

David Harvey

Dünyanın Halleri

İÇİNDEKİLER

Önsöz	7
Giriş.....	9
1. Bölüm	
Coğrafyada Devrimci ve Karşı-Devrimci Kuramlar ve Getto Oluşumu.....	21
2. Bölüm	
Kapitalist Birikimin Coğrafyası: Marx'ın Teorisinin Yeniden İnşası	51
3. Bölüm	
Kapitalist Sistemde Kent Süreci: Bir Analiz Çerçevesi	86
4. Bölüm	
Anıt ve Mit: Sacré-Cœur Bazilikasının İnşası.....	104
5. Bölüm	
Zaman-Mekân Sıkışması ve Postmodern Durum	140
6. Bölüm	
İşletmecilikten Girişimciliğe: Geç Kapitalizmde Kent Yönetiminin Dönüşümü	171
7. Bölüm	
Çevrenin Doğası.....	202
8. Bölüm	
Militan Tikelcilik ve Küresel İhtiras.....	269
9. Bölüm	
“Yeni” Emperyalizm: Mülksüzleştirme Yoluyla Birikim.....	308
10. Bölüm	
Kapitalist Sistemin Krizlerinin Kentsel Kökenleri	344
11. Bölüm	
Sermaye Evriliyor	392
Kaynakça.....	414

Giriş

Çin'den çok şaşırtıcı haberler geliyor. Böyle konuların çetelesini tutan ABD Coğrafi Araştırma'nın verilerine göre 2011-13 yıllarında Çin 6 milyar 651 milyon ton çimento tüketirken, ABD 1900-1999 yılları arasında 4 milyar 405 milyon ton tüketmiş. ABD'de gerçekten çok beton döktük, ama Çinliler ölçüsüzce her yere beton döküyor olmalı. Bu nasıl ve neden olabilir? Ayrıca ne gibi çevresel, ekonomik ve toplumsal sonuçları olacaktır?

Elinizdeki kitap bu türden sorulara ışık tutmak için tasarlandı. O halde gelin önce bu çıplak gerçeğin bağlamına bir bakalım ve neler olduğunu anlamak için genel bir çerçeveyi nasıl yaratacağımızı bulmaya çalışalım.

Çin ekonomisi 2008'de ciddi bir krizle karşılaştı. İhracat sektörleri güç bir döneme girmişti. Milyonlarca işçi (bazı tahminlere göre 30 milyon) işsiz kaldı, zira Çin mallarının başlıca pazarı olan ABD'deki tüketici talebinde sert bir düşüş yaşanmıştı: ABD'de milyonlarca hane ipotekli evlerini ya kaybetti ya da kaybetme tehlikesiyle karşılaştı; ayrıca tüketici malları almak için alışveriş merkezlerine hücum etmedikleri de ortadaydı. ABD'de 2001-07 arasında gerçekleşen emlak patlaması ve balonu 2001'deki "dot-com" hisse senetleri piyasası balonunun patlamasına bir tepkiydi. ABD Federal Rezerv Bankası Başkanı Alan Greenspan sermayenin hızla hisse senetleri piyasasından çekilip emlak piyasasına doğru yönelmesi amacıyla faiz oranlarının düşürülmesini sağladı ve bu durum 2007'de emlak balonu patlayınca kadar devam etti. Böylece sermayenin kriz eğilimlerinin de yeri değiştirilmiş oldu. Esasen Amerikan güneybatısında (California, Arizona ve Nevada) ve güneyinde (Florida ve Georgia) konut piyasalarında imal edilen 2008 krizi 2009 başlarında Çin'in sanayi bölgelerinde milyonlarca işsiz yarattı.

Çin Komünist Partisi tüm bu işsizleri tekrar istihdam etmezse devasa bir toplumsal huzursuzluk tehdidiyle karşılaşacağını biliyordu. 2009 sonunda IMF ile Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) ayrıntılı bir ortak çalışması, Çin'deki kriz kaynaklı net iş kaybının (ABD'deki 7 milyona kıyasla) 3 milyon civarında olduğunu gösteriyordu. Çin Komünist Partisi bir yıl içinde 27 milyon kişiyi istihdam etmeyi bir şekilde başarmıştı. Muazzam, hatta eşi benzeri olmayan bir performanstı bu.

Peki Çinliler ne yapmışlardı ve bunu nasıl yapmışlardı? Her şeyden önce muazzam bir fiziki altyapı yatırımı dalgası başlattılar. Bu yatırımlar kısmen Doğu Kıyısındaki canlı sanayi bölgeleri ile büyük ölçüde az gelişmiş olan iç kısımlar arasında iletişim hatları kurarak Çin ekonomisini mekânsal olarak bütünleştirme amacıyla, kısmen de daha önce birbirinden nispeten izole durumdaki kuzey ve güney sanayi ve tüketici piyasaları arasındaki bağlantıları güçlendirmek amacıyla yapılmıştı. Buna ek olarak devasa bir zorla kentleştirme programı uygulandı ve gelişmiş şehirleri genişletip yeniden inşa etmenin yanı sıra yepyeni şehirler inşa edildi.

Ekonomik krize verilen bu tepki yeni değildi. III. Napolyon, ekonomik çöküş ve 1848 devrimci hareketi sonrasında şehri yeniden inşa ederek istihdamı toparlamak için 1852'de Haussmann'ı Paris'e getirmişti. ABD 1945'ten sonra aynısını yapmış, artan üretkenliğinin ve fazladan nakdinin büyük bir kısmını kullanarak tüm büyük şehirlerin banliyölerini ve metropolitan bölgelerini (Robert Moses tarzında) inşa etmenin yanı sıra, eyaletler arası otoyol sistemi inşa ederek güney ile batıyı ulusal ekonomiyle bütünleştirmişti. Her iki durumda da amaç sermaye fazlası ve emek için görece tam istihdam yaratarak toplumsal istikrarı garantiye almaktı. 2008 sonrası Çinliler de aynı şeyi yaptı, ama çimento tüketimi verisinin gösterdiği üzere, ölçekte değişikliğe giderek yaptı. Bu değişiklik de daha önce görülmüştü: Robert Moses sadece şehre odaklanan Baron Haussmann'a nazaran çok daha geniş bir metropolitan bölge ölçeğinde çalışmıştı. 2008 sonrasında Çin'in GSMH'sinin en az çeyreği sadece konut inşasından elde edilmişti ve buna fiziki altyapıların (yüksek hızlı demiryolları, otoyollar, baraj ve sulama projeleri, yeni havaalanları ve konteyner

terminalleri gibi) hepsi eklenince, Çin'in GSMH'sinin kabaca yarısı ve büyümesinin neredeyse tamamı (kısa süre öncesine kadar yüzde 10'a dayanmış durumdaydı) yapılı çevre yatırımlarına atfedilebiliyordu. Çin durgunluktan işte böyle çıktı. Tüm o beton da bu yüzden döküldü.

Bu Çinli girişimcilerin yarattığı zincirleme etkiler çarpıcıydı. Çin dünyada 2008'den sonra üretilen bakırın yüzde 60'ını, demir cevheri ve çimento üretiminin ise yarısından fazlasını tüketti. Hammadde talebinin hızla artması sonucunda maden, petrol, tarım ürünleri (kereste, soya fasulyesi, deri, pamuk vs.) satan tüm ülkeler (Avustralya, Şili, Brezilya, Arjantin, Ekvador...) 2007-8 krizinin etkilerini silkip attılar ve süratle büyüdü. Çinlilere yüksek kalitede makine parçaları satan Almanya da büyüdü (halbuki aynı süreçte Fransa büyümedi). Kriz çözümleri en az kriz eğilimleri kadar hızlı yer değiştirdi. Eşitsiz gelişim coğrafyasındaki oynaklıklar da hızla yer değiştiriyordu. Ama Çin'in muazzam kentleşme ve yapılı çevreye yatırım yapma yoluyla 2008 sonrasında küresel kapitalizmi felaketten kurtarmada başrolü oynadığına hiç şüphe yok.

Çinliler bunu nasıl becerdi? Çok basit bir cevabı var: borç finansmanıyla. Komünist Parti Merkez Komitesi bankalara riski umursamadan kredi vermelerini söyledi. Belediyelerin yanı sıra bölgesel ve yöresel idarelerden de imar girişimlerini azamiye çıkarmaları istenirken, yatırımcıların ve tüketicilerin kredi alma şartları esnetilerek oturmak ya da yatırım yapmak için daire almaları kolaylaştırıldı. Sonuçta Çin'in borcu çarpıcı ölçüde büyüdü. 2008'den bu yana neredeyse ikiye katlandı. Çin'in borç-GSMH oranı artık dünyadaki en yüksek oranlardan biri. Ama Yunanistan'ın aksine borçlar dolarla ya da avroyla değil, yuanla. Çin merkez bankasında ihtiyaç olması durumunda borcu karşılayacak bol bol döviz rezervi var, ayrıca istediği zaman kendi parasını da basabilir. Çinliler Ronald Reagan'ın (şaşırtıcı) görüşünü benimsediler, yani açıkların ve borcun önemli olmadığını düşünüyorlar. Ama 2014'te belediyelerin çoğu iflas etmişti, gelir getirmeyen projelere verilen çok yüksek miktardaki kredileri gizlemek için bir gölge bankacılık sistemi ortaya çıkmıştı ve emlak piyasası spekülatif oynaklığı yüzünden resmen kumarhaneye dönmüştü. Em-

lak değerlerinde düşüş ve yapılı çevrede aşırı sermaye birikimi riski 2012’de görülmeye başladı ve 2015’te zirveye ulaştı. Kısacası, Çin yapılı çevreye aşırı yatırım gibi öngörülebilir bir sorun yaşadı (1867 Paris’inde Haussmann’ın ve 1960’ların sonundan 1975’teki New York mali krizine kadar Robert Moses’ın başına da aynı şey gelmişti). Devasa sabit sermaye yatırımı dalgası bir bütün olarak Çin ekonomisi alanında üretkenliği ve verimliliği artırmalıydı (1960’larda ABD’de yapılan eyaletlerarası otoyol sistemi artırmıştı). GSMH büyümesinin yarısını sabit sermayeye yatırmanın büyüme oranlarında düşüş üretmesi iyi bir durum değil. Çin’in büyümesinin olumlu zincirleme etkileri tersine dönmüştü. Çin’in büyümesi yavaşlarken emtia fiyatları düştü ve Brezilya, Şili, Ekvador, Avustralya gibi ekonomilerde sarsıntılar başladı.

Peki o zaman Çinliler yapılı çevrede aşırı birikim ve hızla yükselen borç karşısında artı sermayeden kurtulma sorunlarını nasıl çözmeyi öneriyorlar? Cevaplar en az çimento kullanım verileri kadar ürpertici. En başta, Çinliler 130 milyon kişiyi (İngiltere ve Fransa nüfusunun toplamı kadar insan) barındıracak tek bir şehir inşa etmeyi planlıyorlar. Pekin merkezli, yüksek hızlı nakliye ve iletişim ağlarıyla birbirine bağlanacak (böylece Marx’ın bir zamanlar dediği gibi, “zaman yoluyla mekânı ortadan kaldıracak”) Kentucky büyüklüğünde bir bölgede bu borçla finanse edilen proje epeyce uzun süre sermaye ve emek fazlasını absorbe edecek şekilde tasarlandı. Ne kadar çimento döküleceğini tahmin etmek zor, ama çok büyük miktarlarda olacağı kesin.

Bu tür projeler planlayan tek yer Çin değil. Daha küçük versiyonları her yerde bulunabilir. Körfez Ülkeleri’nde son dönemde yaşanan çarpıcı kentselleşme en bariz örneklerden. Türkiye İstanbul’u 45 milyon kişinin yaşayacağı (şu an yaklaşık 18 milyon kişi yaşıyor) bir şehre çevirmeyi planlıyor, dolayısıyla Boğaz’ın kuzey ucunda muazzam bir kentleşme programı başlattı. Yeni bir havaalanı ve Boğaz’ın üzerinden geçecek yeni bir köprü’nün inşaatına şimdiden başladı. Ama Çin’in aksine Türkiye bunu kendi parasıyla borçlanarak yapamaz ve uluslararası tahvil piyasaları riskler konusunda huzursuzluk duymaya başladılar. Bu proje durma tehdidi altında. Emlak fiyatlarında ve kiralarda yükselişi de içeren inşaat patlamaları dünyanın hemen her

büyük şehirde görülüyor. New York City’de de böyle bir durum olduğu ortada. İspanya’da çok güçlü bir inşaat patlaması vardı ama 2008’de tümüyle çöktü. Çöküş zamanı geldiğinde, arkada bırakılan yatırım planlarının müsrifliği ve aptallığı konusunda çok şey açığa çıkıyor. Madrid’in hemen güneyindeki Ciudad Real’e bir milyar avrodan fazla bir masrafla yeni bir havaalanı inşa edildi. Ama hiç uçak gelmeyince havaalanı girişimi iflas etti. 2015 baharında açık artırma-ya çıkarıldığında en yüksek teklif on bin avroydu.

Ama Çinliler için şehir inşasını ikiye katlamak yeterli değil. Bir yandan da fazla sermaye ve emeği absorbe etmek için sınırlarının ötesine bakıyorlar. Ortaçağda Çin’i Orta Asya üzerinden Batı Avrupa’ya bağlayan mahut “İpek Yolu”nu yeniden inşa etmeyi düşünüyorlar. 12 Ekim 2015 tarihli *Financial Times*’ta Charles Clover ve Lucy Hornby’nin yazdığına göre, “Antik ticaret yolunun modern bir versiyonunu yaratmak, Başkan Xi Jinping yönetimindeki Çin’in temel dış politikası haline geldi.” Demiryolu ağı Çin’in Doğu Kıyısı’ndan başlayıp İç ve Dış Moğolistan ile Orta Asya devletlerinden geçerek Tahran üzerinden İstanbul’a ulaşacak ve hem Avrupa’ya yayılacak hem de Moskova’ya doğru dallanıp budaklanacak. Çin’den çıkan mallar bu yol sayesinde Avrupa’ya dört günde ulaşabilecek, halbuki deniz yoluyla nakliyatta bu süre yedi günü buluyor. İpek Yolu’nun gelecekte maliyetinin düşmesi ve nakliye sürelerinin azalması Orta Asya’daki büyük oranda boş alanları bir dizi büyüyen metropol haline getirecek. Bu süreç şu anda devam ediyor. Çin’in projesinin altında yatan mantığı araştıran Clover ve Hornby, Çin’deki çok büyük miktarda fazla sermayeyi, ayrıca çimento ve çelik gibi malzemeleri absorbe etme ihtiyacının aciliyetine işaret ediyorlar. Son otuz yılda çok büyük miktarda artı sermaye absorbe eden ve şimdi de yaratan Çinliler, artık sermaye sorunlarına benim deyişimle mekânsal çözüm (bkz. 2. Bölüm) bulmak için çaresizce çabalyorlar.

Çinlileri ilgilendiren tek küresel altyapı projesi bu değil. On ikiden fazla Güney Amerika devleti arasında sermaye ve meta dolaşımını sağlayacak nakliye altyapılarını sağlamaya yönelik iddialı bir program olan Güney Amerika Bölgesel Altyapı İnisiyatifi (IIRSA) 2000 yılında başlatıldı. Kıtayı boylu boyunca kateden hatlar on büyüme nokta-

sından geçiyordu. En iddialı projeler Batı kıyısını (Peru ve Ekvador) Doğu kıyısına (Brezilya) bağlıyordu. Ama Latin Amerika ülkelerinin gerekli finansmanı yoktu. Özellikle Brezilya'yı zaman harcatan dolambaçlı deniz yollarını kullanmadan ticarete açmakla ilgilenen Çin devreye girdi. 2012'de And dağları üzerinden Brezilya'ya bir yol açılması için Peru'yla anlaşma imzaladılar. Çinliler ayrıca Panama'yla rekabet edecek yeni bir kanalın Nikaragua'dan açılmasıyla da ilgileniyordu. Afrika'da Çinliler şimdiden (kendi emek ve sermayelerini kullanarak) Doğu Afrika'daki nakliye sistemlerini birleştirmek için canla başla çalışıyorlar ve bir kıyıdan diğerine bütün kıtayı kat eden demiryolları da inşa etmek istiyorlar.

Hızla biriken sermaye fazlalarını absorbe etmek için dünya coğrafyasının nasıl sürekli düzenlendiğini, yeniden düzenlendiğini, hatta bazen imha edildiğini göstermek için bu hikâyeleri anlattım. Bunun neden olduğu sorusunun cevabı basit: Çünkü sermaye birikiminin yeniden üretimi öyle gerektiriyor. Bu da böyle süreçlerin toplumsal, siyasal ve çevresel açıdan potansiyel sonuçlarının eleştirel değerlendirmesi için zemin oluşturuyor ve şu soruyu gündeme getiriyor: Bu yoldan ilerlemeye devam edebilir miyiz, yoksa köklerinde yatan sonsuz sermaye biriktirme itkisini sınırlamamız veya ortadan kaldırmamız mı gerekiyor? Elinizdeki kitapta bulunan ve birbiriyle alakasız görünen bölümleri birbirine bağlayan tema budur.

Dünyanın coğrafi çevresinin yaratıcı imhasının hep sürüp gittiği ortada; bunu çevremizde görür, basından okur ve her gün haberlerde duyarız. Detroit gibi şehirler bir süreliğine gelişir ve sonra çöker, başka şehirler gelişmeye başlar. Buz katmanları erir ve ormanlar küçülür. Ama tüm bunları anlamak için salt tasvirin ötesinde bir şeye ihtiyaç olduğu, keza işlerin neden ve nasıl öyle olduğunu anlamak için de yeni çerçeveler yaratmamız gerektiği fikri bir hayli devrimcidir. Örneğin iktisatçılar teorilerini geliştirirken coğrafyanın sabit ve değişmez bir fiziksel alan olduğunu, iktisadi güçlerin de bunun üzerinde hareket ettiğini varsayarlar. Himalayalar, Andlar ya da Alpler gibi sıradağlardan daha katı, kıtaların biçiminden ve dünyayı çevreleyen iklim kuşaklarından daha sabit ne olabilir? Son dönemde, *The End of Poverty: Economic Possibilities of our Time*'ın [Yoksulluğun Sonu: Za-

manımızın İktisadi Olanakları – 2005] yazarı Jeffrey Sachs ve *Tüfek, Mikrop ve Çelik*'in (1997) yazarı Jared Diamond gibi saygın analistler sabit ve değişmez fiziki çevre olarak yorumlanan coğrafyanın kader olduğunu ortaya koyan çoksatar kitaplar yazdılar. Milletlerin zenginliğindeki farklılıkların çoğu, der Sachs, ekvatora uzaklık ve gemi yüzdürülebilir suya erişimle ilişkilidir. *Ulusların Düşüşü*'nün (2012) yazarı Daron Acemoğlu ve James Robinson gibi diğerleri bu görüşe kafa tutan çoksatar kitaplar yayınladılar. Coğrafyanın zenginlikle hiçbir alakası yoktur, diyorlardı. Önemli olan tarihsel ve kültürel olarak inşa edilmiş kurumsal çerçevedir. Taraflardan biri, Avrupa'nın zenginleşmesinin ve serbest piyasa kapitalizminin doğum yeri haline gelmesinin yağmur rejiminden, girintili çıkıntılı kıyı çizgisinden ve bölgesel ekolojik çeşitlilikten kaynaklandığını; Çin'in ise deniz ulaşımının kolay yapılmasını ve hidrolojik bir rejimi engelleyen, dolayısıyla serbest piyasaya ve bireysel girişimciliğe düşman merkezleşmiş ve bürokratik bir devlet yönetimini beraberinde getiren düz kıyı çizgisi yüzünden geri kaldığını söylüyor. Diğer taraf ise hem özel mülkiyeti hem de parçalı bir devlet ve bölgesel iktidar yapısını vurgulayan kurumsal yeniliklerin belki de kaza eseri Avrupa'da belirip dünyanın yoğun nüfuslu kısımlarına (Hindistan ve Çin gibi) doğal kaynakları sömüren bir emperyalizmi dayattığını, bu kısımların ise kısa süre öncesine kadar Amerika'da ve Okyanusya'da serbest piyasa yönelimli ekonomik büyümeyi sağlayan yerleşimci sömürgeciliğinin açıklığıyla kökten zıt düşerek ekonomilerini geride tuttuklarını söylüyor. İnsanlık tarihine dair etkili anlatılar benzer temalar çevresine inşa edilmiştir: Tarihsel dönüşümlerin köklerinde çevresel zorlukların ve bunlara insanların verdiği tepkilerin yattığını anlatan Arnold Toynbee'nin anıtsal *Study of History*'sini ya da Jared Diamond'un her şeyi çevrenin belirlediği iddiasındaki *Tüfek, Mikrop ve Çelik*'inin daha kısa süre önceki şaşırtıcı popülerleşmesini düşünün.

Burada derlenen metinlerde her iki gelenekle de ters düşmemin tek nedeni ikisinin de hatalı olması değil. Ayrıntıları yanlış anladıkları için söylemiyorum hatalı olduklarını, ki açıkça yanlış anlamışlardır (Çin'in düz kıyı çizgisine karşı Avrupa'nın girdi çıktı kıyı çizgisi mukayesesi tamamen kullanılan haritanın ölçeğine bağlı olarak değişik-

lik gösterir), hatalı olmalarının sebebi neyin coğrafi olup neyin olmadığına dair tanımlarının anlamsızlığıdır. Bu tanım doğanın kültürden yapay olarak Kartezyen ayrıştırılmasına dayanır, halbuki sahada ve sokakta doğanın nerede bitip kültürün nerede başladığını görmek imkansızdır. Olmayan bir ikili karşıtlığı varmış gibi dayatmak büyük bir hatadır. Coğrafya kültür ile doğanın birliğini ifade eder; sıklıkla iddia edildiği üzere nedensellik barındıran bir geri beslemeli etkileşimin ürünü değildir. Türlü türlü siyasal ve toplumsal felaket üreten işte bu uydurma ikiliktir.

Çin'in yakın dönem geçmişinin gösterdiği üzere, dünya coğrafyası sabit değildir, sürekli değişir. Örneğin nakliyat zamanı ve maliyetindeki değişiklikler küresel ekonominin göreceli mekânlarını devamlı yeniden tanımlamaktadır. Yeni nakliye teknolojileri ve askeri tahakküm biçimleri küresel ekonominin mekân-zaman koordinatlarını (özellikle de demiryollarının ve buharlı gemilerin ortaya çıkışıyla) değiştirmeseydi, on sekizinci yüzyıldan itibaren Doğu'daki zenginliğin Batı tarafından sömürülmesi mümkün olmazdı. Önemli olan mutlak mekân değil göreceli mekândır. Hannibal fillerini Alplerden geçirmekte çok zorlanmıştı, ama Simplon tünelinin yapımı Avrupa'nın büyük kesimi ile Kuzey İtalya arasında malların ve insanların taşınmasını son derece kolaylaştırdı.

Buradaki metinlerde amacım coğrafyamızı üreten ve yeniden üreten süreçleri, ayrıca bunların dünya gezegenindeki insan hayatı ve çevre açısından sonuçlarını anlamak için bir çerçeve çıkarmaya çalışmak. Özgün ve sınırsız örneği bir teoriden ziyade "çerçeve" diyorum, çünkü coğrafya sürekli değişir ve bunun tek nedeni insanların üretim tarzlarının (örneğin kapitalizmin) yeniden üretimine uygun olarak çevre yaratan aktif failler olmaları değildir, aynı zamanda dünya ekosisteminde başka etkiler kapsamında eşzamanlı dönüşümler gerçekleşmesidir. Bunlardan bazıları (ama kesinlikle hepsi değil) insan eylemlerinin istenmeyen sonuçlarıdır: küresel iklim değişikliği, deniz seviyesinin yükselmesi, ozon deliği oluşumu, hava ve su kalitesinin düşüşü, okyanustaki çöpler ve balık rezervlerinin düşmesi, türlerin yok oluşu vs. Bu arada yeni patojenler ve virüsler (HIV/AIDS, Ebola, batı nil virüsü) ortaya çıkarken eski patojenler ya yok oluyor

(çiçek), ya da sıtma gibi, insanların kontrol altında tutma çabalarına kafa tutuyor. İçinde yaşadığımız doğal dünya da sürekli hareket halinde: Tektonik levhaların hareketiyle volkanlar lav püskürtüyor, depremler tetikleniyor, tsunamiler meydana geliyor ve güneş lekeleri yeryüzünü farklı şekillerde etkiliyor.

Coğrafi çevremizin yeniden üretimi sayısız yoldan ve pek çok sebeple gerçekleşiyor. Hausmann'ın Paris bulvarları kısmen askeri istihkamlar olarak tasarlanmıştı, amaç geleneksel olarak dikkafalı kentsel nüfusun askeri ve toplumsal olarak kontrol altına alınmasıydı. Benzer şekilde Türkiye'de bugünkü baraj inşa etme çılgınlığı da özerk Kürt hareketinin tarımsal dayanağını su altında bırakarak yok etmeye, aynı zamanda da Kürtlerin bağımsızlığı için mücadele eden isyancı gerillaların hareketini sınırlamak üzere Güneydoğu Anadolu'yu çaprazlama hendeklerle sarmaya yöneliktir büyük ölçüde. Bulvarların ve barajların inşa edilmesinin fazla sermayeyi ve emeği absorbe etmesi tamamen rastlantısal görünür. Kültürel algılar ve töreler sürekli olarak özgül biçimlerde peyzaja dahil olurken peyzajın kendisi de hem kimliği hem de toplumsal ve kolektif anlamları gösteren bir dizi anımsatıcı haline gelir (Paris'teki Sacré Coeur bazilikası ya da Mont-Blanc dağı gibi). Toskana'nın tepelerdeki kasabaları ve köyleri, tepelerin kutsal ve dokunulmaz mekânlar sayıldığı Kore'deki boş tepelerle zıtlık içindedir. Bu türden farklı farklı özellikleri tek bir tutarlı teoride birleştirmek açıkça imkansızdır. Fakat coğrafya üretiminin her türlü insan anlayışının üstünde yer aldığı anlamına gelmez bu. Yeni coğrafyaların üretimini; kentleşmenin ve eşitsiz coğrafi gelişimin dinamiklerini (neden bazı yerler gelişirken, diğerleri çöküyor); genel olarak dünya gezegenindeki hayat açısından ve dünyanın bölünmüş olduğu mahalleler, kasabalar ve bölgeler mozaikindeki gündelik yaşam açısından meydana gelen ekonomik, siyasal, toplumsal ve çevresel sonuçları anlamak için "çerçeveler"den bahsetmemin sebebi işte budur.

Böyle çerçeveler yaratmak süreç temelli araştırma felsefelerini katetmeyi ve tipik Kartezyen ikiliklerin (örneğin doğa ile kültür arasında olanların) tek bir tarihsel ve coğrafi yaratıcı yıkım akışında çözüldüğü daha diyalektik yöntemleri benimsemeyi gerektirir. İlk başta bunu kavramak güç görünse de, olayları ve süreçleri daha iyi

saptayarak tehlikeli denizlerde nasıl seyredeceğimizi ve haritası çıkarılmamış topraklara nasıl gideceğimizi daha iyi kestirmek mümkündür. Geminin batmasını ya da karaya oturmasını, sükunetimizi kaybetmemizi ya da yılıp vazgeçmemizi engelleyeceği garanti olan bir çerçeve yoktur elbette. Ortadoğuda bugünkü ilişkiler ve etkileşimler yumağına şöyle bir bakan herkes ne demek istediğimi muhakkak anlayacaktır.

Bilişsel haritalar böyle keşmekeşlerin nasıl ortaya çıktığını araştırırken tutunacağımız bazı çıkıntılar sağlayabilir ve karşılaştığımız çıkmazlardan nasıl kurtulabileceğimize dair ipuçları sunabilir. Bu cüretkârca bir iddia. Ama yaşadığımız güç zamanlarda bir yerlere varabilmek için inançlarımız doğrultusunda belli bir cüret göstermemiz gerekiyor. Üstelik hatalar yapacağımızı kesinlikle bilerek göstermeliyiz bu cüreti. Bu konuda öğrenmek, zihnimizde taşıdığımız bilişsel haritaları genişletmek ve derinleştirmek demektir. Bu haritalar asla tamamlanmış değildir ve her durumda hızla değişirler, hatta bugünlerde giderek daha hızlı değişiyorlar. Kırk yıl çalışarak, düşünerek ve başkalarıyla diyalog kurarak oluşturulmuş bilişsel haritalar da eksiktir. Ama belki de içinde yaşadığımız ve varlığımızı sürdürdüğümüz karmaşık coğrafyanın hallerini eleştirel bir tarzda anlamak için bir zemin sunabilirler.

Bu da gelecekteki dünyanın hallerinin neye benzeyeceği sorusunu gündeme getiriyor. 130 milyonluk bir şehirde yaşamak istiyor muyuz? Sermayenin krize girmesini önlemek için her yere beton dökmek akıllıca bir şey midir? Bu yeni Çin şehri vizyonunu pek çok nedenle –toplumsal, çevresel, estetik, insani ve siyasi nedenlerle– cazip bulmuyorum. Bu durdurulamaz imar treni karşısında ufacık da olsa bir kişisel ya da kolektif değer, haysiyet ve anlamı korumaya çalışmak başarısızlığa mahkum olacak ve en derin yabancılaşmaları üretecek bir göreve benziyor. Çoğumuzun böyle bir şeyi kişisel olarak isteyeceğini, destekleyeceğini ya da planlayacağını sanmıyorum, ama yine de şurası açık ki bazı fütürologlar bu türden ütopyacı vizyonların ateşini körüklüyor ve epeyce sayıda ciddi muhabir böyle inisiyatiflerle ilgili haberler yapmak isteyecek kadar inançlı ya da hayranlıkla dolu;

ayrıca sermaye fazlalarını kontrol eden ve bunları kullanıp hayalleri gerçekleştirmeye hazır ve son derece istekli finansörler var.

Kısa süre önce *On Yedi Çelişki ve Kapitalizmin Sonu*'nda belirttiğim üzere, zamanımızda dünyanın değişen coğrafyasını eleştirel bir anti-kapitalist perspektiften ciddi bir şekilde değerlendirmek hem mantıklı hem de zorunlu. Şayet sermayeyi siyasal iktisadın başat biçimi olarak sürdürmek ve yeniden üretmek her yere giderek daha hızlı beton dökmeyi gerektiriyorsa, ki durum böyle görünüyor, bu tür aşırılıkları üreten sistemi reddetme değilse bile en azından sorgulama zamanı muhakkak gelmiştir. Ya bu yapılacaktır, ya da çağdaş kapitalizmin savunucuları şiddetten ve tahribattan daha uzak yollarla sermayenin yeniden üretiminin gerçekleşebileceğini göstermek zorunda kalacaktır. Bu tartışmayı büyük bir ilgiyle bekliyorum.

Çeviren: Bülent Doğan