

JOHN READER

Şehirler

ÇEVİREN:
FATİNE BAHAR KARLIDAĞ

YKY
İSTANBUL

18 POLİTİKAYA YER AÇMAK

Ondokuzuncu yüzyıl Avrupa şehirleri, her şeyin bir fiyatının olduğu pazar yerleri olarak büyüüp geliştiler. Buna konutlar da dahildi. Bulabildiklerinin en ucuzunda yaşamaya zorlanan binlerce insan söz konusu olunca, hükümetler şehirler düzgün ve fiyatı uygun konutlar konusunda sorumluluk alır oldular. Birmingham bu yolda öncü oldu. Stockholm savaş sonrasında sosyal demokrat idealler izlenerek genişledi.

Ondokuzuncu yüzyılın sanayi şehirlerinde yaşayan insanların tüyler ürpertici yaşam koşulları hakkında bir şeylerin yapılması gerektiği tartışmasız bir şekilde ortadaydı ve sık sık dile getiriliyordu: "Pislik yığınları, inşaat molozları... oturmamış kirişleri ve kırık camları ile fakirlikle ölüm arasında son birkaç noktası görünümündeki tek katlı evler; kiminin altında, tiksinti uyandıran her bir deliğine 12 ila 15 insanın sığıştığı bir sıra mahzen..." Liberal Fransız siyasetçi Alexis de Tocqueville 1835'te, kara dumana boğulmuş yarım gün ışığının şehri olarak tanımladığı Manchester hakkında böyle yazıyordu.¹ Fakat, "bu kokuşmuş çukurdan," diye devam ediyordu: "... insan sanayiinin en büyük akıntısı tüm dünyayı gübrelemek üzere çağlıyor, bu berbat lağımdan saf altın akıyor."

Bu, iç karartan bir çelişkiydi. Böyle bir fakirlik böyleli zenginlik üretsin! Manchester, pamukla palazlanmış, muazzam tekstil imalathanelerinin şaşırtıcı verimiyle tutunmuş ilk büyük sanayi şehirlerindendi. Çoğuna göre, tüm diğerlerinin pabucunu dama atmasa da, gözden düşürecek türden bir şehirdi; geleceğin ta kendisiydi. Gerek Alexis de Tocqueville gibi, içler acısı yaşam koşulları karşısında ürperti duyanlar, gerekse de Marx ve Engels gibi, birkaç varlıklı imalat-

¹ Alıntı: *Economist*, 31 Aralık 1999, s. 32.

hane sahibi ile fakirleşen işçi sınıfı arasındaki uğursuz mesafeye tepki duyanlar bile Manchester'ın, kapitalist bir dünyada geleceğin habercisi olduğuna inanıyorlardı. Ama işçilerin koşullarının iyileştirilmesi için ne yapılabilir? Marx ve Engels elbette kapitalizmin tamamen yıkılıp yerine daha eşitlikçi bir sistem konmasından yanaydı. Bu, zaman ve oldukça fazla siyasi manevra gerektirirdi. Bu arada yolu gösteren, Britanya'nın ikinci en büyük sanayi şehri oldu: 1870'lerde Birmingham, kendilerine konut sağlayamayan en az binlercesine konut edindirme sorumluluğunu yükledi.

Şehirler yüzyıllardan beri sakinlerinin refahını arttıracak, finansmanı kamu tarafından gerçekleştirilen tasarımlar yürürlüğe koyagelmişti. Fakat bunların çoğu prestij amaçlıydı – canı bedende tutmaktan çok, kalpleri ve akları fethetmeye yönelikti. Müzeler, sanat galerileri, heybetli belediye binaları ve benzerlerinden umulan, nerede yaşarlarsa yaşasınlar, insanlarda bir kamu ruhu oluşturmak ve şehirlerinin ihtişamı ile gurur duymalarını sağlamaktı. Bu, çoğu zaman işe yarıyordu. Brooklyn Köprüsü açıldığında örneğin, bölgedeki gürültü bir dükkân sahibi, vitrinini şu yazıyla süslemişti: "Babil'in asma bahçeleri, Mısır'ın piramitleri, Atina'nın Akropolis'i, Roma'nın Atraneum'u varsa Brooklyn'in de köprüsü var."²

Fakat Birmingham, "aksi takdirde çok azının özerk imtiyazı olacak olan avantajların, faydaların ve nimetlerin, halkımızın daha fakir olan çoğunluğuna paylaştırılması" amacındaki belediye hareketiyle, yeni bir dönem açmaktaydı. Bu aydın belediye kamu hizmeti açıklaması, en belirgin ifadesini şehir kurumunun 1870'lerde Joseph Chamberlain liderliğinde yürürlüğe konan "belediye gospelinde" buldu. Daha sonra bu girişimi kaleme alan Chamberlain, kendi iyileştirme programının "yeni bir vatandaşlık sorumluluğu duygusunu yaratmasını, kamu ruhuna ve özel hayırseverliğe taze bir inisiyatif kazandırmasını," iddia etti. Tarafatları sayesinde tasarısının etkisi Birmingham'dan ve Britanya'nın sahillerinden öteye erişti, tarafatları gururla şöyle diyorlardı: "İnançlıların gözleri nasıl Mekke'ye dönükse belediye reformcularının gözleri de bundan sonra Birmingham'a dönük olacak."³

Bunlar güzel sözlerdi; ama kamu ruhunu ve zenginlerin hayırseverliğini Birmingham'da yaşayan fakirlerin hayat koşullarının iyileştirilmesi yönünde harekete geçirmek için, güzel sözlerden fazlası gerekliydi. İkona edilmesi gereken insanlar vardı ve bunlardan bazılarını maddi anlamda ödüllendirmek gerekecekti. Kaçınılmaz olarak, bir şehrin vatandaşlarına konut edindirme sorumluluğunu

üstlenmesi fikri evrensel bir onayla karşılanmadı. Özellikle mal sahipleri şehrin kiralari asgaride tutarak piyasalarının altını oymasına köpürdüler. Dahası, toplu konutlar, daha varlıklı bireylerden, çoğunlukla da mal sahiplerinden tahsil edilecek olan vergilerle finanse edilecekti. Ancak kamu çıkarı ve özel girişim arasındaki çatışmalara bir pazarlık payı eklenerek tasarıların hayata geçirilmesi mümkün olabildi.

Birmingham'ın 1875 iyileştirme Tasarısı siyasi bir hazineydi; hem toplu konut yandaşlarının hem de özel girişimin beklentilerini tatmin edecek yorumlara açıktı. Öncelikle, şehrin en sefil mahallelerinde yaşamakta olan 9.000 kişiye tamamen yeni ve modern konutlar vaat ediyordu. İkincisi, tasarı şehir merkezinden geçecek ve baştan başa "artan değerleri ölçüsünde kira" getirecek ticari yapılarla donanacak "bir Paris bulvarı kadar geniş, büyük bir cadde ile"⁴, Birmingham'a yeni bir ticari alan yaratmaya yönelik planın da bütünleyici bir parçasıydı.

Fakat tasarının ifadesinde, toplu konutlara ihtiyaç duyanlardan çok mülk sahiplerinin fayda sağlamasına yönelik bir hata, bir boşluk, bir numara ya da bilinçli bir belirsizlik vardı. Bir Paris bulvarı kadar geniş olacak caddenin geçeceği alan, tam da yeniden ev edindirilecek 9.000 kişinin halen yaşadığı yeri. Bu kenar mahalleler içler acısı haldeydi ve haliyle kiralar da düşüktü. Sonuçta, her şekilde bu alan, mal sahipleri için son derece küçük bir gelir kaynağıydı. Bu mal sahipleri, 'iyileştirilmiş değerleri ölçüsünde kira' kazandırarak bir ticari geliştirme karşılığında konut yükümlülüklerini kamu makamlarına devretmekten ancak memnuniyet duyabilirlerdi. Sorun şuydu ki, yerlerinden edilen 9.000 kişiye yer gösterenin şehir olacağı düşünülürken, şehir bunun planlamacıların sorumluluğu olduğuna inanıyordu. Ve Birmingham Gelişim Tasarısı her ne kadar hukuki yetkiye sahip olsa da, söylemi toplu konut tarafatlarının ya da planlamacıların etkinlikle niyetlerini uygulamalarına olanak tanıyacak açıklıkta değildi. Fakat planlamacıların cezalandan muaf bir şekilde hareket etmelerine imkân tanıyordu. 9.000 kenar mahalle kiracısı, geliştirme planının gerektirdiği şekilde ve zamanda tahliye ediliyordu.

İstimalak 1881'e kadar tamamlandı. Corporation Caddesi'ndeki (Şehir Kurumu'nun girişim önderliğine, dolayısıyla bu anacadeye bu isim verilmişti) işlerin ilk aşamasında 650 işçi sınıfı konutu yerle bir edildi, fakat 1888'e gelindiğinde bunların yerine bir tek ev bile inşa edilmemişti. Daha da kötüsü, 1875 tetkiklerinde yıkılacak "arka geçekondular" olarak yaftalanan yaklaşık 200 ev, 1914'te hâlâ ayaktaydı ve kiralarını Şehir Kurumu'na ödeyen emekçilerle doluydu.⁵

2 Mayne, 1993, s. 21.

3 A.g.e., s. 22.

4 A.g.e., s. 63.

5 A.g.e., s. 57.

Kurum, başlarda yeni caddeler kurulurken sağlıksız konuların yıkımı ile sorumluluklarının sona erdiği konusunda ısrarlıydı. Kurum lideri, "Tek bir ev yapmayacağız," açıklamasını yaptı. Ve Birmingham'dan esinlenerek, 1884'te Kralliyet Komisyonu'na, Çalışan Sınıflara Konut Edindirme kapsamında genelde "fakirleri yeniden yapılandırma ve yeniden konut edindirmenin rahatlıkla özel girişime bırakılabileceğini" bildirildi.⁶ Fakat özel girişim aynı zamanda değildi. Corporation Caddesi'ni donatan güzel yapıların işleri hızla ilerlerken, bölgenin kovulan sakinleri için hiç ev yapılmamıştı. Birmingham'ın konut edindirme konusundaki başarısızlığı şiddetli politik tartışmalara konu oldu. "Gecekondu Diyarını iyileştirecek gücü eline geçiren ilk yerel belediye" olan Birmingham konut sorunlarını çözmeye konusunda herhangi bir büyük şehir kadar başarısız kaldığı yönünde toplu suçlamalara maruz kaldı. Birmingham duraksarken, toplu konut girişimleri Londra, Liverpool, Glasgow, Edinburgh ve Almanya'da hızla ilerliyordu.

Birmingham sonunda, gönülsüzce eyleme itildi. Kurum, 1880'lerin sonunda ve 1890'larda, özellikle düşük gelirlili çalışanların kiralaması için yirmi iki tane şuraya, seksen bir tane buraya derken bitişik düzende birtakım sıra evler ve apartman daireleri inşa etti. Fakat bu yeterli değildi, şiddetli siyasi iç çekişmeler ve birbirine soğuk bakan kamu yararı ile özel girişim kutupları, sonunda ilerlemeyi tam bir duraksamaya çevirdi. Bu arada, Corporation Caddesi'nin tamamı 1904 yılında açılmış ve birkaç yıl içinde şehre öyle bir yıllık gelir sağladığı ki projeye başta kuşkuyla yaklaşan bir meclis üyesi bile bunun şehir için "muh-teşem bir değer" olduğunu söyleyecek kadar etkilenmişti. Birinci Dünya Savaşı sonrasında kadar Birmingham'da daha fazla toplu konut yapılmadı.⁷ Bu arada, şehrin hızla gelişen ekonomisi bir göç miktatısı halini alırken, Birmingham nüfusu 1875 ile 1914 arasında iki katına çıkmıştı.⁸ Bu insanların yerleştirilmeleri gerekiyordu. Tavırların değişmesi gerekiyordu, fakat bunları değiştirecek olan bir savaştı.

Birinci Dünya Savaşı, milyonlarca çalışanın ülkeleri için savaşıp ölmeye gö-nüllü olmaları ve her yerde insanların savaşın getirdiği yokuşa katlanmaları beklentisiyle, kamu finansmanlı konutların sevimsiz bir yerel yönetim yükümlülüğünden, siyasi getirileri olan sivil bir erdeme dönüşmesinde yardımcı oldu. Çekilen bunca acıdan sonra, Avrupa hükümetlerinin ödeyecek büyük bir sosyal borcu olduğu yönünde yaygın bir inanç vardı. Şehirler tekrar kurulmalı, toplumlar

6 *A.g.e.*, s. 74.

7 *A.g.e.*, s. 80.

8 *A.g.e.*, s. 57-59, 85-86, 57-59.

9 *A.g.e.*, s. 19, 440.000-880.000, tablo 2.12'de verilen figürlerin ortalaması.

yeniden ev sahibi kılınmalıydı. Siyasetçiler arasında kamu hassasiyetine duyarlı olanlar buradaki oy potansiyelini gördüler. Sosyal bilinç ve milyonlarca sıradan insana çok şey ifade eden konulara – ev, sağlık, eğitim ve işe tanınacak öncelik onları seçtiyordu. Almanya'nın nefret uyandıran Milli Sosyalist hükümeti, 1930'larda konuyu aşırı uçlara taşıdı. Toplu konutu 1930'larda siyasi gündemin neredeyse en üst sıralarına taşıyan bir akımın oluştuğu diğer yerlerde, sosyal öncelikler ile siyasi güç arasındaki bağ daha demokratikti. Birincisinde olduğundan çok daha fazla evin yıkıldığı İkinci Dünya Savaşı, talebi daha da yoğunlaştırdı. Yine ödenecek borçlar söz konusuydu; ama bu defa maliyeti karşılayacak olan, daha geniş çevrelerce paylaşılan bir sosyal yükümlülük duygusuydu.

Savaş ve sonrası, her ne kadar mağdur ülkelerde yaşayan çoğunlukları devletin konuttan sağlık hizmetlerine ve işsizlik yardımlarına kadar her konuda daha fazla sorumluluk alması gerektiği konusunda ikna ettiyse de, kapitalist ekonomiler arasında eksiksiz refah devletini ve ideal şehri yaratma konusunda en kararlı adım, yirminci yüzyılın her iki savaşına da katılmamış olan bir ülkede atıldı: İsveç. Yirminci yüzyılda İsveç'te, vatandaşların tüm temel ihtiyaçlarını karşılayan bir devlet vizyonu sonuna dek izlendi; hatta bir adım da ileriye götürüldü.

İsveç, ondokuzuncu yüzyılın sonlarına doğru resmen fakir ve ağırlıkla kırsal tabanlı bir nüfusla, ekonomik ve sosyal gelişimde geç bir başlangıç yaptı. Fakat sanayileşmiş milletlerin gerçekleştirdiği ilerlemeyi geriden takip ederken, geleceği için güvenli bir ekonominin temellerini demir, kereste ve kâğıt hamuru ihracatı ile pekiştirmekteydi. Gerçekten de, sanayileşmeye uzanan yol buydu. İsveç üretilen en yeni mal ve teknolojiyi ithal-edebilecek zenginliğe eriştiğinde, keşifler ve tamamen kendi ürünü olan mallarla ileri hamleyle hazır durumdaydı, Japonya keza. Lars Magnus-Ericsson ilk masa telefonunu keşfetti; Sven Wingquist modern rulmanı mükemmelleştirdi; Alexander Lagerman kibritletin kitle üretimi için bir makine yaptı; Alfred Nobel dinamitin patentini aldı; Baltazar von Platen gaz motorlu buzdolabını keşfetti; Gustaf de Laval süt ayrıştırıcısını geliştirdi. Böylece İsveç'in üretim sanayii daha en başından uzmanlaştı ve inceleklerine kavuştu, ve de hızla ofis makinelerinden tıbbi teçhizata, mobilyadan gemilere, otomobillerden buhar türbinlerine kadar, modern dünyanın takdir ettiği yüksek kalitedeki ürünleriyle ün saldı. Diğer sanayiler, geleneksel el sanatlarından gelişmeler en kayda değeri de tekstildi.

İsveç'in imalat çıktısı 1871'e kadar geçen otuz yıl içinde beş kat; 1900'e kadar on kat, ardından da 1950 yılına kadar elli yıl içinde 24 katına çıkarak olağanüstü bir gelişim kaydetti. Daha da önemlisi, İsveç sanayi üretiminin yüzde 40'ı ihraç edilmekte ve ekonomisine geniş bir gelir tabanı kazandırmakta. Dahası,

İsveç'inki, 1970'e kadar olan yüzyıllık süreçte, kişi başına yıllık yüzde 2.1 gelir artışıyla süreklilik kaydeden, Japonya hariç bütün diğer sanayi ülkelerini geride bırakan ve İsveç'in kişi başına düşen gelirini Avrupalı ülkeleri ortalamasının yüzde 40 kadar üzerine çıkartan bir ekonomik gelişimdi.¹⁰

İsveç'te sanayi gelişimi gibi, kentleşme süreci de geç bir başlangıcın faydasını gördü. 1800'de on İsveçliden dokuzu kırsal kesimde yaşamaktaydı, 1900'de bile nüfusun yüzde 80'i hâlâ köyüydü. Fakat bir kentte yaşama eğilimi ciddi bir şekilde oturmuştu ve Stockholm örneğinde şehrin öngörülen genişlemesi için önceden planlamanın tavsiye edilişiyle özellikle ortadaydı. İsveç'in başkentini onüçüncü yüzyılda, ülkenin karmaşık doğal su yolları sistemini Baltık Denizi'ne bağlayan kanalin üzerinde küçük bir adada kurulmuştu. Stockholm onyedinci yüzyıla gelindiğinde adanın sınırlarını kanalin kuzey ve güney kıyılarına doğru çoktan aşmıştı. Fakat arazinin şehrin kendi mülkü olması ve hükümetin, şehrin düzgün bir plana göre düzenlenip yapılandırılması ısrarları sonucunda, ortaçağ döneminin dolambaçlı cadde ağı yerini zamanla, birbirini dik açıyla kesen caddele ve topografyanın elverdiği ölçüde düzenli bloklara bıraktı.¹¹ Ne heybetli binalar, ne de geniş bulvarlar boyunca perspektifi geliştirilmiş manzaralar söz konusuydu. Sadece tanımlanmış bir ihtiyaca yönelik faydacı bir yanıt – yine pratik uygulanabilirlik. Şehir planları ve uygulamalarında baş sorumlu kişi, 1636'da şehir mühendisi olarak atanan ve İsveç'te profesyonel kent planlamacılığına öncülük eden Anders Torstensson'du.

Stockholm'un nüfusu 1850'lerde 100.000'in biraz altındaydı. Sanayi gelişimi hız kazanmaktaydı, demiryolu geliyordu şehir hizmetleri gaz dağıtımı ve yeni bir ana su şebekesi ile iyileştiriliyordu. Şehrin gelecekteki planını hazırlamak üzere kurulan planlama komitesi, toplam şehir nüfusunun, 1865 yılında 126.000'e 1890'da 200.000'e, 1915'teyse 300.000'e çıkacağını tahmin ediyordu (Bu tahmin kayda değer bir doğruluk sergiledi: Gerçek değerler 246.000 ve 346.000 idi). Komite bunu talihsiz fakat önlenemez bir büyüme olarak görüyordu ve planlarını buna göre yaptı. Etkin trafik kontrolü, ağaçlandırılmış geniş caddeler ve çok sayıda park, "şehirlerimizin tüm vücut sağlığını hiçe sayan, zihni kirlüten ve yoran sefil sonuçlarına" karşı temel çareler olarak kabul ediliyordu. Komite, planın uygulanmasının 63 yıl süreceğini öngörmüş olsa da, aslında çoğu 40 yıldan az bir zamanda tamamlandı¹² ki, bu arada daha fazla genişleme için baskı katlanarak artmaktaydı.

¹⁰ Scott, 1977, s. 452-453, 455, 465, ve 516-517; ve Lindbeck, 1975, s. 1-2, ve 7; her iki alıntı:

Hall, Peter, 1998, s. 844-845.

¹¹ Hall, Thomas, 1997, s. 201.

¹² A.g.e., s. 210 ve 214.

Stockholm şehri her zaman olduğu gibi ileriye dönük düşünerek daha 1904'te, şehir sınırlarına yakın yerlerde ve daha ileri kesimlerde, öncelikle su hizmetleri ve atık boşaltımını düşünerek ama ileride konutlar için de kullanılabilir düşüncesiyle geniş arazi parçaları satın almıştı. Şehrin sınırları bu eklemelele genişledi ve alındıklarında şehrin dışında kalan geniş arazileri de kapsar hale geldi. Yorumcuların bildirdiği kadarıyla, paranın boşa harcandığına dair suçlamalarda bulunulmuştu,¹³ fakat Stockholm sonunda sınırları dahilindeki tüm arazinin yüzde 70'ine (ve sınırların da ötesine uzanan arazilere) sahip olana kadar, arazi satın almaya devam etti.

Bu arada, nüfus artışı gerçekleri Stockholm şehir planlama bölümünün politikalarını yönlendirirken, ülke genelinde sosyal idealizm vizyonuyla şahlanan bir siyaset felsefesi benimsenmekteydi. Bunun ilk adımları İsveç'in siyasi liderlerinin, önde gelen işadamları ve bürokratları, yeni bir tür toplum yaratmak amacıyla 1930'larda Sosyal Demokrat Parti çatısı altında birleşmeyle atıldı. Ne dizginlenemez kapitalizmin belirsiz yolunu izleyecek, ne de komünizmin sersemletici merkezi kontrol politikalarını benimseyecek, bunların yerine Orta Yol denen yöntemi kabul edecekti. Modern, medeni bir toplumun, herkese eşitlik ve refah getirecek, bağlayıcı bir toplumsal mutabakata varabileceği –ve varması gerektiği– inancına dayalı olarak bu, tam bir refah devleti olacaktı. Amaç, herkese en son model makul bir esnaf kulübesinin verilmesi ve besikten mezara bakımının sağlanması idi; ve tüm bunlar kapitalist sistemden vazgeçmeden olacaktı.

Bu görüşlere siyasi yelpazenin hem sağından hem de solundan itirazlar vardı, fakat insanlığın medeni dünyanın fiziki yapılarını yeniden kurmak için uğraşmakla kalmayıp, aynı zamanda kendine saygısını da yeniden edinmeye ihtiyaç duyduğu savaş sonrası yıllarda sosyalist idealler, her yerde demokrasilerden duyulan tepkiler almaktaydı. Ve dünyanın korkunç olaylarının içinde yer almaktan çok, tarafsız bir gözlemci olmuş olan İsveç, bu gelişmelere karşı özellikle hassastı. Dahası İsveç, sosyalist vizyonu gerçekleştirecek hem kaynağa hem de siyasi arzuya sahipti. Böylece, savaş sonrası dönemde Sosyal Demokratlar, viterinde Stockholm'un durduğu milli bir sosyal yeniden yapılanma programıyla, Orta Yol üzerinden İsveç'i yönetmeye vekil kıldılar.

Haziran 1947'de Sosyal Demokrat hükümet, İsveç'teki her belediyenin, her bir sakinine ev sağlama gerektğini açıkladı. Aynı yıl, Stockholm şehri ülkenin önde gelen varlık geliştirme ve yönetim firmalarından birini satın alarak, şehir geliştirme planlarında faydalanacağı bir kamu kuruluşuna çevirdi. Stockholm için bir ana plan üzerinde çalışmalara 1945'te başlandı, yedi yıllık tartışma ve

¹³ Alıntı: Hall, Peter, 1998, s. 858.

yeniden düzenlemelerle şekillenen planın son hali 1952'de yayınlandı. O zamana kadar şehir nüfusu bir milyon çitasına yakındı ve yüz yıl sonuna kadar iki milyona varması bekleniyordu.¹⁴ Yani şehrin fazladan bir milyon yerleşimciye ev sağlamak üzere hazırlıklı olması gerekiyordu. Bu zaten başlı başına muazzam bir mücadele gerektiriyordu, fakat ek yerleşimcilerin önemli bir kısmının şehrin iş merkezinde iş sahibi olacakları hesaba katılırsa, onları işyerleri ile evleri arasında taşımamanın da zorlukta aşağı kalır yanı yoktu.

Kamu hizmeti sağlama etğine kendini adanmış, ve şüphesiz özel motorlu arabaların Los Angeles ile diğer yerlerde yarattığı sıkıntılardan bezmiş halde iken, Stockholm'ün 1952 Genel Planı için, yeni banliyöleri şehir merkezine bağlayacak bir kamu ulaşım sistemi –bir metro– temel ihtiyacı. Her biri 10.000 ila 15.000 yerleşimci barındıran bir dizi yeni banliyö bölgesi, Peter Hall'un ifade ettiği şekilde, yeni metro boyunca, "boncuk misali" dizilecekti. Her bir banliyödeki sakinlerin çoğu, her biri metro istasyonuna en fazla 500 m mesafede olacak apartman bloklarına yerleştirilecekti.

Stockholm banliyölerindeki konut birimlerinin yüzde 10-15 kadarı, metro durağına uzaklığı 1.000 m'ye kadar varabilen tek tip aile konutlardan oluşacaktı. Banliyöler tabii ki kendi aralarında metro ile bağlanmıştı ve aralarındaki olanakların ve hizmetlerin dağılımı, bürolar, tip merkezleri, okullar, sinemalar, kütüphaneler, tiyatrolar, restoranlar ile toplam 50.000-100.000 sakine hizmet eden belli bir banliyö bölgesi grubunun, orta sınıf bir kasabadan beklenebilecek tüm kent hizmetlerini sunmasını garantiler nitelikteydi. Sonuçta, bir olanak ve hizmetler hiyerarşisinin olması gerekiyordu: 50.000-100.000 kişilik alan merkezleri, 8.000-25.000 kişilik bölge merkezleri, 4.000-7.000 kişilik mahalle merkezleri.¹⁵

Ve başarıldı. 1960'larda Stockholm, ideal şehrin nasıl olması gerektiğine dair bir model kurmuş olduğunu gururla iddia edebildi. Tekrar yapılandırılan şehir merkezi, modern kent taşımacılığı sistemi, metro duraklarına makul mesafelerde kümelenmiş uygun işlevsellikteki konutları ile göz dolduran banliyöler, alışveriş merkezleri, kursosuz düzenlenmiş ve peyzajı tamamlanmış parklarıyla Stockholm'ün bir toplum felsefesinin –sosyal demokratik bir ütopyanın¹⁶– dünya çapında benzer görüşü paylaşılan mimarların ve planlamacıların merakını ve çoğu zaman saygısını uyandıran, fiziki bir ifadesi olduğu yaygınlıkla kabul görür olmuştu. Fakat ardından, dünya yoluna devam etti.

İsveç'te, sosyal demokrasinin ideallerini tasavvurdan uygulamaya dek

¹⁴ Hall, Peter, 1998, s. 861-863.

¹⁵ A.g.y.

¹⁶ A.g.y., s. 842.

desteklemiş olan görüş birliği zayıflamaya başladı. Ve Stockholm'de 1930'larda arzulanan, 1950'lerde elde edilebilen ve 1960'larda ve '70'lerde harika olan toplumsal birlik vizyonu 1990'lar bir anakronizme^{*} dönüştü. İsveç'in sosyal zorunluluklarının vurgusu sağa doğru kaymıştı. Artık gündem, ne uyumun sürdürülmesine olduğu kadar birliğin faydalarına değiniyordu, ne de bireyselliğin çekiciliğine değindiği gibi eşliğe olan ihtiyaca. Temel odak olarak kayıtsızlığın Stockholm'ün 1952 Genel Planı'nın tam da temelinde yatan mesele olması düşündürücü: Yerleştirme. Zaman, Stockholm sakinlerinin, planlamacıların var saydığı kadar toplumsal olan her şeye düşünce olmadıklarını da ortaya koydu.

Aslında, daha 1945'te Stockholm'lü genç ailelere yapılan bir anket, banliyölerde yaşamayı isteyenlerin yarıdan da az olduğunu ortaya çıkardı. Ve, banliyölerde yaşamak isteyen azınlığın içinden yaklaşık onda dokuzu müstakil ev istiyordu. Tamamında, çok azı ilk tercih olarak yüksek apartmanları seçiyordu. Buna karşın, 1952 Genel Planı her uygun banliyö bölgesinde uygulanacak yerleşiminin öncelikle apartmanlar vasıtasıyla gerçekleştirileceğini belirlemekteydi. Genel Planda öngörülen plan yüzde 62 idi, fakat konut stokunun yüzde 86 ila 96.5'inin apartman olarak inşa edildiği pek çok banliyö vardı.

Plan fayda sağlaması hedeflenenlerin açıkça ifade ettikleri tercihlere o kadar net bir şekilde ters düşerken, inşaattaki gecikmeler kamu öfkesini artırıyordu. İsveç, 1956'yı takip eden yirmi yıl içinde 1.7 milyon üzerinde mesken inşa etmeyi başardı – uluslararası standartlarda kayda değer bir başarı olsa da, evde pek takdir kazanmadı. O dönem boyunca kent konutunda yaşanan eksiklik göze batmaya devam etti. Stockholm'ün 1960 ortalarındaki bekleyenler listesinde 120.000 kişi vardı. İnsanlar, kendisine ve nişanısına bir daire verilene dek evliliği erteleyen genç bir adam hakkında fıkralar anlatıyorlardı. Peki, neden bu arada ebeveynlerinin yanına taşınmıyordu? "Çünkü onlar hâlâ büyükannemlerle oturuyorlar"¹⁷ diye cevaplıyordu genç adam soruyu.

Sosyal demokrasi, Orta Yol boyunca seyahati sırasında temel vaadini gerçekleştirmediyi başaramamıştı ve otuz yıllık milli desteğin ardından halefleri, siyasi arenadaki kontrollerini yitirdiler. İsveçliler refah devletine sağlık ve sosyal güvenlik konularında sadakatle bağlı kaldılar, fakat ev konusunda daha iyi bir anlaşma istiyorlardı. Bunun karşılığında, belediye arazilerinin sınırlandırılması, ev yardımları, ipotek faizi giderimi ve başka iyileştirmelerle daha fazla İsveç'nin kendi evini satın alması ve hatta yapmasına imkân tanındı. 1970'te İsveç'te bütün yeni konutların yüzde 70'den fazlası kiralıktı; yalnız yedi yıl içinde oran-

^{*} Tarihe aykırılık haline, (ç.n.)
17 A.g.y., s. 878-879 ve 857.

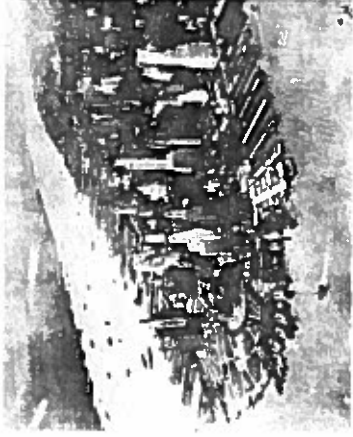
lar tersine döndü, tamamlananların yüzde 72'lik şaşırtıcı bir bölümü özel mülk iken, kiralıklar sadece yüzde 28'i oluştuyordu.

İnsanların kendi evlerinde oturmayı tercih ettikleri ortaya çıkınca İsveçliler tek-ailelik evler yönündeki gizli tercihlerini açığa çıkardılar. Burada yine, 1980 ortalarında tamamlanan evlerin çoğunluğunu tek-ailelik evlerin oluşturmasıyla oranlar tersyüz edildi. Neredeyse on yıl içinde Stockholm banliyölerindeki konut yapısı, sıkıca planlanmış toplu konut görüntüsünden eldeki arazi ve kaynakların özel girişim tarafından tamamen faydacı kullanımı yönünde değişti. Sonuç, görsel anlamda hiç çekici değildi: "Hayal gücünden yoksun, yeknesak sıralara birbirine yakın yerleştirilmiş evlerle, Amerikan banliyölerinin en beterini aklı getiriyordu." Fakat Peter Hall'un bildirdiğine göre,¹⁸ "talep muazzamdı ve kolaylıkla satıldılar." Olayların kontrolü yine uygulanabilirlikten geçiyordu - vizyondan çok gerçeklere hizmet ederek.

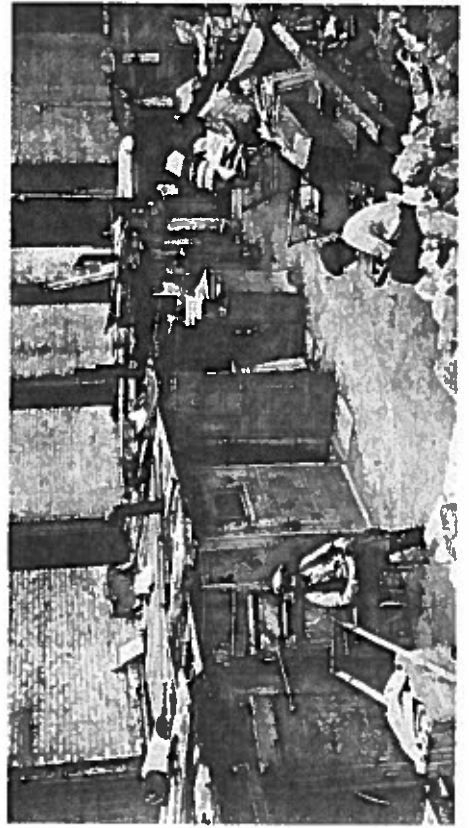


66

1880 ve 1920 arası Birleşik Devletlere yirmi milyon insan göç etti; bunların çoğu Ellis Adası'ndan geçti (66). Kuzey Amerika'nın sınai gelişimini güçlendirdiler ve New York gibi şehirlerin büyümesini hızlandırdılar. Hiç kuşku yok ki, hepsi daha iyi birer yaşam ummuştu ama çoğu için pek az şey değişti.



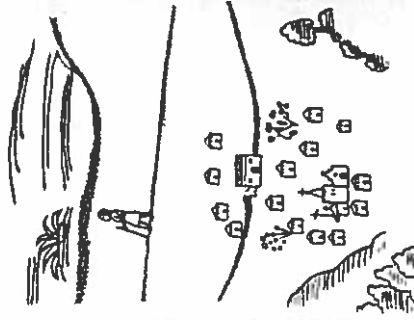
67



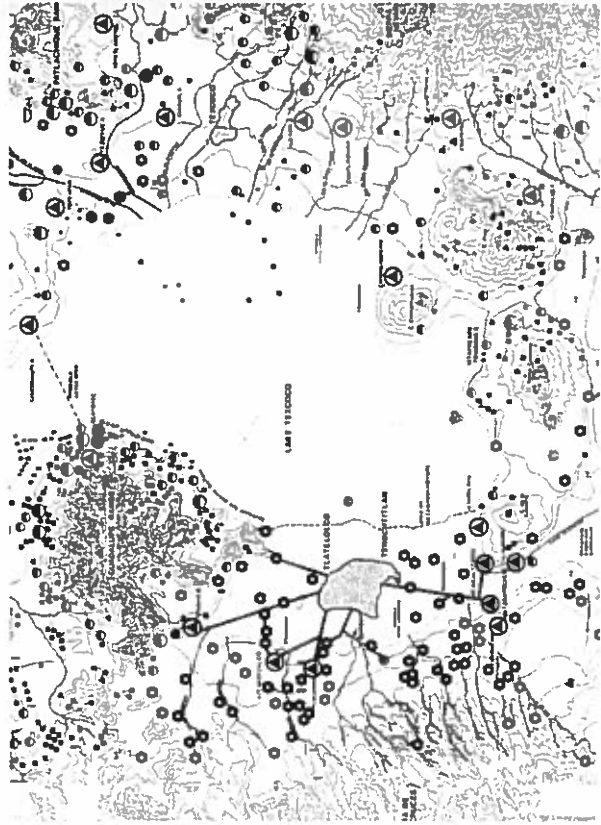
68



69

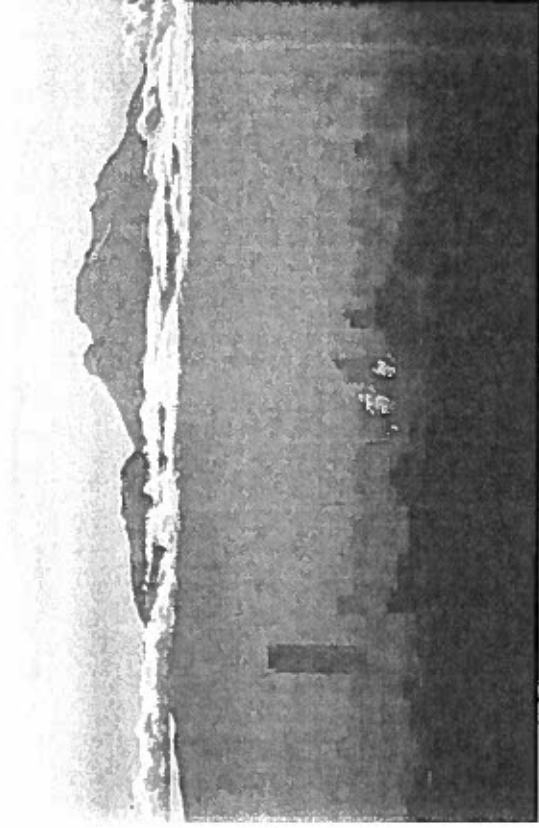


70

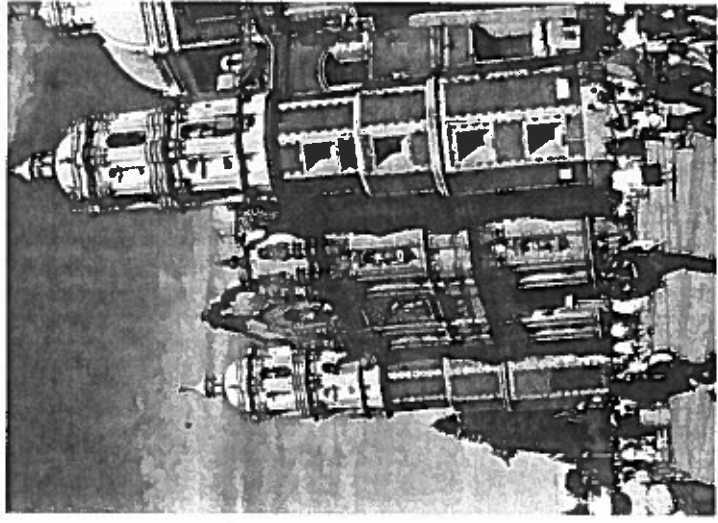


71

Mexico City on altıncı yüzyılda İspanyol "conquistadorlar" tarafından Aztek başkenti Tenochtitlan'ın yerinde kuruldu. Çığdas İspanyol ağaç baskıları (69-70) ve modern arkeoloji incelemeleri (71) Tenochtitlan'ın yüzlerce küçük yerleşimi barındıran bir coğrafyanın merkezindeki büyük bir göl üzerindeki bir adada kurulduğunu gösteriyor.

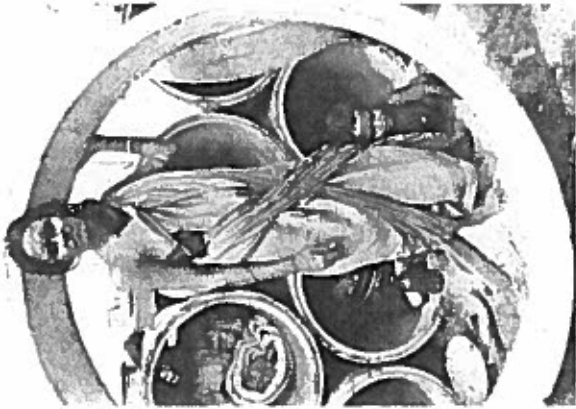


72



73

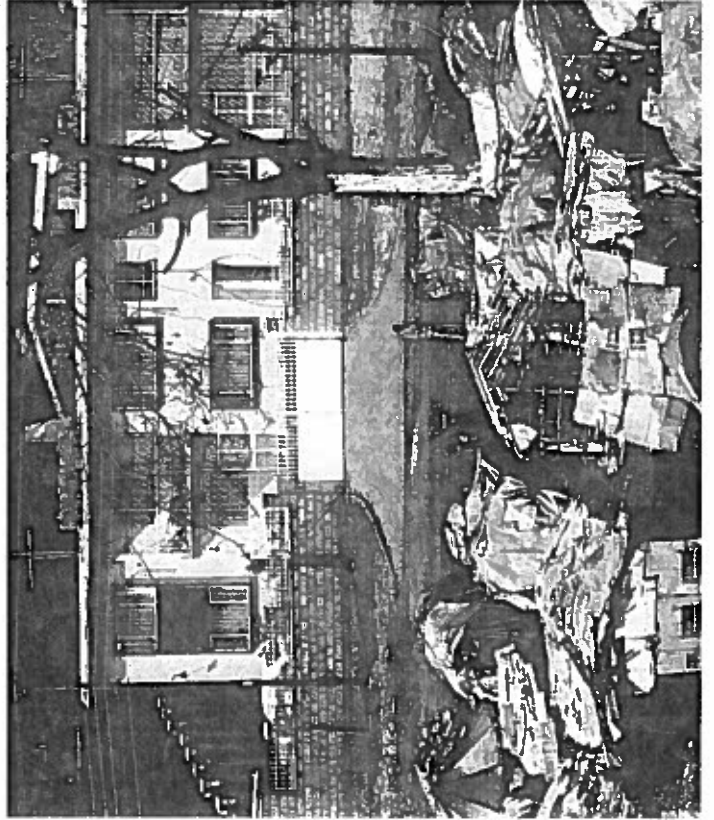
18.5 milyon insanıyla Mexico City (72), şu an Tokyo'dan sonra dünyanın en büyük ikinci şehri. Tenochtitlan'ın kalıntıları modern şehrin altında. Bir zamanlar Aztek başkentini çevreleyen göl kurumuş ve şiddetli çöküntü yaratmış durumda. Katedral de, bir dengeleme programı başlatılana dek, yıkılma tehlikesi içinde, temellerine doğru çökmekeçydi (73).



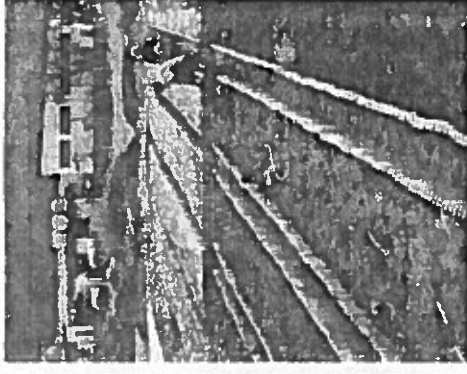
74

Kalküta'da anne ve çocuğu, kanalizasyon ve sel borularından kendilerine geçici bir ev yapmışlar (74). Nairobi'de aileler, zengin yerleşim bölgelerinde açık alanlarındaki çöpleri barınaklarda yaşıyor (75). Yaşam koşulları hayret uyandırıcı, çöplüklük utanç verici, fakat şehirler, hiçbir şeyleri olmayanlar için tek ve son umut.

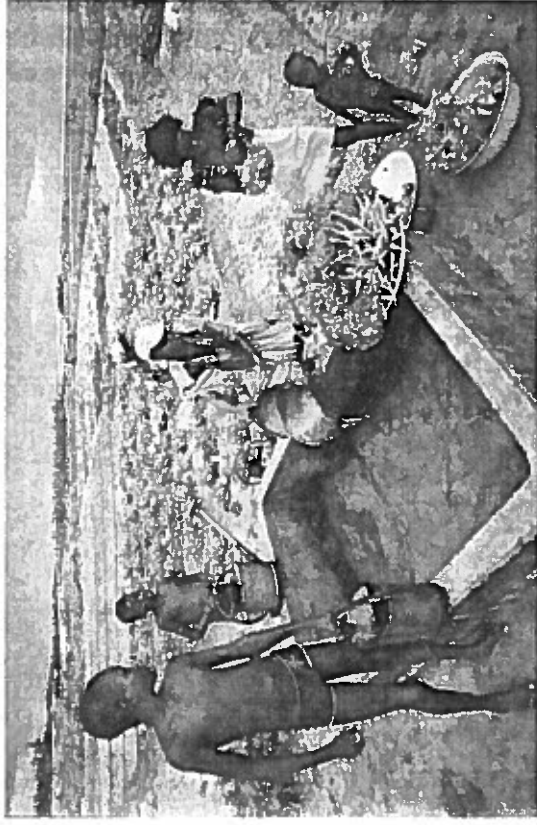
75



76

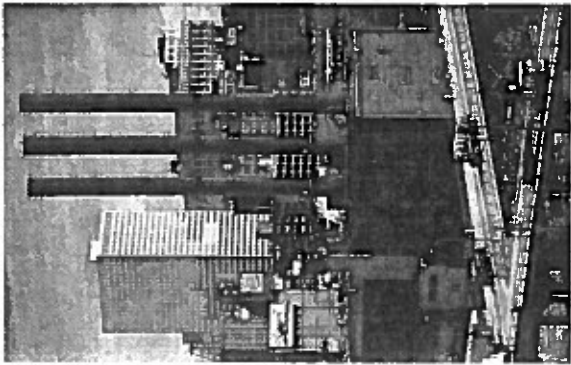


77

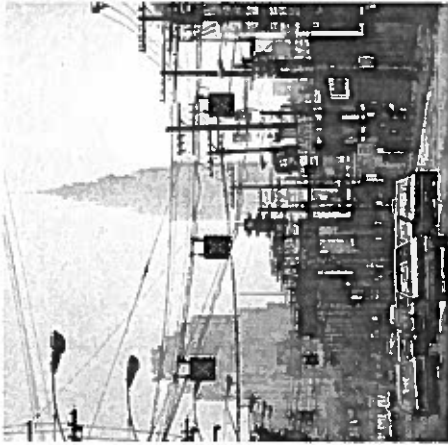


78

Şehir parkları ve parseller İkinci Dünya Savaşı sırasında İngiltere için, ev üretimi gıdanın önemli bir kaynağıydı (76). Havana (77) ve pek çok diğer üçüncü dünya ilkesinde benzer 'kent tarımı' tarım-sanayi statüsündedir ve pek çok vatandaş için hayatı bir gıda ve gelir kaynağı olmuştur.



79



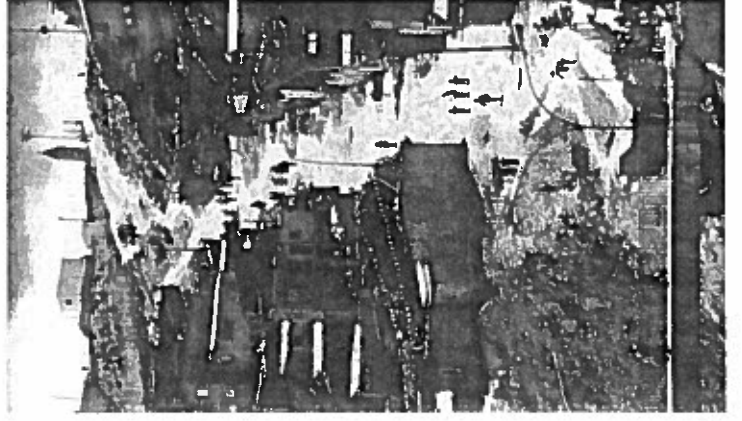
80

1796'da kurulan Cleveland, Ohio (79-80)
Amerika'nın sanayi gelişimini güçlendiren kay-
naklara erişimi sayesinde zenginleşti. Şehir kişisel
girişim sayesinde gelişti. Müstakil ev sahipliği,
banlyo gelişiminin özelliğini yansıtmakta (80).

81

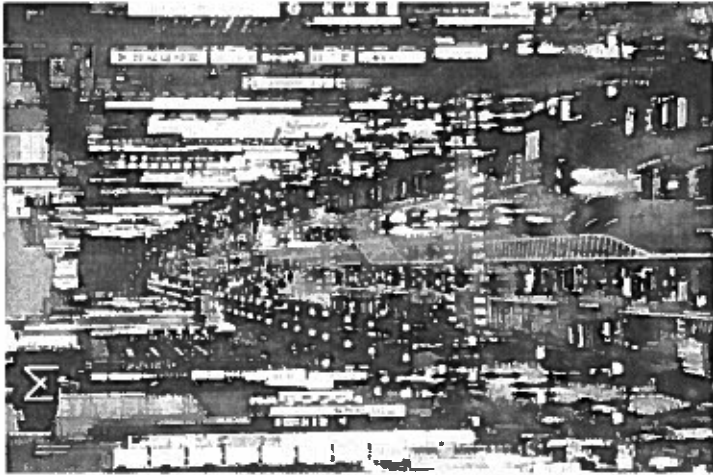


82



83

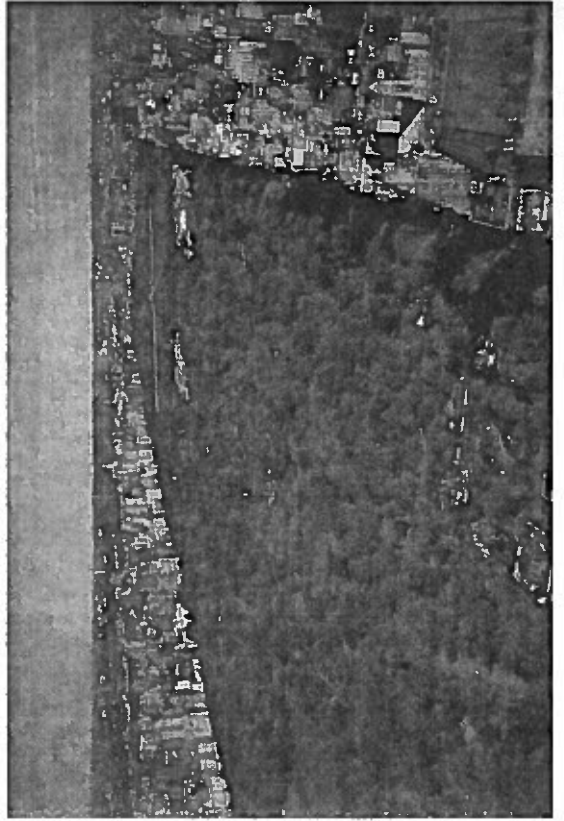
Herkese konut edinilme
taahhüdüne girmiş olan Stockholm'deki
kent gelişimini biçim ve özelliğini
belirleyen, sosyal ve demokrasi
ilkeleri iken (82), La Paz (83)
gibi şehirler neredeyse tamamen
kontrol dışı geliştiler, yeterli su,
sağlık ve diğer hizmetler mümkün
olusun olmasın, insanlar boş olan
her yere ev kurdular.



*Şehirler, insanlığın aslı evi
olmaya yazgılıdır. 2030'da
kadar, yerküre üzerindeki her
üç kişiden ikisi şehirde yaşıyor
olacak. Şehirler doğal düzene
ters bir görünüm sergiliyorlar;
şöyle ki, gelişim potansiyeli ile
dolu kırsal ortamlar, sürekli
bakım ihtiyacı içindeki Tokyo
(84) gibi şehirlerin hiç olmadığı
kadar doğal görünüyorlar. Fakat
şehirler hala bizi şaşırtabiliyorlar.
Araştırmacılar, New York
Central Park'taki (85) ağaçların
kırsaldaki emsallerinden daha iyi
geliştiklerini ortaya çıkardılar.*

84

85



19 ÖNSEZİ VE FIRSATLAR

Dünyanın en değerli gayrimenkullerinden bazıları şehirlerin sınırları içinde. Şehirlerin genişlemesinden ve hazırdaki varlıkların geliştirilmesinden edinilecek muazzam kârlar var. Londra'nın yakın tarihi ve Berlin'in yeniden birleşen Almanya'nın başkenti olarak yapılandırılması, ticari çıkar baskısı altındaki kamu meselelerinin yarattığı gerilimlere birer örnek niteliğinde.

Yirminci yüzyılın sonlarına yaklaşırken sosyal demokrasinin İsveç'te ve diğer yerlerde modası geçmiş olsa da, siyasi bir güç olarak öncesinin gücü kesinlikle sona ermiş değildi. Örneğin Britanya'da, Başbakan Margaret Thatcher'ın bir Serbest Pazar Ütopyasına yönelik vizyonu, 1980'ler ve 90'larda ülkeyi basan sosyalist ideolojilerden sıyrılma akımının sayesinde yol aldı. Thatcher, "Toplum diye bir şey yoktur," diye açıkladı. Refah devleti, "dadi devleti" unvanını almıştı. Bakanlar, sayıları artan milyonlarca işsiz 'bisikletlerine atlayıp' kendi mahallerinin ötesinde iş aramaya yönlendirildi. Büyük Londra Konseyi iptal edildi, spekülasyonların ve varlık geliştiricilerinin sahip olma güdülerinin üzerindeki dizginler, tamamen hükümetin hevesli desteğiyle gevşetildi; özellikle de şehrin doğu tarafındaki 2.000 hektarlık kullanılmayan rıhtım alanı geliştirilmeye açıldı.

1666'dan beri Londra'da en parlak gelişim fırsatlarını Rıhtım bölgesi sunmuştu, fakat bu defa olayların akışını çok farklı bir hareketlenme belirliyordu. Bu, Büyük Yangın değil, Londra Menkul Kıymetler Borsası'nın Ekim 1986'da serbestleşmesiyle yaşanan Büyük Patlama idi. Büyük Patlamada mali piyasalara yayılan serbest piyasa furçasında, rıhtımdaki gelişmelere dikkati çekecek iki

etmen belirdi: biri spekülâtif yatırımlara yönlenebilecek dev miktarlardaki sermaye, diğeri de şehirde had safhaya varmış olan işyeri ihtiyacı. Bu doğrultuda bu iki faktör, rıhtım bölgesinin gelişimini kapitalist öngörünün uçlarına taşıdı; söz konusu ilerleme mali düzensizlik, siyasi el çabukluğu ve yönetim eksikliği özellikleriyle tanımlanıyordu.

Rıhtımlardaki gelişmelerin en gözde parçası şüphesiz bir zamanlar Batı Hint Adaları'ndan şekerpancarı, Kanarya Adaları'ndan da muz taşıyan gemilerin demirledikleri, 800.000 m²'den büyük bir ofis kompleksi olan Kanarya Rıhtımı idi. Kanarya Rıhtımı muazzam bir gelişmeydi, Avrupa'nın en büyüğüydü, fakat tekil edilen büyüklüğün ve amacının yarattığı yaygın şaşkınlığa rağmen, kamu soruşturması talepleri reddedildi. Gerçekten de içeriden birisi, hatırlanmaya değer bir şekilde, planların "Doğu Hindistan Rıhtım Yolu üzerindeki bir *fish and chips* (balık ve cips) dükkânının ışıklı tabelasının plan uygulamasının" göre- ceginden daha özensiz bir dikkatle incelendiğine dair açıklama yapmıştı. Oysa 'siyasi görüşlerin' planı onayladığı ve bunun görüşme tutanaklarında kayıtlı olduğu biliniyordu.¹

Britanya'nın önde gelen mimarlarından Richard Rogers, Rıhtım Bölgesi geliştirmeye tasarısını 'bir fiyasko' olarak değerlendirdi. Ekim 1990'daki bir sem- pozyumda Britanya'da kent planlamacılığının durumu hakkında konuşurken, Londra'nın resmini, "neredeyse tamamıyla planlamacıların eline düşmüş, siyasi bir felç halindeki şehir" olarak çizdi.²

Savaşın ardından, konut edindirme, okullar, hastaneler vs. hakkındaki plan- laryla, yeniden yapılanmayla ilgili çok hevesli, hatta idealist bir tutum vardı. Mimarlar konseylere teklifleri ile başvuru kararlar da demokratik sürecin bir parçası olarak alındı. Bugünlerde bunun tersine işleyen bir durum var. İmkânını bulan, konsey için çalışmak istemiyor. Londra İli Meclisi (Büyük Londra Konseyi) artık yok. Hükümet politikası yüzünden bireysel daireler as- len vergi gelirlerini arttırmak için çabalyorlar... İnşaatlara gelinece, en önemli şey yatırımlardan en yüksek getiriyi edinmek. Bir yatırımcıya bir proje öner- sek, hemen, "Ağaçlara ne ihtiyacınız var, pasajılara ne gerek var?" diye soru- yor. Planlamacıların tek ilgilendiği şey ofis alanı. Eğer binanın en fazla on yıl içinde kendini amorti edeceğini garanti edemeyecekseniz onlara yanaşmanın hiç manası yok... Bunu size bir uyan olarak anlıyorum... Temel olarak ihti- yaç duyduğunuz, kamu alanını koruyacak bir kurumdur.³

1 Hall, Peter, 1998, s. 921.

2 Rogers'dan bahseden editör yorumu, Blomeyer ve Millzkot (ed.), 1990.

3 A.g.e., s. 34-35.

Richard Rogers Berlin'de konuşmaktaydı. Duvar yıkıltalı bir yıldan az olmuş- tu. Artık tekrar birleşmiş olan Almanya'nın başkenti olacak Berlin'in planlama seçenekleri üzerine düzenlenen iki günlük beyin fırtınası oturumları için Berlin Şehir Konseyi'nin bir araya getirdiği uluslararası mimar ve kent planlamacıların- dan biriydi. Berlin, beklentilerle uğulduyordu. Batı demokrasisinin, Moskova'ya nanık yapan taşırası olarak Doğu Almanya'da bir başına sürdürdüğü elli yıllık varlığın ardından, pek de olası görünmeyen öngörü gerçeğe dönüşmüştü. Sov- yetler Birliği'nin çöktüğünü ve şehrinin tekrar tek parça olduğu günleri göre- celerine inanma cesaretini bulduysa da, çok az Batı Berlinli bulabilmişti. Duva- rın öbür tarafındaki aileleri ve arkadaşlarıyla ilişkilerini sürdürdüler, eski günleri nostaljiyle andılar, fakat Batı Berlin'in asla komünistlere yenik düşmeyeceğine dair sarsılmaz inançlarına, şehirlerinin bölünmüş parçasıyla tekrar birleşeceği umudu asla eşlik etmedi. Omuzlarını silkip, mecazi hareketlerle duvarı göster- rek, olayların değişme ihtimalinin ne kadar düşük olduğuna dikkat çektilerdi. Berlin'in yeniden birleşmesi mi? Harika bir fikir ama imkânsız, derlerdi. Berlin hakkında benim görüşlerim savaş yıllarında geçen çocukluğumun baraj balon- ları ve şarapnel parçalarına uzanır: şehir bana, bizim Londra'dan daha beter bombalanması gereken bir canavarlar ininden başka şey ifade etmezdi. Çocuklu- ğa has kesinliklerin bertaklığında her şey çok basitti: Berlin düşman başkentiydi ve ortadan kaldırılmayı hak ediyordu. Yenilmiş ve yerle bir olmuş şehrin Sovyet birliklerince ele geçirilişinin filmi gösteren sinema haberleri yüzümüzü güldü- rürdü. Birkaç yıl sonra, ne olup bittiğini çok az bildiğimizde ya da hiçbir fikrimiz yokken sinema haberleri Berlin hava köprüsünden görüntüler verirken, bir ga- libin yüce gönüllü gururuyla şişinip seviniyorduk. Dakotaların inip, motorlarını dahi durdurmadan (bu yanlış bir hatıra olabilir) yüklenip tekrar kalkışlarının gece görüntülerinin yüzlercesinden ibaret dramatik görüntülerdi. Amaç, benim o zamanlar tahmin ettiğim kadıyla, sadece yenik düşmüş düşmanı doyurmak, ama operasyonun ölçüsü benim kavrama sınırının ötesindeydi. İçeriye yiyecek uçurmayı anlayabiliyordum; ama kömürü, hele bizimkiler at ve at arabasıyla gelirken, uçakla taşımak?

Popüler eğlencenin standart malzemeleri haline gelen savaş deneyimleri- nin doğurduğu önyargılar, toplama kampları ve savaş, ve Alman stereotipleri, İngiltere'nin savaş sonrasında Almanya'ya karşı geliştirdiği tavırlara en iyi ih- timalle bir kayıtsızlığın, en kötü ihtimalle de saldırgan bir olumsuzluğun sin- mesine sebep oluyordu. Bu benim için tanıdık, fakat Berlin'e ilk ziyaretimi ger- çekleştirdiğim 1972 yılında, meseleler konusunda en azından bir az daha geniş görüşlü olduğuma inanıyorum. Yakın zamana dek edindiğim kişisel deneyimler

duyadılığını mutlaka derinleştirmişti. Kırım, 1943 Martunda Berlin'de bir hava saldırısı sırasında doğmuştu. Babasından en son 1945 Martında, doğu cephesindeyken haber alınmıştı. Birkaç nesillik bir kadınlık ailesi ile tanışıldım; büyükbabaları, babaları, amcaları, ağabeyleri ve yeğenleri öldürmüş savaşlar boyunca Berlin'de yaşamış olan anne, büyükanne, halalar, büyük halalar ve kuzinlerle. Seksen yaşındaki büyükanne de dahil bazıları Duvarın ters tarafında yaşıyordu. Hayatta oldukları süre içinde durumun değişeceğine hiçbir inanimiyordu.

Fakat Berlin'in tarihi, hayalci esinlere kapılan herkesin gönlünde bir umut prıltısı saklamış olabilir, çünkü şehir 800 yıllık varlık sürecinde kayda değer bir yenilenme kapasitesi sergilemişti.

Birinci Dünya Savaşı ve yenilgi Almanya'nın belini bükmişti ama ülke oldukça kısa bir sürede 1924'te Amerika'dan esinlenerek yürüttüğü konan Dawes Planı'na da çok şey borçlu olarak, tekrar ayakta ve aktif hale geldi. Planın ana faydaları iki türüydü: öncelikle, Versailles'da yüklenilmiş felç edici tazminat ödemelerini daha makul ölçülerde yıllık ödemelere dönüştürdü, ikincisi kısa vadeli yabancı kredilerin sağlanmasına imkân tanıdı. Planın uygulanışından itibaren birkaç ay içinde enflasyon sanayi borçlarını temizlemişti ve içeri yabancı krediler akıyordu. Üretim kısa sürede savaş öncesi seviyelerine döndü ve Almanya'yı (Amerika'nın ardından) dünya ihracatçıları sıralamasında (malların yanı sıra imalat ürünlerinde de) ikinci sıraya, imalat ürünleri ihracatında ise dünya liderliğine oturttu. Bir yorumcunun bildirdiğine göre, bu, 'dünyanın tüm ekonomik tarihinde görülen en göz kamaştırıcı iyileşmelerden biri' idi.⁴

Almanya'nın ekonomik ve siyasi toparlanmasında en büyük faydayı Berlin sağlıyordu. Gerçekten de şehir, üzerine yağan rahat parayla, süregelen refahın güvencesinde, ilerisinde uzanan rahat olaylarla zıtlığı bugün net olarak görülebilen bir iyimserlikle doldurmuştu; 'Altın Yirmilerin' başkenti olarak uluslararası bir ün kazanmıştı. Belki o sıralarda, Berlin semalarındaki tek bulut, şehrin hızla artan nüfusuyla: Uzmanlar, Berlin'in on yıla kadar 4 milyondan fazla kişiye ev sahipliği yapacağını tahmin etmekteydi. Aslında nüfus 1933'te 4.2 milyona ulaşarak Berlin'i Londra ve New York'un ardından dünyanın üçüncü en kalabalık kent toplumu yaptı. Gerçi o zamana kadar Berlin, yüzölçümü açısından dünyanın zaten en büyük şehriydi.

1920'de şehir, resmen olmasa da, her zaman Berlin'in bir parçası olarak binlerce de, yöresel farklılıklarıyla her zaman şehrin büyüme ve gelişim planlarını

4 Angell, James, W., tarih ve kaynaklı alıntı: Ritchie, 1998, s. 329.

zorlaştıran, birbirine gevşekçe bağlı bir grup kasaba ve topluluğu kapsamak üzere sınırlarını genişletti. Sekiz kasaba, eli dokuz belde ve yirmi yedi kırsal yerleşim, eski Berlin'in merkez bölgesine katıldı ve böylece 65 km²'den 820 km²'ye, on iki mislinden fazla büyüyecek olan bir şehir yarattı. Alanın üçte biri (273 km²'si) ormanlık ve doğal araziydi. Dahası, Berlin Büyük Şehri'ni yaratan yasa- ma, büyük oranın öyle kalmasını da garanti etmişti.⁵ Bugün Berlin'in yüzde 43'ü ormanlar, göller, parklar ve tarım arazilerinden oluşur – toplamı 382 km² ile Manhattan Adası'nın (57 km²) yaklaşık yedi katı kadar bir alan. Bu açık alanın yüzde yirmisi, net bir rakam vermek gerekirse, Manhattan Adası'nın bir tami, bir de üçte biri kadar olan 76.4 km²'si korunan arazidir.⁶

Genişleyen sınırları sayesinde edindiği ek vergi gelirleri (ve alan) ile Berlin'in 1920'lerdeki planlama ekipleri, kendi modern şehir öngörülerıyla beraber 4 milyona kadar insanın konut, iş ve her türlü ihtiyacını karşılayacak bir altyapıyı uygulayabilecek durumdaydı. Merkez sanayi bölgesinin genişlemesine el veren dev enerji santrallerini kurdular, ve tüm dünyanın dikkatini çeken konut tasarımlarını finanse ettiler. Le Corbusier, Bauhaus ve diğerlerinin, modernist fantezinin dik kafalı günlerini bunlar; mimatların, toplumun doğasını ve şeklini, sadece insanların yaşadıkları yerleri yeniden şekillendirerek etkileyebileceklerine gerçek- ten de inandıkları zamanlardı. Gropius ve Mies van der Rohe Berlin'de çalıştılar. Bruno Taut ve Martin Wagner, dev Hufeisen (at nalı) yerleşkesini tasarladılar; bunun yenilikçi görünümü ve özelliklerinden ötürü büyük takdir kazandılar.

Daha pek çok plan vardı; hepsi rahat odalar, merkezi ısıtma ve sıcak su, sosyal merkezler, davetkâr bahçeler, ışık, açık alan içeriyordu... hoparlörden müzik yayını bile vardı.⁷

Heinrich Mann'ın dediğine göre, 1920'lerde Berlin, yeni tür bir insanlığın yaratılışı için bir atölye, bir '*Menschwerkstatt*' idi. Ne yazık ki 1930'larda çevirdikleri dümenlerde atölyenin ve Almanya'nın başına geçenler, buranın çıktısını, dünya savaşına sürükleyen sapkın bir etnik üstünlük ve bölgesel genişleme vizyonuna, Üçüncü Reich'in yaratılışına yönlendirdiler. 1945'e gelindiğinde, bu öngörüğü gerçekleştirme girişimleri Almanya'yı ve Berlin'i 1918'de olduğundan daha da büyük bir yıkıntı haline getirdi. Ardından Sovyet kontrolündeki Doğu Almanya'da Berlin'i bir başına bırakan abluka geldi; bunu da 1961'de şehri ikiye ayıran ve Batı Berlin'in tamamını çevreleyen Duvar rezaleti takip etti.

Duvarın sebebinin anlamak zor değil: On yılı aşkın bir süredir insanların binlercesi Doğu Berlin'den Batıya kaçıyordu. 1949'da 60.000'den biraz azı, 1953'te

5 Schwierzina, 1990, s. 14.

6 Berlin Şehri Federal Eyaleti, 1998.

7 Ritchie, 1998, s. 336.

330.000'den fazlası (Doğu Berlin'deki komünist rejim karşıtı şiddetli bildirilerde bulunulan yıl); 1956'da yaklaşık 280.000 kişi (Macaristan İsyanının yılı). Geride kalanlar için hayat giderek daha korkunç bir hal alıyordu. Önce hemşirenin ayrılmasının ardından hastane koşullarının kapatılması gerekiyordu. Fabrikalar bomboştu ve pek çok otobüs ve tren sürücüsünün ayrılmasıyla Doğu Berlin'in bazı kısımlarında kamu ulaşımı durma noktasına gelmişti. Pek çok profesyonelin ayrılması da oldukça sıkıntı yarattı. Alexandra Richie'nin bildirdiği kadarıyla, 1961 itibarıyla 5.000'lik askın doktor ve dişi; 2.000 bilim adamı (çoğu 45 altındaydı); yüzlerce akademisyen (Leipzig Üniversitesi'nin Hukuk Fakültesi'nin tamamı dahil) Batıya kaçmıştı – hatta Sovyet askerlerin bile sayısında kayda değer bir azalma vardı.⁸

Doğu Almanya'nın 1961'de bir yıkımla karşı karşıya olduğu açıkta, ve kaçış telaşı da bununla orantılı bir şekilde arttı; yalnız Temmuz ayında Batı Berlin'e geçen insan sayısı 30.415 idi, bunu Ağustos'un ilk haftasında 21.825 kişi takip etti. Artık Doğu Almanların ablukayı tekrar uygulayacaklarına dair yaygın bir beklenti vardı; fakat ne CIA'nın, ne de Müttefik askeri haber alma hizmetleri olsun kimsenin 13 Ağustos Pazar sabahının erken saatlerinde ne olacağına dair en ufak bir fikri yoktu. Akşam üzerine dek, Doğu Almanlar Batı Berlin'i 115 km'lik beton bloklarla ve dikenli tellerle kuşattı. Tamamında, o ana kadar 3 milyon Doğu Alman Batı Berlin'e geçerek yerel makamlara kaydını yaptırmıştı; 430.000 kadarının da tescil olunmadan geçiş yapmış olduğu tahmin ediliyor.

Komünizmin çöküşü ve Kasım 1989'da duvarın nihai yıkımının ardından, bir bütün oluşturmak üzere şehrin iki yarısının birleşmesi, Berlin'e tarihte hiçbir şehrin görmediği vizyon ve fırsatların; yeni bir şehir, yeni bir dünya düzeni öncülüğünde yeni bir başkent olmanın yolunu açtı. Fakat bu öngörülerini gerçeğe dönüştürmek o zamana dek karşılaşılmamış, muazzam boyutta zorluklar içeriyordu. Kırk yıllık bir fiziki ayrılığın ardından Doğu ve Batı Berlin'i bölen, Duvarın zor kapanmış yarasından fazlasıydı. Kabaca bölünmüş yapımlar o zamana dek iki farklı kent toplumuna dönüşmüşlerdi – bağımsız, kendine yeterli ve yönetim felsefeleri ile temelde birbirinden ayrı; aslen iki şehir. Bölmenin her iki tarafında da tamamen farklı bir kamusal yapılanma ağı, hizmetleri ve destek sistemleri gelişmişti; birbirine doğrudan uyum sağlayabilenler olduysa da, bunlar çok azdı. Duvarın kaldırılması yeniden birleşme sürecinin sadece ilk ve en dramatik aşamasydı. Bunu, ayrı sistemleri basitçe birbirine bağlamakla kalmayıp, aynı

⁸ Richie, 1998, s. 715-16.

zamanda onları rahatlıkla işler bir birim, tek bir şehir bütünü olarak tamamlamanın karmaşık sorunları takip etti.

Bir şehrin altyapısının en göze batan kısmından işe başladılar: yol ağlarının dan.⁹ Kayda değer derecede kısa bir zaman aralığında, önceden Doğu ve Batı Berlin'i birleştiren 189 yol tekrar bağlandı ve hizmete girdi. Spree Nehri'nin iki Berlin arasında sınır görevini gördüğü pek çok yerde, yolları yeniden birleştirmek, köprüleri yeniden kurmak ve hatta birkaç yenisini inşa etmek demektir. Tamamında, yedi ana nehir geçidi ya tekrar kuruldu ya da sıfırdan inşa edildi. Yol ağını yeniden birleştirmek pahalı bir işti – sadece 1994'teki maliyeti 35 milyon dolardı, fakat zemin üstüne harcanan her bir dolara karşı, ikiden fazlası yerin altında uzanan binlerce tüpgeçit, boru, oluk, kablo ve kanala harcanmaktaydı. Su ve atık boşaltma sistemleri, elektrik ve gaz dağıtım hatlarının hepsinin uygun yerlerde tekrar bağlanmaları, gerekli yerlerde tamir edilmeleri, ihtiyaç olan yerlerde de yenilerinin kurulması gerekiyordu.

Sonra, yerin hem altında, hem üstünde, aynı bütçeleriyle, şehrin tümüne hizmet etmek üzere yeniden bağlanan raylı ulaşım vardı. Ve tramvaylar: gerçi bu, ortak çalışma ve karşılıklı faydaya örnek oluşturacak şekilde, şehrin bir tarafının yeniden yapılandığı, diğerinse yenilendiği bir yeniden birleştirme meselesi değildi. Batı Berlin'de tramvay sistemi 1960'larda tamamen kaldırılmıştı; Doğu'da antikalarmış hat ve dolaşan kısım hizmetteydi – seferleri şehrin doğusunun biraz dışındaki yeni büyük yerleşimlerin sakinlerine de hizmet vermek üzere genişletilmişti bile. Yeniden birleşmeden bu yana, Doğu Berlin'in tükenmiş sistemi ve eskimiş trenleri son teknoloji ile yenilenmedi, bununla beraber sistem şehrin batı yanına başlarıyla yeniden uygulandı.

Berlin'in kendini tamamen kaynaşmış modern bir şehir ve tekrar bir bütün olarak görmeye başlayabilmesinden önce, güçlendirilecek, tamir edilecek, yeniden bağlanacak ya da kurulacak onca sistemin içinde, Doğu ile Batı arasındaki sosyal ve fiziksel uçurumu insanın nazarında en manidar şekilde gözler önüne seren örnek, sadık telefon sistemi idi. Doğu Berlin'in telekomünikasyon ekipmanının çoğu 1926'ya dayanıyordu. İki ya da daha çok kullanıcı için ortak hat kuralı vardı, ve o zaman bile herkesin evinde telefonu yoktu; Doğu Berlin telefon rehberi ciltsiz, ince bir kitap kadardı. Doğuyu batıya bağlayan sadece 72 hat vardı 460 hat ise ters yönde çalışıyordu. Doğu ve Batı Berlin'in sıradan vatandaşları, yani Duvar'dan ötürü ayrı düşen aileler, hiç basitçe telefonu kaldırıp, istedikleri zaman birbirleriyle konuşamazlardı.

Yeniden birleşme bütün bunları değiştirdi. Deutsche Telekom, 1990 ıla 2000

⁹ Bu ve takip eden paragrafların önceliklik dayandığı kaynak, Stimmann, 1997.

arasında Berlin'in telekomünikasyona yaptığı 10 milyar dolarlık yatırımla şehri, konu hakkında dünyadaki gelişmelerin ön cephesine taşıdı. Kurulum programının ilk üç yılı içinde Doğu Berlin'de 320.000 yeni hat bağlantısı yapıldı; şu an yeniden birleşen Berlin'in telefon rehberi üç koca cildi doldurmakta ve ağırlığı Münih, Stuttgart, Frankfurt'un rehberlerini iki üç küçük kasabanınkiyle beraber tartacağını zamankinden de fazla. İnternet çağında telefon rehberlerinin pek işe yarayacağından değil ya – özellikle Deutsche Telekom, merkez Berlin'de 14 km²'lik bir alandan başlamak üzere şehrin eski bakır kablolarının yerine, Federal ve Eyalet hükümetine, bakanlıklara, elçiliklere, meslek kuruluşlarına ve binlerce bireye yüksek hızda broadband* teknolojisine anında erişim imkânı sunan fiber-glas ağını döşedi.

Ya yeni Berlin'deki yaşam alanı? Yeniden birleşme ve Almanya'nın başkenti olarak şehrin yeni statüsünü dikkate alan nüfus artışı tahminleri, Berlin'in 2010 yılına kadar 300.000 yeni yerleşimci bekleyebileceğini gösterdi; 1990 yılında 3.5 milyon sakinine konut sağlayamamış olan Berlin'in. Süregelen eksiklikleri ve öngörülen ihtiyaçları karşılamak için şehir 2010'a kadar sağlanacak 400.000 yeni konutun; daha az öncelikli olarak da 150.000 konutun planlarını onayladı. Yüzey alanının yüzde 43'ünü kaplayan orman, göller, parklar ve tarım arazileriyle (bunun ancak yüzde 20'si korunmaktaydı), Berlin'de yeni konutlar için arazi sıkıntısı yoktu. Aslında plan, eklenecek konutların yüzde 90'ının var olan meskun alanların ve yapıların yoğunlaştırılması ile meydana getirilmesini öngörüyordu: boş alanlara inşaat yaparak; daha açık yapılarıdaki yoğunluğu arttırarak; var olan binaların zemin planlarını genişleterek veya fazladan kat ekleyerek; tavanaralarını ve çatı boşluklarını dönüştürerek. Yeniden birleşmenin ardından gelen ilk on yılda planlama makamlarınca onaylanan yeni konaklama birimleri, Berlin'in açık alanlarının sadece 3.864 hektarına el koymuştu.¹⁰

Berlin'de müstakil aile birimleri yerine her zaman apartmanların kabul lenilen ve görüldüğü kadarıyla tercih edilen konut türü oluşu bir şans – ve şehrin bol geniş alanı dikkate alınır, bir tür ikilemdi de. Tabii ki şehrin bu tip konaklamayı sağlama konusunda, Büyük Frederick'in 1747'de çıkardığı konut yasasına¹¹ kadar uzanan bir tarihi vardı (Bkz. s. 147-148). Bu yasa mülk spekülasyonlarına Berlin'in merkezinde üç katlı 'ideal' apartman bloklarını yaptırmaya imkânı tanımış ve James Hobrecht'in şehir için hazırladığı planlar aşırı uçlara taşınmıştı. Yirminci yüzyılda şehir makamları konut sağlama konusunda asli sorumluluk üstlenmişlerdi. 1930'ların Berlin'inde ve İkinci Dünya

* geniş bant. (ç.n.)

¹⁰ Berlin Dijital Çevre Atlası, 2002.

¹¹ Richie, 1998, s. 161-2.

Savaş'ın ardından yine Berlin'de şehir konut idaresi mal sahipleri ve planlamacılarla ortaklık kurarak, inşaat ve yeniden yapılanmaların finansmanında düşük faiz sağladı; karşılığında, konutların kararlaştırılan bir bölümü, piyasa oranlarının oldukça altında olması öngörülen düzenli kira ödemeleri ile düşük geliri çalışanlara ayrılacaktı. Bu tür anlaşmaların çoğu, Berlinlilerin yüzde 90'ının bugün, çoğu apartmanda olma kaydıyla, kiralık mülkte yaşadıklarının altını çizerek hâlâ yürürlükte.

Doğu Berlin'deki devletin beşikten mezara herkese konut ve hizmet sağlayacak olması, tabii ki komünist ideolojinin parçasıydı. Bununla beraber, sorumlu yetkililer şehirde dev Stalinci apartman bloklarını yükseltmekte ve sınırlarında her birinin 100.000'den fazla insan barındırdığı uydu kasabalar kurmakta usra olsalar da, inşaat becerileri içlerinde yaşayacak olan insanların yaşam süresinden uzun dayanacak standartlarda inşaat yapmaya pek yeterli değildi. Yeniden birleşmenin ardından Berlin'in tüm meskun yerleşimleri üzerine yapılan bir inceleme, eski Doğu Berlin'deki 1.7 milyon apartmanın Avrupa Birliği standartlarına getirilmesi için yoğun çalışma gerektirdiğini ortaya koydu: yeni çatılar, yeni mutfaklar, yeni banyolar, yeni pencereler, yeni elektrik kabloları, yenilenmiş gaz şebekesi, yapı tamirleri, su yalıtımı, izolasyon ve varillerce badana – hem içe, hem dışa. 1990'ların sonu ve yirmibirinci yüzyılın başları süresince bu iş, yılda 100.000 onarım hızında düzenlenmiş bir plan çerçevesinde sürmekteydi.

Richard Rogers'ın da konuşmacı olduğu toplantı, 1990'larda yeni Berlin için planlar geliştirme ve görüş alışverişinde bulunmak üzere düzenlenen binlerce toplantının ilkiydi. Yeni bir bin yılın köşesinde duran, dönüp baktığında arda 800 yıllık bir kent tarihi duran; küresel bir dağarcığın, çevre tetkik ve değerlendirmesinde en son teknolojinin emrinde durduğu şehir, mümkün olan her konuda tamamen görüş alma ve oy birliği çerçevesinde ilerleme konusunda anlaşılır bir endişe içindeydi. Berlin'in öncü Stadtförüm'u –Şehir Forumu– 'katılımcı planlama' terimi ile anılan stratejinin temel birimi olarak 1991'de kuruldu. Anafikir, şehrin yeniden kurulumu ve gelişimi konusunda kullanıcılar ve sağlayıcılar arasında bir görüş alışverişi ve tartışma platformu sağlamaktı. Öne sürülen amaç "onay yönelimli diyalog ve rasyonel müzakere" idi.

İlk iki yıl boyunca Stadtförüm ayda iki kere, iki gün süre ile cuma ve cumartesi toplantı toplandı. Berlinliler, şehir planlamacıları, mimarlar, kent geliştirme uzmanları, bölge yetkilileri, çevreciler, işadamları, avukatlar ve diğerlerinden oluşan uzman bir kesimin gerçekleştirdiği sunumlara katılmak ve yorum getirmek üzere davet edildiler. Stadtförüm, Berlin halkının bir bütün olarak, şehrin ne

olacağını tanımlama görevine dahil edilmesi yönünde samimi ve tamamen öv-güye değer bir çabaydı. Şüphesiz, iyi şeylere vesile oldu, fakat nesnel bir bakışla değerlendirildiğinde, özellikle göze batan tarafı insanları en çok rahatsız eden konularda yetersiz kalıyordu; örneğin halkın zarif yapılar ve boş alan beklediği, planlamacıların ise büyük paralar döndürecek bir grup bina kondurmak istediği iç şehrin geliştirilmesi gibi.

Bu olayda sözü geçen, çağlar boyunca sayısız şehirde olduğu gibi, uygulanabilirlikti. 1995'te 30 milyar doları bulan borç ve 2.3 milyar dolarlık yıllık faiz ödemeleri ile¹² Berlin metelîge kurşun atıyordu. Şehir merkezine ait mülkler, özellikle de eski Doğu Berlin'deki geniş araziler yeniden birleşmenin ardından planlamaya uygun hale geliyordu. Hepsi de son derece değerliydi ve çoğu şehre aitti. Önde gelen Alman ve uluslararası şirketler, finansçılar ve planlamacılar şehrin geliştirilmesine yatırım yapmak üzere sıraya dizilmişlerdi. Berlin'i, New York, Londra ve Paris'in yanında modern bir dünya şehri olarak ayağa kaldıracak kurumsal ofis kompleksleri, fiyakalı bir şekilde yükselen apartman kuleleri ve elit bir alışveriş bölgesi kurmak istiyorlardı. Şehrin belirleyici özelliklerinden olmakla beraber, bölge yapılandırma düzenlemelerinde de öngörülen destekli konutlar ile ticari ve meskun yapılardan oluşacak bir karma yapıya pek ilgi göstermiyorlardı.

Stadtforum'da Berlinliler devamlı olarak var olan binaların korunması, toplu konut gelişimlerinin devamı ve işyeri binalarının kısıtlanması çağrılarında bulundular. Fakat bu görüşler planlamacılar tarafından pek benimsenmedi – hatta şehir yöneticilerince de. Bazı koşullarda, mal sahipleri Berlin // *Meclisini* çıkarlarına uymayan planlama kararlarını geri çevirmeye bile ikna ettiler ve özellikle gerici bir hareketle *Meclis*, yeni Berlin'de planlamaya açılan en prestijli alanlardan iki tanesi olan Potsdamer Platz ve Alexanderplatz gibi¹³ büyük projelerden sorumlu olan bölgelerden önemli yetkililerinin tamamını geri aldı. Gerçekten, Sony ile bir Amerikan ortağının Potsdamer Platz'ı geliştirme planları ile "şehre neredeyse şantaj yaparak yönetimi ele geçirdiği" iddia edildi. Yükseklik ve kamu alanı konusunda özenle hazırlanmış bütün kurallar gözardı edildi. Sonuçta bugün, Sony Center'ın Potsdamer Platz'daki baskın çelik ve cam yapısı, *New Yorker*'ın bildirdiğine göre, "o kadar keskin ve itici ki, içeri girmenin bir yolunu bulabilmeniz dahi kendinizi hiç rahat hissetmezsiniz."¹⁴

Böylece, yeniden birleşmenin Berlin için ilk başta mümkün kıldığı çarpıcı idealizmin yerini ticari çıkar aldı; belki de aksi mümkün değildi, çünkü masraf-

lar en şaşıla beklenilenin bile önünde ilerliyordu. Avrupa'nın en büyük ve en çetin kapitalist ekonomisi için bile eski sosyalist komşusunu devralıp kendine katmanın 'ağır bir öğün' olduğu belli oluyordu. İlk on yıllık masrafların resmi rakamı, resmi olmayan tahminler bunun iki katını gösterse de, 500 milyar markın (yaklaşık 330 milyar dolar) biraz altındaydı.¹⁵ Bazı devrelerde, Alman hükümetinin 2000'e dek, yeniden birleşmeye 800 milyar dolar harcadığı bildirildi – bu, her Alman adam, kadın ve çocuğa vergiler kanalıyla 12.000 dolar olarak yansiyordu.¹⁶ Parasal gerçekler netlik kazandıkça önsözlerin bulunmasına şaşmamalı. Federal Hükümet yeni bina planlarında daha uygun boyutlar için kesin-tiler yaptı, sosyal konularda devlet finansmanı ve Berlin'deki kira yardımlarında ciddi kısıtlamalar bulundu.

Nihayetinde, Berlin Ütopya olacak değildi. Yine de, mali uygulanabilirlik önceliğini korusa da, şehir Richard Rogers'ın 1990'da konuştuğu toplantıda sunduğu felaket senaryosunun önüne geçti. Kamu alanına genel prensip olarak saygı gösterildi. Göze çarpan (ne yazık ki Rogers'ın Potsdamer Platz'a kendi katkısını da içeren) birtakım istisnalarla beraber, binlerce yeni ve tadilat görmüş binanın mimarilerinde tutarlı bir yüksek standart yakalanmıştı. Birkaçını ki ise çarpıcı nitelikteydi. Daniel Liebeskind'in dünyanın her köşesinden takdir toplamış, akıllara durgunluk veren, son derece etkileyici eseri Musevi Müzesi göz alıcı bir başka eser olarak çok takdir toplayan, Sir Norman Foster'ın yenilediği, üzerine yerleştirilen cam kubbenin iç çeperini çevreleyen meyiden ziyaretçilerin yeni Berlin'in manzarasını seyredebildiği eski Reichstag binası gibi.

Federal Alman Parlamentosunun (Bundestag) Bonn'dan Berlin'e taşınışı, yerleştiği Reichstag binası ve tepesindeki saydam kubbeden vuran ışıla yakan müzakere salonu, yeniden birleşme sürecinin zirvesiydi. Bundestag, 7 Eylül 1999'da düzenlenen bir törenle, güzelle yenilenmiş parlamento binasının mükiyetini resmen devraldı –bugünün bütün ülke için özel anlamı vardı, çünkü Almanya Federal Cumhuriyetinin aynı zamanda 50. doğum günüydü. O zaman bu, gerçekten de, Berlin'in kendine has yarattığı bir geleneğin içinde bir doğum anydı– 1450, 1701, 1871, 1920, 1945, 1961, 1989 ve 1990'da tekrar birleşmiş bir Almanya'nın başkenti.

Fakat şehir tamamlanmış olmaktan çok uzaktı. Hâlâ Avrupa'nın en büyük şantiyesiydi. Ziyaret eden gazeteciler, 6.000'i aşkın şehir yetkilisinin idari yönetiminde çalışan, sayıları 5.600'ü aşan bir mimarlar taburunun belirlediği planlara göre, resmi tescilli 130.000 işçinin (ve kayda alınmamış birçok yabancının)

15 Milner, 2000.

16 Wallace, 1999, s. 38.

şehri yeniden kurmak üzere çalıştığı inşaat alanlarının tepesine dikilmiş 700 vinçten bahsediyordu. Tüneller, istasyonlar, raylar ve anayolların kesileceği bir anayol ve raylı ulaşım kavşağı için şehrin kalbinde Regent's Park büyüklüğünde bir delik açıldığında, Spree Nehri'nin bile geçici olarak yatağı değiştirilmişti. Kepçeler, Hitler'in Üçüncü Reich'in başkenti olacak Berlin için dikilmesini emrettiği bir zafer takının temellerine çarpuğunda çalışmaları bir süre askıya alındı. Temeller bir savaş gemisi büyüklüğündeydi. Hitler'in takının yanında Arc de Triomphe* bir anahtar deliği gibi kalacaktı. İkinci Dünya Savaşı bunun asla tamamlanmamasını sağladı.

Her birinin şehirde kendi izini bıraktığı sarsıcı karışıklıkları Berlin, önde gelen pek çok şehirden fazla yaşadı. Şehrin etrafına kurulu olduğu Brandenburg Kalesi vardı; imparatorluk hırsının Prusyalı başkenti oldu; 1920'nin bölgesel genişlemesi; Nazi yükselişinin dev amblemleri; Soğuk Savaşın Doğu-Batı ya-pılandırmasındaki karşılıklı düşmanlık, ve şimdi de hayret uyandırıcı yeniden birleşme olgusu. Her aşamanın doğası anın koşullarınca dikte edilmiş olsa bile, akla yatkınlık ve geçerlilik ölçütü her zaman takip eden olaylarca belirlendi. O zaman, yeni Berlin yoluna nasıl devam edecek?

Görünürde, bölünmüş bir şehrin iki parçasını bir araya kaynaştırmak ve yenilemek ve Berlin'i ülkenin başkenti ilan etmek, komünist Doğu Almanya'nın düşüşüne akılcı ve faydacı bir tepkiden çok idealist bir jest gibi gözüküyor; özellikle de bu şehir tekinsiz bir şekilde Avrupa'nın doğu ucuna yerleşirse. Şüphesiz iş çevreleri Bundestag'ın ardından Berlin yollarına koyulmakta pek gönüllü davranmadı. Sony ve Daimler Benz, gözlerini karartıp bütün Avrupa faaliyetlerini Berlin'e taşıdılar, fakat çoğu Alman ve çokuluslu firma bekle-gör tavrını benimseyerek, şehir merkezine yakın açtıkları temsil birimleri ile katulmalarını sınırlı tuttular. Berlin'de kurulmuş olmasına rağmen Siemens bile geri taşınmaya ikna olmadı. Ve Almanya'nın sancak eri Lufthansa, Berlin'den ancak kısa mesafe uçuşlar düzenliyor; Amerika, Afrika Orta ya da Uzakdoğu yolcuları ise Frankfurt üzerinden uçmak zorundalar.

Bununla beraber Berlin çokulusluları ve şimdiki ya da geçmişin büyük Alman şirketlerini geri getirmeye ikna edemiyor olsa da, yirmibirinci yüzyılın yeni iş girişimlerinde daha başarılı olabilir. Şehrin bu konuda birkaç tane dünya çapında, kendi lehine artı değeri var: Güne yakalamış bir altyapı, bir sürü alan ve sıcak bir ortam, çevre yönetimi ve yenilenebilir enerji konusunda dünyanın en ileri kent politikası, ve en önemlisi, Berlin'i Avrupa'nın *büyük* başkenti yapabilecek potansiyelde bir konum.

* Paris Zafer Taki, (ç.n.)

Sovyetler Birliği'nin çöküşünden beri sekiz Doğu Avrupa millleti, Avrupa Birliği üyelik adaylığına uygun hale gelecek ölçüde ekonomilerini yeniden canlandırdılar. Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Latvia, Litvanya, Slovenya ve Slovakiya (artı Kıbrıs ve Malta) başvurdular ve 2004'te üye oldular ki, bu da üye sayısını neredeyse iki katına, on beşten yirmi beş devlete çıkardı. Bu, "daha önce kimsenin görmediği ve insanların 15. yüzyıldan beri hayal ettikleri bir Avrupa."¹⁷

Birleşmiş ve ekonomik açıdan kaynaşmış bir Avrupa kıtasının, Berlin Duvarı'nın yıkımından sadece 15 yıl sonra belirişi, potansiyel olarak sosyal, kültürel ve ekonomik anlamda muazzam geniş açılımları, faydaları olan olağanüstü bir siyasi kazanç. Yeni üyeleri ile beraber AB nüfusu bir gecede 370'ten 480 milyona turmanacak; bunların tamamı tek bir pazarda ve çoğunlukla tek para birimi ile faaliyet gösterecek. AB yüzde 30 genişleyecek. Bu arada en temkinli akademisyenler bile, genişlemenin AB'nin tamamına sağlayacağı kazancın yıllık 33 milyar Avroya ulaşacağını tahmin ediyorlar. Bunun üçte ikisinden fazlası yeni üyelerin ekonomilerinden sağlanacak.¹⁸ Bu senaryoda Avrupa'nın ağırlık merkezi doğuya doğru kayacak. 2020'ye kadar Berlin kıtanın tam yürüğünde, Avrupa'nın başkenti iken, Brüksel, Madrid, Londra ve Paris kıtanın ucunda klanlardan olabilir.

Şehrin raylı ulaşım sistemlerine 7 milyar sterlinlik yatırım yaparken belli ki Alman Demiryollarının da aklında bu vardı. Avrupa'yı Paris'ten Moskova'ya ve Stockholm'den Viyana'ya kateden iki büyük demiryolu güzergâhı, tam Berlin merkezinde, 430 m'lik cam salonu, eli sekiz yürüyen merdiveni, otuz yedi asansörü ve Reichstag'a, bakanlıklara, elçiliklere ve temsilciliklere rahat ulaşımı ile göz kamaştırıcı, yirmibirinci yüzyılın yeni Lehrter Bahnhof'ta* kesiyor.

Berlin'e dair son söz tabii ki Karl Scheffler'e aittir: "Berlin asla olmayan, fakat devamlı bir oluşum sürecinde bir şehirdir."¹⁹ Bu sözler 1910'da yazıldığından bu yana Berlin pek çok şeye dönüştü, pek çok şey oldu. Londra ve diğer bütün büyük şehirler gibi, bittiğinde harika bir yer olacak.

¹⁷ Anders Fogh Rasmussen, Danimarka Başbakanı, Temmuz 2002'de Danimarka'nın Avrupa Birliği'nin altı aylık başkanlığını alırken yaptığı konuşması.

¹⁸ Baldwin, François ve Fortes, 1997.

* Merkez Gari, (ç.n.)

¹⁹ Alintu: Richtie, 1998, s. 1.

ADIMLARIMIZ FAZLASIYLA AĞIR

Şehirler medeniyeti tanımlayıcı eserler olmakla beraber, kendi sınırlarının çok ötesindeki bölgelere zarar verebilen kapasitelerinden ötürü tehlikeli birer parazitlerdir. Şehirlerin küresel çevre üzerindeki ekolojik etkileri, yükükükleri ile her türü orantıdan uzak. Yakında, insanlığın çoğu şehirlerde yaşıyor olacak. Ekolojik dengesizliğin ıslah edilmesi gerekecek.

Berlin mi, Londra mı? Venedik, Vancouver, Abijan, Tahran mı, yoksa Tokyo mu? Seçme şansımız olsa yaşayacağınız şehri nasıl seçerdiniz? Ekonomi göçerleri için cevap tabii ki net ve basit: Bir iş bulma şansı sunan hangisine ulaşılabilirseniz. Pekki, bu temel seviyenin biraz daha üstünde, herhangi bir yerde uygulanabilecek yetenek ve becerilere sahip biri olarak (ve dil sorununu da bir tarafa bırakırsak), nasıl seçerdiniz? Bu sadece kişisel konfor ve mevcut hizmetler standardı ile ilgili bir mesele mi, yoksa bir şehrin fiziki yapısı ve çevresel bütünlüğü de en az bunlar kadar önemli mi? Ya kültürel değerleri – gazetelerin kalitesi, radyo ve televizyon; spor hayatı ve olanakları; galeriler, konser salonları ve müzeler? Sosyal değerler de önemli. Gerçekten de, bir kişinin bir şehre karşı tavrının, o şehirde geçirdiği ilk birkaç saat içindeki kişisel tecrübesinden derinden ve daimi olarak etkilendiği düşünülebilir. Gülümseme kalpleri kazanır, hırlaşma ile bir yere varılmaz.

Meselenin can alıcı noktası 'hayat kalitesi'; dünyanın önde gelen insan kaynakları danışmanlarından birinin, bir şehri diğerinden daha çok ya da az çekici kılan etmenlerin bir anketi ve nicelik ölçütü olarak sunduğu, çok yönlü bir kavram.¹ Dünyanın başlıca şehirlerinden 215'ini sundukları hayat kalitesine göre

¹ Mercer Human Resource Consulting, 2002/4.

sıralayan yıllık anketler, temelde hükümetlerin ve uluslararası şirketlerin, yurtdışına gönderdikleri personel için uygun ücret ve ödenekleri tayin edebilmelerine yardımcı olma amacı taşır. Dünya nüfusunun çoğunun şehirlerde yaşıyor olacağı zaman, yaklaşırsanız, uluslararası ticaretin küresel gündemdeki artan önemini de göz önüne alırsanız, ticari sektörün temel bileşenlerinden olan insan kaynakları danışmanlarıncaya gerçekleştirilen bu hayat kalitesi değerlendirmeleri, aynı zamanda şehir gelişimi ve yönetimini şimdi ve gelecekte etkileyebilecek fikir ve trendlerin bir kanıtı olarak da yorumlanabilir.

Anket, 'hayat kalitesi' üzerine, ekonomik, siyasi, sosyokültürel ve doğal koşullardan iklim, konut, kamu hizmetleri, ulaşım, tıp ve sağlık hizmetleri, okullar, su, sansür ve tüketim mallarına erişim ve restoranlar, eğlence etkinlikleri ve diğerlerine uzanan 39 temel belirleyici etkeni saptayarak değerlendirmekte.

100. sırada yer alan New York bir ölçüt oluştururken, şehirlere bu temel çizginin üzerinde veya altında puan veriliyor. Kırk bir Afrika ve Hint Okyanusu şehrinden hiçbirinin ilk 50'ye girememesine şaşmamak lazım; gerçekten de bunların arasında en yüksek dereceyi 80. sıradaki Cape Town ve 85. sıradaki Johannesburg alıyor, sırasıyla 84.5 ve 83.5 puanla. Ayrıca 19 Afrika şehrinin dünyanın en kötü durumdaki 25 şehri sıralamasına girmesine, ya da Kongo'daki Brazzaville ve Pointe Noire'nin, Orta Afrika Cumhuriyeti'ndeki Bangui'nin ve Sudan'daki Hartum'un (her biri ortalama 33.75 puanlık skorla) dünyanın en az ilgi gören beş şehri olmasına şaşmamak gerek. En beteri, güvenlik sorunlarının ve rizikolu altyapının, skorunu 2003'teki 30.5'ten 2004'te 14.5'e indirdiği Bağdat.

Aynı şekilde, en üst sıradaki Zürih ve onu izleyen Cenevre, Vancouver, Viyana ve Auckland (ortalama 106 puan ile) ile Avrupa, Avustralya-Asya ve Kuzey Amerika şehirlerinin tabloda baskın halde oldukları tahmin edilir. Ölçüt şehir New York, Madrid ve Japonya'da Kobe ile beraber 40. sırada yer alıyor. Ya bu bölümün başında adı geçen şehirler? Berlin 15., Londra 35.; Abijan 173.; Tahrir 167. ve Tokyo 33. sırada. Venedik ise ankete dahil edilen şehirler arasında bulunmuyor.

106.5 puanla tüm sıralamanın başındaki Zürih, 25. sıradaki Brisbane'e (102 puan) sadece 4.5 puan fark atarken, şehirler üzerine daha net bir fark ölçümü arayan birinin, şehirlerin hayat kalitesi değerlendirmelerindeki daha belirleyici sıralamalara yönelmesi gerekli. 2002'deki anketin çevresel koşullara öncelik tanımamayı seçmiş olması anlamlı, hatta yüreklerdirici. Burada geçerli olanlar hava kirliliği, atık imhası ve kanalizasyon sistemlerinin etkinliği, ulaşım ve genel temizlik; Zürih tek hamlede tepeden, toplu sıralamada ilk 50'ye dahi girmemiş

olan Japonya'nın Tsukuba şehri ile 10. sıraya düştü. Benzer şekilde Viyana (toplu sıralamada 2.) 39. sıraya, Vancouver (toplu sıralamada 3.) 17. sıraya, 2002 toplu sıralamasının gururlu dördüncüsü Sidney ise çevre sıralamasında ilk 50'nin tamamen dışına düştü.

Calgary 2002'de toplu sıralamanın 39. sırasından yükselip çevre sıralamasının başına çıkmıştı ve onu Honolulu takip ediyordu (toplu sıralamada 22. sıradan). Aşırı hava kirliliği, Mexico City'yi çevre açısından dünyanın en itici şehri kılıyordu, Avrupa'nın en beteri ise 196. sıradaki, Mexico City'ye sadece yirmi sıra fark atan Atina idi. Kamu ulaşımı sorunları, aşırı izdiham ve kapasitesinin sınırlarını zorlayan atık imha sistemleri ile Londra 102. sırada idi; Roma ve Paris, benzer sorunlarla, sırasıyla 98. ve 84. sıralardaydı. Gerçekten de, çevresel sıralamalarda Avrupa şehirlerinin durumu genelde çok kötüydü, aralarından ancak on üçü ilk 50 içindeydi; ve bunların sekizi – yüksek bir çevre bilinci ile ün salmış yerler olan İsviçre'de ya da İskandinav'daydı. Calgary ve Honolulu'nun ardından üçüncü sıradaki Helsinki, Avrupa'nın çevresel açıdan en çok tutulan şehriydi; üst sıralara bakılırsa, iyi hava kalitesi, boş alan ve genel olarak izdi-hama rastlanmaması bir şehri en çekici kılan özellikler. Berlin özel bir durum; altyapı işleri ve yeniden birleşme tamamlanmasında çevre sıralamasında yükselmesi bekleniyor.

Tabii ki, alt sıraları son derece cazip bulan diplomatlar ya da yöneticiler olabilir – ne de olsa en bonkör ücret ve ödenekler burada olacaktır – fakat dünyanın en büyük insan kaynakları danışmanlıklarından birinin –şüphesiz modern kurumsal girişimin kahinlerinin– bir şehrin sunacağı hayat kalitesini belirleyen faktörlerinin ön cephesine çevreyi koyuyor olması gerçeğinde, dünya şehirlerinin geleceği ile ilgilenenler için bir umut ışığı mevcut.

En azından gelişmiş dünyada, eko-eylencilerin haber başlıklarını işgal eden gösterilerinden, market raflarını dolduran organik ürünlere, Avrupa Birliği'nin çevreye zarar veren maddelerin kullanımını yasaklayan yönetmeliklerine ve bu doğrultuda doğrudan hayat kalitesini etkileyen standartlara uyum yükümlülüğündeki hükümetlere kadar, şehir sakinleri ile ilintili hale gelen çevresel koşulların önemi giderek artmakta. Uygulanabilir çevre standartları oluşturma güdümünün tarihi birkaç onyıla zor bulur, ama etkileri şimdiden görünür durumda. Artık Avrupa, Sanayi Devriminden bu yana geçirdiği tüm dönemlerin de olduğundan daha temiz şehirlere, daha temiz havaya, daha temiz nehirlere ve plajlara sahip. Ve bazı durumlarda sayfiyenin, uzun zamandır kırsal-kentsel zıtlığını şekillendiren olumsuzluklara meydan okur bir şekilde şehirlerin içine doğru ilerlediği de oluyor.

Londra örneğin, o kadar yoğun ağaçlandırıldı ki, 2002'de Birleşik Krallık Ormanlık Komisyonu, şehrin bilinen ilk Orman Korucusunu atamayı uygun buldu. Böylece Londra, Britanya'nın resmi olarak tanınan en yeni ormanı oldu.² 'nanması güç olsa da, Londra Büyükşehir arazisinin tamamının beşte biri, bir koruluk olarak betimlenebilecek derecede sık yetişen ağaçlarla örtülü; ve bu sadece Epping ve Waltham ormanları, sık ağaçlandırılmış Richmond Parkı, Bushey Parkı ve hatta Hyde Park için geçerli değil. Aslında şehirde 65.000 kadar ağaçlık alan ve dikili ağaç var; toplamında 7.000 hektarlık alanı kapsıyor ve bunun 5.000 hektarlık bölümü, en az 10 hektarlık araziye yayılı korulardan oluşmakta. Dahası, Londra ormanlarının üçte ikisi tarihi ormanlık alan olarak tescilli, ki bu da bu arazinin, başlangıçta Britanya'nın tamamını kaplayan ormanların kalıntıları olduğunu düşündürüyor.

Londra'nın yeni Orman Korucusu, var olan ormanlık alanların eğlenme ve dinlenme amaçlı kullanımını özendirme ve şehrin çorak alanları ile 'kent çöllerinde' yenilerinin kuruluşunu yönetmekle görevli. Bunun arkasında duran resmi felsefe, yirmibirinci yüzyılda ormancılığın ağaçlardan çok, insanlarla ilgili bir mesele olduğunu ortaya koyuyor. Geçmişte, Ormanlık Komisyonunun ilgi alanının, ticari kereste kaynağı olarak büyük, iğne yapraklı ağaç ormanları dikmek olduğuna dair yaygın bir kanı vardı. Komisyon bunu hâlâ yapmakta, ama aynı zamanda, "ormanları tepelerden aşağıya, kasaba ve şehirlere getirmeyi" de planlıyor. Dediği kadıyla, insanların sadece ormanlık alanda olmakla kendilerini daha iyi hissettikleri konusunda açık bilimsel bulgular var. Bir koruluğun yeşil alacalı gölgesine adım atıktan birkaç dakika içinde nabız ve kas geriliminde ölçülebilir düzelmeler görülüyor. Böylelikle koruluklar, şehirdeki stres seviyelerinin azalmasına yardımcı oluyor ve Londra bu yeni düşünceden faydalanan tek yer değil. Britanya'nın diğer bölgelerinde de Halk Ormanları yaratılmasına milyonlarca sterlin harcanmakta; en çok da geleneksel sanayilerin yüzyıllık çevre zararlarını iyileştirmede doğrudan yardımcı olacakları Manchester Büyük Şehrinde ve Merseyside bölgesinde.³ Çürüyen cüruf yığınları ve terk edilmiş fabrikaların yerlerinde ormanlar büyüyecek.

Her ne kadar resmi belgelerde gerçekler yeterince açık gösterilse ve para harcanmaya çoktan başlanmış olsa da, bu küflü kent coğrafyalarında ormanlık kaçamak yerleri yaratma tasarlarının gerçekçi olmayan bir yanı var. Bir türü akla yatkın görünmüyor. Fakat bu kuşku hali doğal dünyanın muazzam doğurganlığını hafife alıyor. Sadece, terk edilmiş bir asfalt yolda çimenlerin nasıl kök

saldığını düşünün; ve bir de kendi haline bırakılsa bir şehrin nasıl yeşillığe boğulabileceğini hayal edin. Ben ki, benim parselimde biten, sincapların gömüldükleri (ve muhtemelen de unuttukları) düzinelerce meşe palamudu ve atkistanelerini son yirmi yıldır yoluyor olmasam, şu an 60 m'lik muhteşem bir ormanlık araziye sahip olmuştum.

Ozellikle ağaçlar, resmen gemlenemiyor. Botanikçiler onları klmaks btki örtüsü olarak tarif ediyorlar – ve koşulların izin verdiği her an ve her yerde, elde olmaksızın ormana dönüşüyorlar. Dahası, New York City'den edinilen bulgulara göre, ağaçlar şehirlerde, bitişikteki kursalda olduğundan daha iyi yetişiyorlar: daha hızlı büyüyor ve daha irileşiyorlar.

Üç yıllık bir projede bilim adamları, kesilmiş parçalardan yetiştirilip şehir merkezlerinin çeşitli bölgelerine, Long Island'a, ve yaklaşık 100 km ötedeki Hudson Valley'deki çeşitli kentsel ve kırsal bölgelere dikilmiş olan Amerika karakavğunun gelişimini takip ettiler.⁴ Çoğu insan toprak ve hava kirliliğinin, şehirde yetişen ağaçların gelişimini engelleyeceğini varsayar, ama aslında şehir ağaçları kırsal emsallerinden iki kat daha hızlı büyüyorlardı. İlk başta araştırmacılar bunun, şehir merkezlerinin banliyölerden daha sıcak olmasından, kirliliğinin, daha fazla karbondioksit (fotosentezin gerçekleşmesine yarıyor) ve nitrojen oksit (potansiyel bitki besinleri) içermesinden kaynaklandığını düşündüler. Fakat daha ileri araştırmalar, fark yaratmanın şehrin avantajları değil, kırsal koşulların olumsuzlukları olduğunu ortaya çıkardı. Yüksek seviyelerdeki ozon kirlenmesi kırsal alanlarda ağaçların gelişimini engelliyordu. Ozon oldukça hasar verici bir bitki zararıdır.

Bulunanlar, bilinenin aksini çağırıyor. Kırsal kesim, ağaçların ve tüm bitki örtüsünün en iyi yetişmesi gereken yer. Ozonun, cilt kanseri riskini artıran UV radyasyonunu filtre eden iyi bir şey olması gerekli. Stratosferde azalan ozon seviyeleri kaygıya yol açıyor. Nasıl oluyor da şehir merkezinde olduğundan daha fazlası sayfiyede bulunuyor bunun? Aslında ozon, her ne kadar güneş ışığının araba egzozu gibi kirlitcilerle etkileşime girdiği her yerde oluşsa da, öylesine reaktif ki, kirlenme seviyelerinin yeterince yüksek olduğu yerlerde kısa sürede tekrar yok oluyor. New York şehrinde bu seviyeler çok yüksek, ve ozon daha oluşurken bile, onu ortadan silip süpürüp şehri bir güzel temizleyecek ve ozon seviyelerini Güney Kutbu'nda kaydedilen değerlerden aşağı seviyelerine indirmeye yetecek miktarda kirlitciler mevcut. Işın düşündürücü tarafı, ozon yoğunlaşmasının gelişimi durdurup çiçeklenmeyi engellediği yerler, daha az kirliliğe olan banliyöler ve bunların ötesi.

4 Gregg, Jones ve Dawson, 2003, s. 183-187.

2 Forestry Commission, 2002.

3 Forestry Commission, 2002.

Bir başka çalışma, New York şehir ortamının, insanların katkısı olmaksızın, 'doğal' ortamlardan daha fazla çeşitli ağaç türünü çekebileceğini ve barındırabileceğini ortaya çıkardı.⁵ Bu da beklenenin aksine; fakat şehir park kayıtları, New York Botanik Bahçesinde 1930'larda köknar çamı ormanı olan 18 hektarlık arazinin 1980'lere kadar karma bir ağaç korusuna dönüştüğünü tartışmasız bir şekilde ortaya koyuyor. Norveç akça ağacı, kara kiraz ve Asya mantar meşesi, köknarın yerini alan ağaçlardandı. Doğrudan insan müdahalesi olmaksızın, elli yıldan az bir süre içinde orman tamamıyla değişmişti.

Görünen o ki, yeni bitki örtüsü, çevredeki şehirlerin bahçe ve sokaklarının da dikili olan mantar meşesi ağaçlarının ve diğerlerinin tohumlarının rüzgârla savrulması ya da yabancıl hayatla taşınmasıyla gelişti. Fakat uzun süredir köknar ormanı olan bir arazi kadar yabancı bir yerde tutunmayı nasıl başardılar? Ekologlar cevap arıyorlar. Beliren bir faktör şu ki, şehirdeki çözülüm oranları kırsal alandakinden çok daha hızlı, bunun temel sebebi ise şehir ormanlarındaki toprağın çığ gibi artan bir toprak solucanı nüfusu barındırması; kırsal orman toprakları ise barındırmıyor. Belli ki, şehrin çevresel koşulları ve çevreleyen kırsal alanlarla ilişkileri hakkında araştırılması gereken hâlâ çok şey var.

Şehir çevreleri, şehir ormanları, uluslararası insan kaynakları danışmanlarının hayat kalitesi değerlendirmeleri... bunlar dünya şehir sakinlerinden çoğunun hararetle tartışacağı (ya da konuşacağı) konular değil; çünkü onlar, fakirlik ve birtakım temel ihtiyaçlardaki eksikliklerin temel sorunları oluşturduğu daha az gelişmiş dünyada yaşıyorlar. 11. bölümde verilen bazı rakamları tekrar etmek gerekirse (bakınız s.....), az gelişmiş dünyanın kent nüfusu, gelişmiş dünyanın kent nüfusunun zaten iki katı, ve neredeyse altı misli daha hızlı büyümekte. Dünyanın en fakir kıtası Afrika'da, şehir sakinlerinin nüfusu 1950-2000 arasında neredeyse on misli artarak, 32,7 milyondan 309,6 milyona yükseldi, ve Afrika'nın toplam nüfusunun (o zamana kadar yaklaşık 1,5 milyara varacağı tahmin ediliyor) yarısından fazlasının şehirlerde yaşıyor olacağı 2025 yılına kadar, tekrar iki misline çıkması bekleniyor. Bu insanların çoğu şehre taşındı, çünkü hayatta başka umutları yoktu. Zürih, Vancouver ya da ön sıralardaki diğer şehirlerin kendi sakinlerine sundukları kalitede bir hayatın tadını sürmeyi ummuyorlar, ama yine de bir iyileşme beklentileri var. Temiz su, sıcak bir ev ortamı, elektrik. Acaba bunları edinme şansları var mı?

5 Hamilton, 1999.

Dünya ticareti ve servet dağılımı gelişmiş Batı ekonomileri lehine böylesi meyilliyken pek yok.⁶ Şimdilik, küresel nüfusun yüzde 40'ını oluşturan en fakir ülkeler, dünya ihracatında ancak yüzde 3'lük bir pay sahibiler. Bu arada, küresel nüfusun ancak yüzde 14'ünü oluşturan Batı ülkeleri, dünya ihracatının yüzde 75'ini gerçekleştiriyor. Bu uyumsuzluk paranın harcanma şekline kadar uzanıyor. En fakir ülkelerin çok az seçeneği var, fakat Batı, her yıl sadece tarıma destek için 350 milyar dolar harcayabiliyor. 350 milyar dolar! Sadece çiftçilerin ucuz gıda üretimini sürdürmeleri için (ki aslında hiç ucuz değil, çünkü destekleme vergilerden karşılanıyor). Bunun skandal niteliğindeki bir sonucu, Avrupa'daki ineklerin durumunun dünya insan nüfusunun yarısından fazla olması. Dünyaya çapında gelişmekte olan ülkelere 2,8 milyar insan, günde 2 dolardan az parayla geçinirken, Avrupa'da ortalama bir inek günde 2,20 dolar ödenek ve diğer yardımlardan yaratılıyor.

Bu eşitsizliğin ayıbbı, tek bir yılın tarım ödenekleri ile çok şeyin yapılabiliyor oluşunda. 350 milyar dolar, dünyanın en fakir ülkelerinin şehir sakinlerinin hayat kalitesini iyileştirmede çok, hem de çok işe yarardı: 170 milyar dolar dünyanın tamamı için temiz su ve güvenli kanalizasyon sistemine yetirdi; 30 milyar dolar, yirmi yıl boyunca herkese enerji erişimi sağladı; 13 milyar dolar herkese temel sağlık hizmetleri ve beslenme sağlandı – ve geriye eğitim, HIV/AIDS, malarya ve tüberkülozla savaş, altyapı geliştirmeleri ve bakımı, bütçeye uygun konut inşaatı için yeterli para kalırdı... Hepsi de Batı'nın bir yılda çiftçisine ayırdığı ödenekten karşılanabilirdi.

Açıkçası, dünya yaşam standartlarını her yerde kabul edilebilir standartlara yükseltecek kaynak ve imkâna sahip. Sadece bu konuda bir şeyler yapma kararlılığı eksik. Tarihsel bir bakış açısından, zengin ve fakir ülkelerin, örneğin terazinin bir ucundaki Addis Ababa ile diğer ucundaki Zürih'in hayat kalitesi arasındaki bugünkü uyumsuzluğun, ondokuzuncu yüzyılda Avrupa ile Kuzey Amerika arasındaki uyumsuzluğa benzer yapıda olduğunu söyleyebilirsiniz. Sanayi Devrimi bazı insanları çok zenginleştirdi, daha çoğunu da mahrumiyet içinde bir yaşama zorlayarak, kırılan bir toplumsal çevre yarattı: Sağlıksız, güvensiz (ve şiddetli devrim tehditlerinin eksik olmadığı) ve sadece fakirleri değil, toplumun her bölümünü doğrudan ilgilendiren bir çevre. Ekonomik medivrenin en tepesindeki ve orta seviyesindeki insanlar, aşağı basamakların kendi altlarında çürüyüp çökmesi konusunda özellikle hassaslardı. Belki, aşağıdakilerin koşullarının iyileştirilmesi ile kazanılabilecekler dair öngörüler bile vardı. Böylece, ondokuz-

6 Bu ve takip eden paragraflarda verilen istatistikler, *Earth: Health Check for a Planet and its People under Pressure*.

zuncu yüzyıldan yirminci yüzyıla dek, yaşam standartlarının yükseltilmesinde özgeçmişlik ve hayırsızlığın yanı sıra kişisel çıkar da önemli rol oynadı. Kişisel çıkar zorlayıcı bir teşvik... Önünde beliren ciddi tehlike karşısında, ancak bir şansın alternatif yol ve strateji arayışına girmez. Şu an da buna benzer bir şeyler gelişiyor. Değişimi ekleme gücüne sahip olan gelişmiş ülkelerde insanlar, hayat kalitemizin gereksinimlerinin küresel kaynaklar üzerindeki sürdürülemez talebinin giderek daha çok farkına varmakta. Yeryüzü üzerinde çok ağır adımlar atıyoruz – özellikle de şehirlerimiz konu olduğunda.

Şehirler her zaman ekonomik gelişimin motorları ve insan başarıları takım yıldızındaki en parlak yıldızlar oldular; fakat bugün kendilerinden çok daha büyük yük bölgelerin çıktılarını kendilerine doğru çeken ve tüketen – ve sisteme çok azını iade eden kara deliklere de, her zamankinden çok benziyorlar. Aslında, bugün şehirler her ne kadar dünyanın karasal yüzeyinin yüzde 2'sini kaplasalar da, dünya kaynaklarının yüzde 75'inden fazlasını kullanıyorlar. Bu, insanı kendine getiren bir istatistik ve 1990'larda çevre bilimcilerinin geliştirdiği bir kavram, bunun küresel ekosistemler için işaret ettiklerine kuvvetli bir tanımlama getiriyor. Buna *ekolojik ayak izi* diyorlar – herhangi bir şehrin, bölgenin ya da ekonominin içine veya dışına doğru enerji ve madde akışını ölçen ve bu akışın desteklenmesi için gereken üreten arazi ve suyun toplam miktarını hesaplayan basit fakat kapsamlı bir araç.⁷

"Londra'nın 120 katı büyüklüğünde olan şey nedir?" diye sorar, Britanya'nın Çevre Departmanı için hazırlanmış olan bir rapor. Cevap: "Londra'nın ihtiyaçlarını karşılamak için gerekli olan arazi alanı." Bu Londra'nın *ekolojik ayak izi*. Şehrin çalışmasını, dev miktarlarda kaynaklar tüketip, dışarıya ciddi miktarlarda da katı, sıvı ve gaz atık veren muazzam bir makine misali analiz ettiklerinde, araştırmacılar, Londra'nın sadece yaklaşık 1,500 km² alan kaplamasına rağmen, şehrin gereksinimleri ve atık imhasının karşılanması için aslında kabaca 20 milyon km²'ye ihtiyaç duyduğunu keşfettiler. Şehir, Britanya nüfusunun sadece yüzde 12'sine ev sahipliği yapmasına karşın, aslında Britanya'nın üretken arazisinin tamamına denk bir alanı kullanıyor. Gerçekte, tabii ki Londra'nın ihtiyaçlarını karşılayan ufuklar Britanya Adalarından da uzaklara, Kansas'in buğday ovalarına, Mato Grosso'nun soya fasulyesi tarlalarına, Kanada, İskandinav ve Amazon ormanlarına, Assam ve Kenya Dağı'ndaki çay üretim merkezlerine kadar ırak diyarlara uzanmakta.⁸

⁷ Wackernagel ve Rees, 1996, s. 3.

⁸ International Institute for Environment and Development, 1995, alıntı: Wackernagel ve Rees, 1996, s. 91; Girardet, tarihsiz; Chambers, Simmons ve Wackernagel, 2000, s. 134.

Ve Londra, arka bahçesinin ölçütleri bu şekilde alınmış tek şehir değil. Dünyanın hayat kalitesi sıralamasında en önde gelen şehirlerinden Vancouver'ın 114 km²'lik sınırları içerisinde yaşayan aşağı yukarı yarım milyon insanın ihtiyaçlarını karşılamak için ihtiyaç duyduğu alan kabaca 20.000 km². Bu, şehir sakinlerinin hayat kalitelerini sürdürmek için, şehrin kendisinin neredeyse 180 katı bir alanın üretim çıktısını kullanıldıklarını gösterir. Ve bu rakama deniz kaynaklarının kullanımı da eklenirse, toplam 24.000 km²'ye ya da şehir büyüklüğünün 200 katından fazlasına yükselir.⁹

Bir grup İskandinav araştırmacı, araştırmalarını bir dizi kaynak girdisi ve atık çıktısı ile sınırlı tuttular; fakat o zaman bile, Baltık Denizi'nin toplama havzasındaki en büyük 29 şehrin, kendi alanlarından en az 565 kat daha büyük orman, tarım, deniz ve sulak alan ekosistemlerini kendilerine mal ettiklerini buldular. Dahası, bulduklarından yola çıkarak yapılan tahminler, dünyanın en büyük (nüfusu 250.000'i aşan) 744 şehrinde gerçekleşen karbondioksit salınımının, dünyanın tüm ormanlarını bir araya getirdiğinizdeki emme kapasitesini yüzde 10 aştığını ortaya koydu.¹⁰

Tamamında bu çalışmalar ekolojik ayak izlerini tanımlamakla kalmıyor, aynı zamanda dünyanın gelişmiş ve gelişmekte olan bölgeleri arasında kaynak kullanımını konusunda açılan muazzam aralığın bir ölçütünü de oluşturuyorlar.¹¹ Her bir kişinin kullandığı alan bazında ifade edildiğinde, örneğin, rakamlar Kuzey Amerika'daki (tamamı kabaca 300 milyon olan) her bireyin, toplamda dünya yüzeyinin 4.7 hektarlık alanının kaynağını tükettiğini gösteriyor ki, bu alan neredeyse 10 futbol sahasının büyüklüğüne denk. Bu arada, Hindistan'ın bir milyar sakininden her biri ortalama sadece Wimbledon'daki merkez kortun yarısı büyüklüğündeki 0.4 hektarla idare ediyor. Ve bu uyumsuzluk, Kuzey Amerika'daki insanların yüzde 80'inin şehirde yaşadığını dikkate aldığımızda daha da sarsıcı bir hal alıyor; zira çoğunun, 10 futbol sahası büyüklüğündeki çalışma bahçesi bir yana, pencere ötü çiçekliği bile yok. Hindistan'da insanların ancak yüzde 30'u şehirlerde yaşıyor; kalanı doğrudan yarım tenis kortlarından geçiyor.

Belli ki, son 200 yıldır artan makineleşme hızı ve tüketim talebi şehrin doğal dünyaya olan bağımlılığını azaltmadı, arttırdı. Şehirler, ticaret, teknoloji ve ulaştırma her ne kadar kent yerleşimcilerinin toprak ile doğrudan bağlantısını ortadan kaldırmışsa da, onları birbirine bağlayan bağlar hiç bu kadar güçlü ol-

⁹ Rees, tarihsiz.

¹⁰ Folke, Jansson, Larsson ve Costanza, 1997.

¹¹ Londra: Chambers, Simmons ve Wackernagel, 2000, s. 134. Kuzey Amerika (ortalama) ve Hindistan'a ait ekolojik ayak izleri, Wackernagel ve Rees, 1996, s. 85. Kent nüfus oranları, Birleşmiş Milletler, 1998, tablo A.2.

manıdır. Yüksek gelirli kent topluluklarının doğal dünyadan gelecek dalmı bir madde ve enerji girdisine ihtiyaçları var; yalnız kendilerini beslemek için değil, aynı zamanda konaklama, hizmetler, tüketim malları, eğlence ve tabii ki ulaşım gibi modern şehir hayatının sağladığı her şeyi kurmak ve sürdürmek için de. Yaygın yanlışlama ve yanlış anlama bir tarafa, günümüz büyük şehirlerinin sakinleri doğanın hizmetlerine, tarihin herhangi bir erken döneminde olduğundan daha fazla bağımlıdır. Dahası, şehirleri ve tüketime dayalı hayat tarzını sürdürmek için gerekli girdiler topraktan ve yerküre etrafındaki ekosistemlerden çekiliyor, ve belirliler ciddi – bunun basit sebebi, küresel kaynakların sınırlı olması. İnsan nüfusunun 6 milyarı aşması ve şehirlerin giderek artan sayıda insanı barındırmasıyla beraber sonucu, dünyada her insana “düşen” ekolojik anlamda üreten toprak, 1900'deki adam başı 5.6 hektardan, hızla 1950'de 3 hektara, ve de yirmibirinci yüzyılın başında 1.5 hektara kadar geriledi (ve bu son rakama muhtemelen başka sebepler için kullanılmayacak olan yaban alanlar da dahil). Bu arada, daha zengin ülkelerin şehirleri ve vatandaşlarına “ayrılan” topraklar devamlı arttı; öyle ki bugün tipik bir Kuzey Amerika ekolojik ayak izi (4.7 hektar), yerkürenin hazinesinden hakkına düşenin üç katı. Bu demektir ki, eğer dünyada herkes ortalama bir Kuzey Amerikalı kadar rahat yaşıyor olsaydı, tamamızın ihtiyaçlarını gidermek için bir değil, üç adet gezegene ihtiyacımız olacaktı.¹²

Mevcut koşulların sürdürülemeyeceği açık. 2030 yılına kadar insanlığın tamamızın üçte ikisinin şehirlerde yaşamasını öngören kurulu düzenle, kentsel ve kırsal bölgeler arasındaki ekolojik dengenin yeniden düzenlenmesi gerekli. Nasıl? Komşu gezegenlerin kaynaklarına el atmak geçerli bir seçenek değil, ve de kendimize çekidüzen vermemiz, çevreye daha fazla saygılı olmamız, daha azla yetinmemiz gerektiğini söylemek çok kolay... Tabii ki bütün bunları, hatta fazlasını yapmalıyız – fakat yeterli sayıda insanı yeterli tedbirleri almaya ikna etmek her aşamasında milli, yerel, toplumsal ve bireysel anlamda zorlu bir görev olacaktır. İnsanlığın dörtte üçü ‘hayat kalitesi’ merdivenine ayağını dayamaya çabalarlarken, kalanı da daha yüksek basamaklarında bir konum için itişip kakışırken, görünen o ki, bir fark yaratabilecek olan tavırları edinme ve özendirilmeye ilgi gösterecek olan kesim, ancak bir azınlık.

Bu arada, felaket tellalları ve iç karartıcı kehanetleri, ekoloji konusunda en aydınların umutlarını dahi zorlayabiliyor. Sorun şu ki, medya günlük olayların adaletsizliğini ortaya çıkarmakta ne kadar mahir olsa da, çevresel meselelerin olumsuz yanlarını amansız bir şekilde vurgulayarak çaresiz bir eylemsizlik duy-

12 Wackernagel ve Rees, 1996, s. 13-14.

gusu yaratıyor. Durum zaten bu kadar kötüyken, bir şey yapmanın anlamı ne? Kaynak tüketimi, çevresel aşınma, küresel ısınma ve iklim değişikliğine dair gerçekler bir kez kabul gördü mü, bunu doğrulayan her bir kanıt tabuta çakılan bir başka çivi. Sürekli kötü haberler ve kasvetli tahminler bombardımanı alındayız: Yükselen deniz seviyeleri binlerce kasaba ve şehri sular altında bırakacak; genetik modifikasyona uğramış mahsuller bitki dünyasını sonsuza dek değiştirecek; ormanlar ortadan kalkıyor; balık türleri azalmakta; hayvan, kuş ve böcek türleri yok oluyor; topraklar zehirleniyor; nehirler kirleniyor; havanın kendisi neredeyse zor solunacak; ve ozon tabakası inceliyor, güneş ışığı bile bir katil.

İnsani başarısızlıkların suçunu şehirlere yüklemeye yönünde köklü bir gelenek mevcut. *Incipit*'in Babil hakkındaki, “Dünyanın fahişelerinin ve nefretin anası” tasvir¹³ tavn belinemiş durumda. O zamandan bu yana, insanın bir durumdaki yanlış olamı cimrızlama eğilimi, insan yenilgisinin bir kaynağı olarak şehirlere dair rahatsızlık hissi, şehirlerin en makul sicillerinin bile lekelenmesine sebep oldu. Örneğin Lewis Mumford'un klasik *Tarihte Şehir* kitabı, şehrin temellerini, dönüşümlerini ve açılımlarını yorucu bir detaycılıkla inceler ve çoğu kez şehri, sakinlerinin talihsiz ya da art niyetli, yapıcı olmayan kararlarına imkân tanımakla suçlar. Eski Yunan şehri, kentsel biçime bir anahtar niteliğindeki insan gelişimi anlayışını boğdu, diye yazar.¹⁴ Venedik, “belki de dünyanın en güzel kent mimarisi de olsa, yöneticilerinin kontrol araçları olarak şiddeti ve sırtı dö-

gurdu.”¹⁵ Modern zamanlara yönelik Mumford, “Eğer Venedik'in kamusal erdemleri anlaşılıp taklit edilseydi, sonraki şehirler daha iyi planlanmış olurlardı,”¹⁶ görüşündedir. Burada Mumford, modern şehrin sorunlarına çözümün geçmişte bir yerlerde yattığına dair bildik görüşe bağlılığını ortaya koyar. Fakat şehirler kalıcı demirbaşlar değildir; medeniyet sürecinde geçici izlerini bırakırlar. Yaratılışlarını himaye etikleri eserlerden bazıları saklayabiliriz. Hatta yaydıkları toplumsal etigin bir kısmını baş tacı da edebiliriz, fakat çoğu zaman iyi niyetle de olsa, pek çok şeyi terk ettiğimizi ya da reddettiğimizi unutmaya yatkındır. Hiçbir şekilde yapıcı anlamda geriye yönelemeyiz. Gerçekten de, eğer tarihi dikkate alacaksak, geleceğini tayin etmeye çalışan tarihi kişilikler için şehrin neye dönüştüğünü hatırlamak faydalı olur. Bizim gibi, onlar da temel gerçekle karşılaştlar: En aydın vizyon sahipleri bile çağdaş bilgiden ötesini göremezler. Gelecek planları, ihtiyaçların ve gelişmelerin güncel algısıyla tutarlık içinde

13 17 ve S. Ayetler

14 Mumford, 1961, s. 220.

15 *A.g.e.*, s. 372.

16 *A.g.e.*, levha 22'ye altıyazı.

olabilir; fakat anlık uyumlaşmaların, yaratıcı yenilenmenin ve teknik yeniliklerin sonuçlarını hesaba katamaz.

Platon, kendi ideal şehrinin büyüklüğünü tek bir çağrıyla seslenebileceği sayıda vatandaşla sınırladı – bugün tek bir sesi milyonların kulaklarına ulaştırabilen mikrofonu, telefonu, radyo ve televizyonu bir yana bırakın, belki de megafondan habersiz bir şekilde. Thomas More'un Ütopyasının başkenti olan Amourte için planları, hem çevresel hem de toplumsal etmenlere yönelik kayda değer bir hassasiyet sergiliyordu, ama bu tür sezgiler dahi buharlı motorun ve demiryollarının toplum ve şehir üzerinde bırakacağı etkiyi tahmin edememişti. Benzer şekilde, ondokuzuncu yüzyıl başlarında hiçbir öngörü sahibi de motorlu araba için gerekli önlemlerin özellikle alındığı bir şehir tasarlayamazdı. İşin tuhaf yanı, kamu binaları ve kent manzaralarını birbirine bağlayan geniş bulvarlarıyla, kent idealine yaraşır heybetli anıtlar olarak tasarlanan on sekizinci ve ondokuzuncu yüzyıl şehirlerinin, yirminci yüzyılın acımasızca bastıran motorize taşınmacılığı karşısında daha donanımlı oldukları ortaya çıktı: Paris ve Buenos Aires, örneğin; ve özellikle de Washington D.C.

Ve böylece medeniyeti tanımlayan bu büyük ve harika eserin, en iyi haliyle, geçen yüzyılda çağdaş olan, fakat zamanla geçerliliğini yitiren ya da tamamen engelleyici niteliğe bürünen görüşler çerçevesinde, her neslin işlevsel bir etkinlik sergilemeye çalıştığı anlı şanlı bir arapsaçı olduğunu fark ederiz. Ve bu da yetmezmiş gibi, her zaman şehirlerin geçmişinde gelecek için saklanmaya değer bir takım parçalar bulunur.

İstatistiklere, kamuoyu araştırmalarına, grafiklere ve olasılık tahminlerine bu kadar itibar edilen bir çağda, hazırdaki veriler her rasyonel kişiyi, insanlığın varlığını birkaç nesilden daha fazla sürdürmesinin zayıf bir ihtimal olduğu konusunda ikna etmeye yeterli. Araştırmalar titizlikle yürütüldü; önceden inceleme analizi yapıldı ve tahmin metotları iyi test edildi – sonuç kaçınılmaz görünüyor. O zaman neden canımızı sıkalım? Neden sonuna kadar keyifle devam etmeyeelim? Ama belki de istatistiklere ve tahminlere gösterdiğimiz bu inanç yersizdir. Bulguların yanlış olduğundan değil de, evrimsel tarihimizin ve başarılarımızın önemini neredeyse tamamen tüketecek bir evham barındırdığı için.

İnsan bugün bir tür olarak var, çünkü evrim atalarımıza düşünme ve değerlendirme, keşfetme ve yaratma kapasitesi bahşetti. Beyin, bizim hayatta kalma aracımız, ve yeryüzünün sunduğu resmen her ekolojik kovuşa yerleşmemizi sağlayarak, oldukça da işimize yaradı. Çevreye uyum sağlamadığımız vakit, çevreyi bize uygun olacak şekle uyarladık. Bu, bilinçli algılama ve keşifle yön