklaştırmıştır. On dokuzuncu yüzyılda, fabrika ve sanayi emeğinin ilk yirmi otuz yılında işçiler gün boyu ayakta durabildikleri ya da ellerini ve kollarını hareket ettirebildikleri sürece aralıksız çalışmaya zorlanıyorlar; hemen her toplumda en kalabalık sınıfı oluşturuyorlardı. İşçilerin 1798 yılında “*Nüfus İlkesi Üzerine Deneme*” adlı eserinde tartışma yaratan Malthus, dünyadaki nüfusun gıda kaynaklarına kıyasla çok daha hızlı arttığını, dünyada, gıdanın yalnızca aritmetik bir tarzda arttığı yerde, nüfusun geometrik olarak arttığını, dünyadaki nüfus artışının büyük boyutlara ulaşacağını belirtmiş ve çözüm önerisi olarak, doğum kontrol programını göstermiştir. Nitekim Klasik Teori olarak adlandırılan bu görüş, 1834 İngiltere’sinde “*Fakire Yardım*” Kanunlarının kısılması, birtakım tedbirlere bağlanması gibi sonuçların yanı sıra, sosyalistlerin bunu ele alarak, kapitalist sistemin yıkılması gerekliliği konusunda önemli bir zemin oluşturmuştur (Kazan, 1974: 43). Sanayide makineleşme ile birlikte çok ağır şartlarda çalışmak zorunda kalan, açlık sınırında yaşayan, erkek işçi ücretlerinden daha da düşük oranlarda kadın ve çocuk emeğinin sömürüldüğü işçi sınıfının, düşün dünyasına gelen öneri, bu sefer “*devrim*” olmaktadır. Karl Marx ve Friedrich Engels’in birlikte yazdığı ve 1 Şubat 1848 tarihinde yayımlanan Komünist Manifesto, özel mülkiyeti bir devrimle ortadan kaldırarak sınıfsız ve devletsiz bir toplum düzeninin gerçekleştirilmesi gerektiğini iddia etmekteydi. Devlet ortadan kalkarak, el emeğiyle entelektüel faaliyet, kent hayatıyla kırsal yaşam arasındaki tüm farklılıklar yok olacak, insanın yabancılaşması son bulup onun yaratıcı-üretici gücünün gelişimine sınır

çekilmeyecekti. Marx, Komünist Manifesto’da işçilerin ürünlerinden uzaklaşıp, onlara yabancılaştıklarını, onların içinde çalıştıkları çevreyle yabancılaştıkları kadar, iktisadi sistemin, insanları başka insanların ihtiyaçlarına karşı kayıtsız hale getirerek, birbirlerine yabancılaştıklarını söylemektedir (Üster, 2008: 48).

Devletin tüm öge ve birimleri, Marx’a göre statükoyu korumak için düzenlenmiş, yani egemen sınıfın iktidarını sürdürebilmesi için ayarlanmıştır. Bundan dolayı, proletaryanın devrim dışında bir yolla egemen olabilmesi mümkün değildir. Bu koşullar altında devrim düşüncesi toplumun çeşitli kesimlerinde çok sayıda taraftar bulmuş ve 1848 yılında bu devrimler bütün şiddetiyle patlak vermiştir (Cevizvi, 2005: 1131). 1850’den başlayarak nüfusun yer değiştirmesi eski kıta üzerinde uyarıcı bir etki yapmıştır. Bu durum kıta Avrupa’sının da teknik ve iktisadi gelişmeyi hızlandırmasında önemli rol oynamıştır. Kentsel yoğunlaşmayı ve daha da özel olarak büyük sanayi ve etkin ticaret merkezlerini desteklemiştir. Dönemin, gerek iktidarlarının, gerekse Hıristiyanlığın, kutsalı haline dönüşmüş olan “*zorbaca çalışma*” karşısında devrimin yanında gündelik kavramların arasından gelen, ilerleyen dönemde, “*avarelik*” durumunun zemini oluşturan tekelif, Lafargue’den gelmektedir. Böylesi bir çalışmanın karşısına, kadim filozoflardan çalışmaya burun kıvıran düşüncelerini, “*Tembellik Hakkı*” ile dillendirmiştir (Lafargue, 2014: 15).

Unutulmaması gereken “*gündelik kavramların*” felsefeden olmayan, ancak felsefeyle açıklanacak olmasıdır (Lefebvre, 1198: 23).

Birinci Sanayi Devrimi, buhar makinesinin 18. yüzyıl sonunda İngiltere’de sanayide uygulanması ve kol gücünün yerine ikame edilmesiyle başlamıştır. Sanayi devriminin en önemli gelişmelerinin başında gelen buharlı makinenin, gelişmiş biçimi, makine çağının gerçek başlangıç noktasını oluşturmuştur. 1807’de Robert Fulton adındaki Amerikalı, buharlı makineyi gemilere uygulamış, 1812 tarihinde ilk kez buharlı makine lokomotiflerde kullanılmaya başlanmıştır

(Tanilli, 2003: 35). 1814'de ilk kez olarak Londra'nın ünlü bir gazetesi, buhar gücünün harekete geçirdiği bir makinede basılmış, 1840'da ise ilk düzenli okyanus ötesi buharlı gemi seferleri başlamıştır. Devrim, buhar makinesinin, demir ve deniz yollarında uygulamaya girmesiyle 19. yüzyıl ortasında dünya pazarının oluşmasını sağlamıştır. Tüm bu etkenlere bağlı olarak "kömür" tüketiminde büyük artışlar yaşanmış. 1790'a doğru 9 milyon tonu aşan kömür tüketimi, 1850'ye gelindiğinde 90 milyon tona ulaşmıştır. 1850'de kömür çıkarılmasında başı çeken İngiltere, 1900'lü yılların başında üstünlüğünü Amerika Birleşik Devletleri'ne bırakmış olsa da, Büyük Britanya ticaret işlemleri bakımından pazarda bulunan egemenliğini sürdürmüştür. 1844'de Samuel Morse, Amerika Birleşik Devletleri'nde ilk ticaret amaçlı telgraf servisini hizmete sokmuştur. 1858 yılında 9 milyon telgraf yolları, 1908'de bu sayı 334 milyona ulaşmıştır. Bu sayının % 70'i Birleşik Devletler'e aittir. 1914 yılında ise Londra, dünyadaki tüm ülkelerle doğrudan bağlantı kurabilen tek başkent konumundadır (Tanilli, 2003: 160-164). 1850-1900 yılları arasında Avrupa ve Birleşik Devletleri'nde toplam 108.000 km demir yolu bulunurken, dünyanın geri kalanı 15.000 kilometrelik bir demir yolu ağına sahiptir. 1860 yılında İtalya ve İspanya'nın içinde yer almadığı Batı Avrupa demir yolu bloğu oluşmuştur. Avusturya bu yolla, Tuna'nın doğusu ile Balkanlar'a doğru uzanmakta, İstanbul ile birleşmekte ve Orta Avrupa'yı Yakındoğu'ya bağlamaktadır. Saatte 28 km hıza sahip trenler, 1880'de 59 km'ye, 1890'a gelindiğinde hız 100 km'ye ulaşmıştır. Yataklı vagonların eklendiği, ısıtma ve aydınlatma sistemleri üzerine iyileştirmeler yapılan Yeni Dünya (Birleşik Devletler)'nin, Pasifik Hattı üzerinde işleyen trenlere, içinde baskı makinesi bulunan vagonun eklenmesiyle, istasyonlarda telgraf yoluyla alınan haberleri yayan bir gazete basılmaya başlanmıştır. Yarım yüzyıllık bu sürede, tren bilet fiyatları yarı yarıya düşmüştür. 1891 yılında gecikmiş bir atılımla Rusya, Asya'nın doğusuna uzanma istemiyle, o günün dünyasının en uzun tren yolunu oluşturma girişimine başlamıştır. 1850'de 4 ile 500 milyon arası yolcu ta-

şıma kapasitesine ulaşan demir yolları, 200-300 milyon ton yük taşıma kapasitesine erişmiştir. Tren yollarının sağladığı ulaşım ağının yanında kıtaların birbirleri ile bağlantılarını kolaylaştıran kanallar devreye girmiştir. 1869 yılında İngiliz hükümetince açılan Süveyş kanalı, Afrika kıtasını dolaşmadan, Asya ile Avrupa arasında deniz yolu ulaşımını sağlamıştır. 1872 yılından sonra, Londra'dan Bombay'a gitmek on sekiz günü aşmamaya başlamıştır. Birleşik Amerika'nın Büyük Okyanus ile Uzak Doğu'yu Londra'dan çok, New York'a yaklaştırma gücü, XX. yüzyılda Amerika'nın düşünüyü kolaylaştırarak, 1881 yılında Avrupalı girişimcilerle başlayan ticari ilişkiler, 1914 yılında Birleşik Devletler'in başarılı çalışmasıyla hayata geçirmiştir (Tanilli, 2003: 153). 1876'da Alexander Graham Bell telefonu bulmuş ve bu yeni icat, aynı yıl Amerikan bağımsızlığının "Yüzüncü Yılı" onuruna düzenlenen Philadelphia fuarında halka tanıtılmıştır. İlk telefon bürosu 1878'de Newhanen'de, ikincisi, de 1879'da Paris'te açılmıştır. 1912'de dünyada 12 milyon telefon var olup, bunun 8 milyonu Kuzey Amerika'da geri kalan 3 milyonu Avrupa'dadır. Paris Sanayi devriminde tarım teknolojisinde önemli gelişmeler sağlanmıştır. Özellikle Almanya bu alandaki gelişmelere öncülük etmiştir. Almanlar pancardan şeker çıkarma tekniğini bulmuş, bir başka Alman kimyager suni gübreyi yapmıştır. 1834'de bir Amerikalı mühendis ise ilk biçerdöveri icat etmiştir. 1870'lerden sonra konserve yiyecek imalatı hızlı bir biçimde artmıştır (Tanilli, 2003 s: 158-164).

1830-1860 yılları arasında İngiltere'de daha etkili maden tasfiye yöntemlerinin geliştirilmesine paralel olarak kömür üretimi hızla artmıştır. Dolayısıyla yüksek demir ve çelik talebi bu yöntemler sayesinde kolayca karşılanabilmiştir. Bu üretim sayesinde 1800-1830 yılları arasında köprü, kanal, demiryolu vb. gibi inşaatlar hızla artmıştır. 1850'lere kadar genelde İngiltere'nin tekelinde olan sanayi devrimi, bu tarihten sonra tüm Avrupa'ya ve Amerika Birleşik Devletleri'ne ve Japonya'ya sıçramış, ardından bütün dünyaya yayılmıştır. Sanayi devrimi, büyük fabrikaların kurulmasına sebep olmuştur. Bu durum

üretimde büyük artışlar sağlamıştır. Böylece mallar ucuz ve seri üretilmiştir. Ülkeler, iç piyasada tüketemedikleri malların satışını sağlamak için, yeni pazarlar bulma çabasına girmişlerdir. Böylece, hammadde sağlamak ve ürettikleri malları pazarlamak için henüz sanayileşmemiş ülkelere yönelmişlerdir. Bu durum, sömürgecilik anlayışını meydana getirmiştir. Sömürgecilik anlayışı uyarınca, sanayileşen devletler, Güney Amerika, Afrika ve Asya'nın belirli bölgelerinde sömürgeler elde etmişlerdir. Bu konuda başı çeken İngiltere, büyük bir sömürge imparatorluğu kurmuştur. İngiltere'yi, Hollanda, Belçika ve Fransa takip etmiştir. Almanya ve İtalya ise, siyasi birliğini 19. yüzyılın ikinci yarısında tamamlamış ve kuvvetli birer devlet haline gelmişlerdir (Luraghi, 2000: 45). Gelişen sanayileri sebebiyle onlar da sömürgecilik siyaseti izlemeye başlamıştır. Rus Çarlığı da, geniş topraklara sahip olmasının sağladığı avantajından, ekonomik gelişimini hızlandırmakta yararlanmak istese de sıcak denizlerle bağlantısının olmaması sebebiyle ticaret ağını genişletememiştir. Bu arada, sanayileşmesini hızlandıran Japonya da Avrupa devletleri ile rekabete başlamıştır.

Kapitalizm ve Kent

Antik Çağ filozoflarından Aristoteles, Politikasında, kent için, benzer insanların bir şehri meydana getiremeyeceği, şehrin ancak farklı insanlar tarafından oluşan bir yapılanma olduğu yönünde bir tanımlamaya gitmiştir. İngilizcede, "kent" terimi, Latince'deki yurttaşlık ve hemşerilik gibi bir dizi kavramdan türemiştir (Holton, 1999: 13). Kentlerin yapılanmasında, örgütlenen ilişki sistemlerinin önünde kapitalizm, başlangıçtan itibaren tarihsellik karşıtı olmuştur. Bu karşıtlığın, izini sürebilmek için sanayi devrimi öncesinde kentlerin başlıca değişimlerine kısaca değinmek konunun daha sağlıklı açıklanması bakımından gereklidir.

Orta Çağ sonlarında Avrupa'da deniz aşırı ülkelerin keşifleriyle birlikte genişleyen ticaret, kârlı yeni iş alanları yaratırken, gayrimenkulleriyle refah içinde yaşayan soyluların fakirleşmesine sebep olmuştur. Tarımda değişen teknolojilerle

birlikte feodalizmde güç kaybının yaşanmasına yol açan bir dizi yenilik ile birlikte tarım üretimi, piyasaya yönelerek, ticari kapitale bağlı olmaya başlamıştır (Kazan, 1974: 35). Bunun yanı sıra Reform sonrası, din ile toplumların değişen ilişki biçimleri, gerek kent, gerekse üretim üzerinde çeşitli etkilerin yaratmıştır. Protestan ülkelerde, yaşanan özel bir sorunun varlığı, Sanayi Devrimi'nin sınıfsal hareketliliğinde etkili olmuştur. İşsizler ve asla bir işte çalışamayacak olanlar için bir tür sığınak işlevi gören manastırlar ortadan kalkmış, sefil insanlardan oluşan kitleler kentlerde yer alarak yeni bir tehdit halini almıştır (Begel, 96: 13). Ticaretin küresel ölçeklere taşındığı ve dolaşımının hızla artmaya başladığı bu dönem içerisinde, "ticari kapitalizmin" yeni sınıfının ideolojisi Sanayi Devrimi'nin dayandığı kapitalist sürecin; önce temellendiği, sonrasında reddettiği, politik siyasi Merkantilist doktrindir (1500-1800). Merkantilizmin, başlıca dayanağı para ve dış ticaret fazlasını kâr olarak görme anlayışı, değişik ülkelerdeki tüccar sınıfların menfaatini çatışır hale getirmekte, dolayısıyla bu menfaatlerin korunabilmesi, ticari kapitalizmin gerektirdiği geniş piyasayı garantileyebilmek için, kuvvetli merkezi devletlere ihtiyaç duyulmaktadır (Kazan, 1974: 45). Bu merkez devletlerinde dayanmış olduğu güç ise ordu olarak karşılık bulmaktadır. Ordunun kent içerisinde hareket edebilmesi, Orta Çağ mimarisine eklenen düzenli geometrik Rönesans kentlerinin karşılayabileceği güçten bir durumun çok ötesinde olması açısından, yeni ihtiyaçların doğmasını tetikleyen etkenlerden biridir. Bunun yanında güçlü bir orduya sahip olduğunu bilen, gören ve bunu kent yaşamı içerisinde (nöbet değişimi, talim, resmigeçit vb.) izleyen halkın, merkezi otoriteye olan itaatinin güçlendirilmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Ordunun kent içerisinde dolaşımını sağlamak ve askerlerin kent içerisinde barınmalarını sağlayabilmek için ihtiyaçlar doğrultusunda kentler "yeni projelerle" şekillendirilmiştir. Geniş bulvarlar bu ihtiyaçlar doğrultusunda kente katılırken, kullanışlılık ve devamlılığının tüm kentte yayılabilmesi için standartlaştırılmıştır. Orta Çağ kenti için "sur" nasıl bir önem taşıyorsa, sana-

yileşme yolunda ilerleyen kent içerisinde “bulvar” aynı öneme sahiptir. Kenti dışarı açan, genişleten, uzatan ve kuşatma altına alan bulvar, yeni işlevler ve araçları da kullanıma sokmuştur (Mumford, 2007: 454). Aynı zamanda ekonominin gerek duyduğu ve önerdiği kamusal harcamaların daha fazla istihdam ve güç yarattığına dair duyulan kuvvetli inanç, kentlerde lüks ve büyük bina yatırımlarını teşvik etmekte, zengin insanların yalıtılmış mekânlarını kent ölçeğinde genişletmekte ve kapitalist ekonominin süreç içerisinde temellenmesiyle birlikte kentler, bitmeyen bir metalaşma sürecine girmektedirler. Geniş caddelere duyulan ihtiyacın bir diğer önemli nedeni ise tekerlekli arabaların teknik olarak gelişimi ile ortaya çıkmıştır. XVI. yüzyılda tekerlekli arabaların kent içerisinde oluşumu heyecan ve kaygı yaratırken, benzer durumlar üç yüz yıl sonra demir yolları için yaşanacaktır (Mumford, 2007: 454). Hız kavramı, bu arabalarla kent içerisinde varlığını yaşatırken, “zaman” kavramı artık üst sınıftan evlerin duvarlarında, saatlerle ifade bulmakta, bir andan bir sonraki ana ilerleyişin sürekliliğini yaşama katmaktadır. Hız ve zaman, aynı zamanda “günü yakalama”, “günün gerisinde kalmama” çabalarını, günlük yaşamdan haberlerin oluşturulduğu gazetelerle desteklenmekte, “modası geçmiş” deyimini toplumsal bir uzlaşma olarak “dil”e eklenmekteydi (Kern, 2013: 79).

Aynı zamanda kentlerin katı kompozisyon kuralları ve sonsuz bulvarların, tek tip yasal düzenlemeler ile kentlerin tarihsel birikimler ile aralarında geliştirdiği diyalogların yavaş yavaş ayrışmasının okunaklı hale geldiği dönem, Barok üslupla birlikte XVII. yüzyılda netleşmiştir (Mumford, 2007: 471). XVII. yüzyılda biçimlendiği haliyle barok kavramı, kentlerde katı sokak planları ve geometrik düzenlenmiş bahçe ve peyzaj tasarımlarında karşılık bulurken, sanatta aynı üslup, taşkın, coşkun ifadeler olarak karşılık bulan zıt bir durum meydana getirmiştir. Bu iki zıt unsur, XVII. ve XIX. yüzyıl aralığında, özellikle kent planlamasına egemen haline gelmiştir. Barok tasarımın kentlerde standartlaşmaya dayalı tek düze biçimleri, XIX. yüzyıl New York ve Lond-

ra’da sıra evlerde veya Napoleon’un Paris’inde, Bismarc’ın Berlin’inde varlığını sürdürmüştür (Mumford, 2007: 529). Kentlerde bu katı doku, ihtiyaçların genişlemesi durumunda gelişmeye açık bir yapının oluşumunu engellemekte, bu mekanik düşünce sistemi ile yapılandırılan yeni kent olgusunun herhangi bir parçasının değiştirilmesi, onun estetik omurgasını kırmakla eş bir anlama gelmektedir. Kısacası barok plan, blog bir eserdir.

Kentlerin, ihtiyaçlar doğrultusunda geniş caddelere, meydanlara, bulvarlara olan gereksinimleri, zaman içerisinde karşılanırken, sosyal sınıfların gündelik yaşam içerisinde yan yana durma alışkanlıkları azalmıştır. Bir yanıla ihtiyaçları karşılayan bulvarlar, öte yanıla kent içerisindeki mahallelerin fiziki genişlemelerini sınırlandırmış, üst gelir sınıfa mensup insanları yalıtılmış bulvarlarla ve onları çevreleyen meydanlarla, kent içerisindeki ayrıcalıklı konumlarını çoğaltırken, alt gelir sınıfa mensup insanlar şehirden koparılmıştır. Sigfried Giedion, dönemin sıradan insanların kiralık evleri bu şemaların içine girmiyor, soruna yol açtıkları düşünülüyordu. Halk, devletin görünmez tabanını oluşturuyordu; yönetici sınıf için sorgusuz sualsiz yeni inşa edilmiş her şey amaca uygundu. Böylece, halk söz konusu olduğu zaman kent, sadece ihmal edilmiş, kalabalık bir konut yığınının ibaret kalıyordu (Budak, 2013: 43).

Aynı yüzyılın başında ev sahipleri ile çalışanlarının ortak bir sofraya etrafında yemek yemesi son bulurken, ev odaları tıpkı kamusal alanda sokak boyunca evlerin sıralandığı gibi, bir koridor boyunca yan yana sıralanamaya başlamıştı. Kent içerisinde birbirleri ile bağlantılı birçok meydan yapılması da Barok dönemin bir kent sistemidir. Merkezi vurguyu atlı heykellerle gerçekleştiren meydanlar, aristokrat ya da üst derece tüccar sınıf evlerini çevrelemiş ve genellikle dönemin araç trafiğini sağlayan faytonların park etmelerini sağlayan boş alanlar, iki buçuk yüzyıl hizmet vermiştir (Mumford, 2007: 485). XVIII. yüzyıldan sonra, manzaraya yönelik romantik ilginin çoğalmasının yanı sıra bedendeki kan dolaşımı

sistemini örnek almaya başlayan tasarımcılarla birlikte park ve bahçelere dönüşecek olan bu meydanlar, şehrin “nefes alınabilinen” yerlerine dönüşmüştür. On sekizinci yüzyılda şehir sokakları için, “atardamar/arter” ve “toplardamar” sözcüklerini kullanmaya başlanılmasının, bu dönemin doktorlarından, Ernest Platner’in insan bedenine özgü bir dizi ilgi ve deneyler sonucunda, yeni bir görüş ortaya koymasından kaynaklı olduğu fikri Rihard Sennet tarafından dile getirilmektedir. Sağlıklı bir insan bedeninin oluşumunda, kan dolaşımı kadar, hava dolaşımının da olumlu etkileri, giysiden, kent temizliğine ve dolayısıyla kent dokusunda yenilikçi uygulamaların etkili olduğu toplum tarafından kabul görmeye başlanmıştır. İnsan bedeninde, bir arter damarı tıkanığında kalp krizi geçirilmesi gibi, kentin hareketinin herhangi bir sokakta tıkanması, bir anlamda kolektif beden krizi olarak düşünülmeye başlanılmıştır (Sennet, 2008: 37).

18. yüzyıl felsefeleri, kaynağını Rönesans Felsefesinden alarak, insan ve insan yaşamının düzenlemesi üzerine yapılanmakta, toplumsal yaşamın köklü değişimlerini oluşturmaktadır. 1789 Fransız Devriminin dayandığı “aydınlık” kavramını, Kant “aklı kullanma cesareti” olarak tanımlamaktadır. Devrim hemen her alanda, etkilerini gösterdiği gibi, “kent” yapısında da köklü değişimlerin yaşanmasına sebep olmuştur. Fransız Devrimi süreci ile birlikte, soylu ve ruhban sınıfın elinden alınan topraklar, orta sınıftan kişilere ve çiftçilere satılmakla beraber, devlet mülkiyetinde geniş parçalanmalar yaşanmıştır (Sennet, 2008: 291). Ancak bu durum, bir başka sorunu beraberinde getirmiş, toprak, bir spekülasyon nesnesi haline dönüşmüş, sanayi hareketlerinin kent üzerinde etkisi nedeni ile, mülk sahipleri toprak fiyatlarını sınırsız ölçülerde artırma imkanlarına erişmişlerdir (Rossi, 2006: 150). Benzer sonuçları, Fransız Devrimi’nden 123 sene önce (1666), Londra yangınının ardından yaşayan İngilizler, oturulabilecek alanların azlığını fırsat bilen kimi çevrelerin geniş çaplı fiyat sömürüleri ile karşılaşmışlardır. Londra’da yaşanan yangın ya da devrim, Paris’te yaşanan toplumsal kriz dönemlerindeki deği-

şimler, kentte yıkım ve yeniden inşayı gerekli kılmıştır. Yeniden inşa süreci içerisinde, politik durumun en iyi göstergesi, işçi sınıfına sunulan iş ve konut imkânları ile spekülâtorlere tanınan yatırım imkânları arasındaki büyük uçurumda kendini göstermektedir. Mekân üzerinde hâkimiyet kurmaya çalışan sınıflar ve toplumsal gruplar, mekânı belirleyen güçler haline gelebilmek için (meşru olmayanın üzerinden) meşruiyet inşasına yerel ya da merkezi yönetimler aracılığıyla girişmişlerdir. Sanayi kentindeki yeni ihtiyaçların ortaya çıkardığı kentsel düzenlemenin, sur içinde olduğu gibi, sur dışı arazileri de kapsamı, spekülâtif arazi değerlendirilmesi fikrinin daha başlangıçtan itibaren planlama içinde yer aldığı bir göstergesidir. Surun ne zaman yıkılacağı, hangi tarihsel dokunun kaldırılacağı, hangi mahallenin tamamen hangisinin kısmen düzenleneceği, bulvarların hangi noktalardan başlayarak hangilerine uzanacağı gibi kararlar; hangi dış mahallelerin kente katılacağı ya da meydanların nereye inşa edileceği saptamaları, son derece stratejik konumları ve işlevleri ile garlar ve demiryolları, liman ve kanallar hakkındaki kararlar, planlama faaliyetlerine katılan tüm tarafların uzun mücadeleleri sonucunda ortaya çıkan, yükselen sınıf ve tabakaların zaferleri ile sonuçlanarak onların gelecekteki kazançlarını belirleyen kararlarla aynı kararlardır.

1792-1798 yılları arasında Paris’in üzerinden geçen meridyen ölçülerek, yeni bir ölçüm birimi olan metrenin kullanılması, 1801’de önce Fransa’da sonrasında da diğer ülkelerde benimsenmiştir. Astronomik ölçülerden ortaya çıkan metre, insan vücudu ile bağlantılı olan geleneksel birimlerin (ayak, inç gibi) yerini alırken, mesafe ölçümleri insan hareketleri ile ilişkilerini kaybetmiştir (Benevolo, 2006: 167).

Amerika Birleşik Devletleri yeni arazi parsellenmelerini enlem ve boylam çizgileri boyunca uzanan bir ızgara planına göre düzenlemekteydi. Miletli Hippodamos’un, kenti için tasarladığı ızgara planı, Helenistik, Roma, Rönesans ve Barok dönemlerde kullanılmış ve Modern dönemler boyunca da taklit edilmiştir. Planın,

iktidarın sürekliliğini sağlayan bir düzeni, kentin merkezinde konumlandırmasının, hemen her dönemce kanıksanmasında etkisi büyüktür (Budak, 2013: 78). Izgara planı, hızla büyüyen bir kentin talep ettiği değer değişimine uyum sağlayabilecek ölçülere izin vermekteydi. Modern kent, parselleri bölerek alım satımı hızla bir hale dönüştürmüştü, bu parseller üzerine dikdörtgen inşaat blokları yerleştirilerek, standart birimler oluşturmuştur. Standartlaştırılmış arsa, blok ve sokaklar sayesinde (standart) bir mühendis, bir kenti rahatça tasarlayabilir bir hale getirirken, mimari bilgi ve beceriler geri plana itilmiştir.

Proto sanayileşme, on altıncı yüzyıldan itibaren Güney Avrupa'dan başlayarak kuzeye doğru kaymış, İngiltere'yi de içine alacak şekilde hareket ederek yaygın bir üretim tarzı haline gelmişti. Sanayileşmenin pekişmesi ve kapitalist üretimin hâkim üretim tarzına dönüşmesi on sekizinci yüzyılı beklemiş, önce İngiltere'de, on dokuzuncu yüzyıl boyunca da Avrupa'da kök salmıştı. Londra'nın nüfusu on sekizinci yüzyılın sonunda bir milyon sınırını aşmış, 1851'de iki milyon beş yüz bine ulaşmıştır (Tanilli, 2002: 214).

Buharlı makinelerin XVIII. yüzyılda güç tesislerinin en fazla dört yüz metrekarelik bir alan içerisinde etkili randıman vermesi, fabrikaları devasa büyüklüklere ulaştırırken, nüfus yoğunluğunun sanayi kentlerinde ulaşmış olduğu rakamlar devleşmiştir. Tıpkı Orta Çağ kentlerinin surların içine hapseden sınırlı yer sorununa çözüm olarak, çok katlı ahşap evlerin kullanılmasında olduğu gibi, sanayi kentlerinin yaratmış olduğu yeni yerleşim alanı bu kez Orta Çağ yerleşim kültürünün çok gerisinde, insanların istiflendiği yaşam tarzını yaratmıştır. Önceleri "kentli" olmak, daha yüksek bir yaşam tarzına sahip olunması anlamlarını içerisinde barındırırken, bu sefer kentler ya da kentlere eklenerek oluşturulan bu "yeni kent hücreleri", insanların yaşam tarzlarını o güne değin görülmemiş oranda sefilleştirmektedir. İnsanlığın yerleşik hayata geçtiği hemen her dönemde yaşanan acılar, yoksunluk ve kötü şartlar, Sanayi Devrimi ile birlikte büyük hacimlere ulaşmıştır. Tüm bir

ailenin bir oda içerisine sıkıştırıldığı, blokların birbirlerine yaslandığı ve aynı ritmin tekrarlandığı, pencerelerin ışığı iç mekâna yansıtılamayacak kadar dar planlandığı, kömür ocaklarının, fabrikaların tüm atıkları ile yan yana yaşayan bu insanların bedenleri, zaman içerisinde yaşadıkları yer ile bütünleşmiştir. Bu yeni kentler ve yerleşim anlayışı kötü beslenme, gün ışığından gereği ölçüde yararlanamama ve kalabalık odaların salgın hale gelmesini kolaylaştırdığı verem, çiçek hastalığı, tifo, kızıl hastalıklarının yanı sıra, güneş ışığı alamadıkları için çocuklarda raşitizm ve kötü beslenmeden dolayı kemik yapısında ve organlarda şekil bozuklukları yaratmıştır. İcatlar ve kitlesel üretim çağı işçinin evine XIX. yüzyılın sonuna kadar el atamamıştır (Mumford, 2007: 570).

Kapitalizm içerisinde, hızlı mübadele, malların hareketliliği piyasa ekonomisinin önemli başarıları sağlanmasında büyük etmen oluşturmaktadır. Bu başarının sağlanabilmesinde, su yolu taşımacılığının getirmiş olduğu avantajlar doğal olarak, coğrafi konumları bakımından Palermo, Lizbon, Frankfurt, Liverpool gibi liman kentlerinin önem kazanmasına yol açmıştır. Ancak asıl önemli nokta, tarih boyu liman kentlerinin ticaretle olagelmış önemlerine, Sanayi Devrimi ile birlikte gelişen doklar, depolar ve yükleme tesislerinin eklenmesiyle yaşanmıştır. Buharlı gemilerin dolaşıma geçmesiyle birlikte limanlar, bu gemilere uygun hale getirilmiş, gecikmeli olarak kenti limana bağlayan bulvar ve yollar şehre eklenmiştir. Sanayi devrinin hemen her dönemi boyunca tasarından çok, ivedilikle çözüm aranan ve kent içinde oluşan dinamiklerce çözüme kavuşturulan durum, liman kıyılarında da hâkim olmuştur. Doklarda çalışan işçilerin, hamalların, yükleme boşaltma yapan arabacı ailelerinin konaklama sorunu, kentlerin ucuz pansiyonları ve genel evleri tarafından karşılanırken, kentlere taşınan frengi sayılarında büyük artışlar yaşanmıştır (Mumford, 2007: 510).

Dünya piyasası için üretim yapan buhar gücüne dayalı fabrikalar, kentte aşırı nüfus artışına etki eden faktörlerden ilki ise, 1830'dan sonra

demiryolu ulaşım sistemi de büyük oranda bu hızlı büyümeyi artırmıştır. Maden bölgeleri ile bağlantılı olarak kent, demir yolları ile taşınan başlıca ısınma ve enerji kaynağı olan kömürün dolaşımını sağlayabilmiş olsa bile, buharlı lokomotifin, eğimli arazilerde zorlanmaları sebebiyle, sanayi kentleri kömür ocaklarının civarlarında yoğunlaşmıştır. Doğa ve insanın toplumsal ihtiyaçları arasında oluşan denge süreçle eş değer gelişirken düzenli bir büyümeyi, zamanla sürekli yapılan işlerde ve çevresinde “güzelleşmeyi” doğururken, madencilik buna tam karşıt bir durum sergilemektedir. İşlenmemiş maden ürünü düzensiz ve inorganik olup, ayrıca ocaktan çıkarılan madenin sürekli bir tükenişe doğru gidişi, insanların yerleştikleri yer ile bağının sürekliliğini sekteye uğratmaktadır (Mumford, 2007: 561).

1833 yılında Isambard Kingdom Brunel, dönemi içerisinde oldukça yenilikçi bir proje gerçekleştirebilir. Londra ile Bristol’ü birbirine bağlayan Great Western demir yolu tasarısı, tüneller, viyadükler ve köprülerin oluşturduğu bir ağ konstrüksiyonundan meydana gelmektedir. Yolcular Londra’dan başlayan yolculuklarını, şehir kenarı boyunca süren demir ağıla, Bristol’de tamamlamakta ve oradan gemiyle New York’a ulaşabilmektedir. Böylece Brunel, Londra’dan New York’a tek bir yolculuk tasarlamayı hayata geçirmiştir. Ancak bu yenilikçi örnek, dönemin istisnai bir durumudur. Avrupa’nın belli bölgeleri dışında, genellikle şehirlerin merkezlerine değin uzanan demir yolları, kentlerin kaderlerini belirleyici bir unsur olarak yer almıştır. Şehrin dışında olması gerekli pek çok yüklem ve manevra istasyonları, şehrin kalbine kadar sokulmuştur. Böylelikle bu istasyonlar kentin ana arterlerini keserek, büyük kent parçaları arasında geçilmez bir engel oluşturmuştur. Aynı zamanda kentin merkezlerine kurulan bu yüklem istasyonlarının yarattığı yer ziyarı, kentin devamlı olarak dışa doğru genişlemesine neden teşkil etmektedir. Önceleri kentin kargaşa ve kötü sağlık koşullarından uzaklaşan orta ve üst sınıftan kesimlerin kente yakın yerleşmeleri olan banliyöler, yaygınlaşan trenler sayesinde zaman içinde işçi

sınıfının bu yerleşkelere katılmasına olanak tanımıştır.

Sanayi devrimi ile birlikte kent, o güne değin görülmemiş nüfus artışları ve yeni teknolojilerin hayat içinde dolaşımına sahne olmaktadır. Bir yandan insanlık doğaya karşı savunularını çoğaltırken, diğer yandan yaratmakta olduğu teknolojilerle birlikte yaratılan bu yeni yaşama uyum sağlama arayışlarına, yeni kent tasarımları ile girmektedir.

Kent ve Sessizlik

Sanayi Devrimi (1848-1945), aynı zamanda bir kent devrimini işaret etmekteydi (Sennet, 2008: 289). Kent, içinde barındırdığı insan unsurunu, özellikle bu devrimin başlangıç yıllarında, doğayla ve gelenekle bağlarını kopararak ısızlaştırmıştı. İnsan ediminin yarattığı kent ile insani bağlar koparılırken, üretimi oluşturan ve bu üretimin dolaşımı üzerine formüller geliştirilme yollarına öncelikler verilmiştir. Kent nüfusunun büyük oranlara ulaştığı, kentin hızla değiştiği ve her yeni durum karşısında birçok bilinmezliğin yaşandığı kent içerisinde “insanın” yaşantı ve tepkileri de doğal olarak değişmişti. Ani toplumsal kırılmalar, toplumsal sınıflar arasındaki uçurumlarla birlikte, paranın kolay el değiştirmesi, çelişkili bir hal yaratırken, insanlar kentin değişim hareketlerine benzer bir hızla para ve sınıf kaybediyor ya da bunun tersi durumları yaşıyordu. Yatırımcılar için enformasyonun büyük bölümü dedikodudan oluşuyor, büyük ölçüde spekülasyonlar yaratılıyor; kent, güven duyulması zor, iradenin yerinin şansa bırakıldığı, karmaşık bir resme dönüşüyordu.

Artan nüfusla birlikte, kent içerisinde sosyal sınıfların iç içe geçme durumları, ya şehrin dışarıya doğru yayılması (Londra örneği gibi) ya da şehir içinde izole edilmiş mekânlar yaratılarak (Paris’te gerçekleştirilen Hausmann örneği gibi) azaltılmıştı. Kentli bir insanın tek bir bölgeden ziyade, (oturduğu semt ve mahalle gibi), aynı anda bunların çoğuna benimseyen bir birey olarak tanımlanması, yaşam pratiklerinden ayrılmakta, pek çok kentli bu deneyimlemeden

uzaklaşmaktaydı (Benevolo, 2006: 174). Aynı zamanda kırsaldan kente veya farklı coğrafyalardan deniz aşırı göçlerle kente gelen insanlar, hemşerilerinin ya da ana dillerinin konuşulduğu küçük çekirdek yerleşim birimlerini oluşturmaktaydı. Kalabalıktan korkan, yabancılaşma duygusunu yenebilmek için oluşturulan izole edilmiş bölgeler ise, insanın bilinmeyenle karşılaştığında, çözüm arama, insani risklere girme, bilgilerinden mahrum bırakılması sonuçlarını doğuruyordu. Böylelikle her iki taraftan kentli ve sonradan kente gelen insanlar arasında oluşan kopukluklar bir anlamda kamusal alanın reddi olan durumu oluşturmaktaydı (Sennet, 2002: 379).

Sınıflar arası ayrımların şehirlerde yarattığı kopuşun yanı sıra, XVIII. yüzyıl otoritelerinin edindiği tecrübeler (devrimler bu tecrübelerin başını çeker), XIX. yüzyıl şehir planlamaları üzerinde etkili olmuş, serbest hareket eden bireylerden oluşan kalabalıklar "hareket" unsuru ile pasifize edilmiştir. Richard Sennet bu durumu şöyle açıklamaktadır. "... Kent mekânı içinde hareket eden bireylerin bedenleri, yavaş yavaş içinde hareket ettikleri mekândan ve mekânın içindeki insandan koptular. Mekân hareket yüzünden değerini yitirirken bireyler başkalarıyla ortak bir kaderi paylaştıkları hissini yavaş yavaş yitirdiler..." (Sennet, 2002: 289).

19. yüzyıl aynı zamanda bir hız çağıydı. Kentin bu hızlı döngüsü içinde, hareket eden bedenlerin dinlenmesini sağlamak üzere, sifonlu tuvaletlerden, asansör kullanımına, yayların ve kalın minderlerin yerleştirildiği koltuklara varıncaya dek bir dizi yenilik günlük yaşamın içerisinde dolaşıma girmişti. Rahatlık ya da konfor, bir kişinin uyarım ve duyarlılık düzeyini aşağıya çektiği gibi, başka insanlardan uzaklaşarak dinlenen kişiye hizmet ediyordu (Sennet, 2002: 304). Sennet'e göre, hareket eden beden ne kadar rahatlarsa, toplumsal olarak da o kadar geri çekilip yalnız başına ve sessizce gezmeye başlamıştı.

Hareketin, kentler arasında yaygınlaşmasını büyük ölçeklere taşıyan tren, gürültülü sesiyle

insanların suskunluğunu pekiştirmede etkili bir araç olmuştur. Oturma düzeninin atlı arabadan yola çıkılarak karşılıklı planlanması Amerika Birleşik Devletleri'nde 1840'lı yıllarda tüm yolların ileriye bakacağı daha tecrit bir plan yaratılmıştır (Sennet, 2002: 349). Böylelikle yalnız bırakılmak ve sessizliğin korunması, tasarımla pekiştirilmiştir.

1869 yılında Charles Darwin tarafından yayınlanan "*Türlerin Kökeni*" adlı kitabı, canlıların ortak atalardan evrilerek çeşitlendiği fikrinin geniş kabul görmesini sağlamıştır (Darwin, 2009: 58). Bilim alanında ortaya atılan bu tez, sanattan psikolojiye farklı disiplinler arasında büyük ilgiyle karşılanmakta, XVIII. yüzyıl sekülerlikte (dünyacılık) yaratılmış olan toplumsal düşünce kabullerini, geniş alanlara yaymaktaydı. Bu tezle birlikte bir başka dünya ve Tanrı, yerini "şimdiki zamana" ve "insana" bırakırken, tanrının ölçülü ve gizemli yerini "insan kişiliği" almaktaydı. İnsanların özyüklerini, doğal yanlarını yaşayacakları alan "ev" ile sınırlandırılırken, modern insandan kamusal alanda beklenen davranış şekli "öz bilinçli" olmasıydı. Bu öz bilinç ise, kişinin öncelikle kendini tanıması ve olaylar karşısında bir duygu repertuarı geliştirmesini gerekli kılıyordu. Modern kişilik, belli bir andaki hissetme özgürlüğünü "normal görerek" hissetmenin bir ihlali gibi gören "doğal karakter" fikrinden ayrılır. İnsanın kabuğuna çekilme durumunu yaratan, toplumda insanın nasıl olması gerektiğine dair uzlaşılan bu görüş, hayatın hemen her alanında desteklenmektedir.

Sanayi kapitalizmi, çalışan insanı yaptığı işten ayırmaktadır. Bu ayırım, beraberinde yabancılaşmayı getirirken, makinelerle sağlanan seri üretim malları ve bunları tüketen insanlar üzerinde yakınlaştırıcı bir etki yaratmaktadır. Kalabalıklar üzerinde yaratılan bu etkinin tersine birey, kendi ifadesinden yoksun, bir makine ifadesinin parçası haline gelerek, bedeni ile arasında yeni bir yabancılaşma yaşamaktadır. XIX. yüzyıl ortalarına gelindiğine, bir önceki yüzyıla göre sokaktaki insan, bedeni ile kişiliğinin ifadelerinden oldukça yoksundur (Sennet, 2002:

212). Bu durum göze batma olasılığını azaltırken, suskunluğu pekiştirmekte, aynı zamanda kozmopolit adabın göstergesi olarak sayılırken, kente yeni eklenen sosyal sınıflar içinde birer örtü görevini görmektedir. Makineleşmenin sağladığı hızlı ve geniş çapta seri üretim yaratmış olduğu göstergelerin yanı sıra, konuşma ve pazarlığa duyulan ihtiyaçların en aza indirgeyen, fiyatların etiketlendiği mağazaların yaygınlaşması ile birlikte alım satım esnasında yaşanan ve içerisinde teatral nitelikleri, oyun unsurlarını barındıran pazarlık yapma edimi azalan pazarlarla birlikte yaşam pratikleri içerisinde de azalmıştır.

Günlük gazetelerin, yazılı basın artışı, ilanlar, karikatürler, illüstrasyonlar, litografi baskılar ve nihayetinde fotoğraflarla kent görsel bir kültür aktarımını yaşatmaktaydı (Baudelaire, 2003: 43). Bu görsel kültür doğal olarak yeni kodlamalar üretmekte, sessizliği bozmadan farklı ve bağlantısız nesnelere bir araya getirerek, imgelem dünyasını genişletmekte, yarattığı görsellikle, sıradan olanı "özel olan" sınırlarına çekebilme cazibesini yaratmıştır.

Kent içerisinde, yalnız gezinen bir insanın, izleyeceği çok şey ve kendi başına kalabileceği çok zamanı vardı. Yaşam içerisinde farklılaşan pek çok durum karşısında, ortak bir anlaşmayla sessizleşen ve izleyen insana karşın, duygusunu, taşkınlığını, kişiliğini ve coşkusunu gösterebilmek ise ya duygu durum bozukluğu yaşayan insanlara ya da sanatçılara atfediliyordu. Sanat, günlük yaşam pratiklerinin ötesinde bir yerde, "özel" olan insanların farklılaşan yaşamlarıyla, sanata ayrılan daha izole mekânlarda, başka bir hayatın içerisinde devinmekteydi.

Sonuç

Kentleşme, şüphesiz ki kentli insanların sorunsalıdır. Kent, barınma, ulaşım ve iş yeri ihtiyaçlarının dışında, içinde yaşayan insanların birçok alanda, diyalogların ve paylaşımlarının genişlediği oranda, "oralı" olan insanlara bir kimlik kazandırır. Kapitalizm ise yüzyıllar boyunca kentle, kentin tarihle kurmuş olduğu, ilişkilerin karşısın-

da, kısaca tarihe rağmen, yıkıcı bir durumdadır. Giderek artan dünya nüfusu ve kentlerin yoğunluğu pek çok karmaşık ve birbiri içine geçmiş sorunun çözümünü beklemektedir. Çalışma, insanın gerek şehirle, gerekse kentli bireylerle kurdukları diyalog bakımından sessizlik kavramını ele almıştır. Kentlerin kapitalizm ve Sanayi Devrimi ile artan nüfus ve göç hareketleri sonucu nasıl büyük bir "gürültü" ve "kaotik" dönem içerisine girmiş olduğunun koşullarını araştırılmıştır. Kapitalizmin, neoliberal politikalarla azmanlaştığı, dijital devrimin yaratmış olduğu teknolojik gelişmelerle, bir anlamda "sanal kamusal alanların" farklı gerçekliklerini yaşadığımız günümüz dünyasında, şehir ile insanların diyalog üretebilmelerinin temel şartlarını, farklı alanlarda, farklı sosyal sınıflardan olan insanların yan yana gelebilme isteklerini yaratabilen kentler oluşturacaklardır. İnsan, tarih boyunca, bilgi birikimini sonraki nesillere aktarabilme becerisi sayesinde varlığını sürdürebilmiştir.

KAYNAKÇA

Baudelaire, C., (2003). *Modern Hayatın Ressamı*, (Sunuş Artun A, Çe: Ali Berktaş). İstanbul: İletişim Yayınları

Benevolo, (2006). *Avrupa Tarihinde Kentler* (Cev. Nur Nirven). İstanbul: Literatür Yayınları

Begel Ernest, E., (2014). *Kentlerin Doğuşu*, Cogito Sayı (s. 8): 11-16. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Cevizci, A., (2005). *Felsefe Sözlüğü*, İstanbul: Paradigma Yayıncılık

Darwin, Charles, (2009). *Türlerin Kökeni*, (Cev. Öner Ünal), İstanbul: Evrensel Basım

F. Budak, (2013). *"Kentsel Mekân Politikası: Barselona'da Kentsel Dönüşüm ve Estetik"*, Marmara Üni. SBE, Kamu Yönetimi ABD, Mahalli İdareler ve Yerinden Yönetim Bilim Dalı Doktora Tezi

Holton, R.J., (1999). *Kentler, Kapitalizm ve Uygarlık*, (Çev: Ruşen Keleş), Ankara: İmge Kitabevi

Kazan, G., (1974). *İktisadi Düşünce*, Ankara: Bilgi Yayınevi

Kern, S., (2013). *Zaman ve Uzam Kültürü 1880-1918*. (Çev: Ali Selman), İstanbul: İletişim Yayınları

Lafargue, P., (2014). *Tembellik Hakkı*, (Çev: Engin Süren), İstanbul: Palto Yayınevi

Lefebvre, H., (2013). *Modern Dünyada Gündelik Hayat*, (Çev: Işın Gürbüz), İstanbul: Metis Yayınları

Luraghi, R., (2000). *Sömürgecilik Tarihi*, (Çev: Halim İnal), İstanbul: E Yayınları

Marx, K., (2008). *Komünist Manifesto*, (Çev: Üster, Celas, Deriş Nur), İstanbul: Can Yayınları

Mumford, L., (2007). *Tarih Boyunca Kent. Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği*, (Çev: Tamer Tosun, Gürol Koca), İstanbul: Ayrıntı Yayınları

R. Sennet, (2008). *Ten ve Taş, Batı Uygarlığında Beden ve Şehir*, (Çev. Tuncay Birkan), İstanbul: Metis Yayınları.

Rossi, A., (2006). *Şehrin Mimarisi*, (Çev. Nudan Gürbilek), İstanbul: Kanat Yayınları.

Tanilli, S., (2003). *Yüzyılların Gerçeği ve Mirası*, İstanbul: Adam Yayınları