

GİRİŞ

ALİ AKYILDIZ
Bölüm Editörü

Doğal güzellikleri ve sunduğu imkânlar açısından belki de dünyada bir benzeri daha bulunmayan özel ve imtiyazlı bir şehir olan İstanbul, coğrafi olarak Asya ve Avrupa kıtalarını buluşturup birleştirmenin yanında, ünlü İngiliz şairi Lord Byron'un iki farklı dünya olarak tanımladığı Doğu ve Batı'nın kesiştiği ve hatta, biraz daha ileri gidilerek ifade edilirse, yüzleştiği bir kültürel kavşaktır. Bu bağlamda, bir yönüyle Doğu'yu, bir yönüyle Batı'yı ve bir yönüyle de her ikisini temsil eder. Yüzyıllardan beri üç büyük imparatorluğa merkez olması, söz konusu coğrafi, doğal ve kültürel avantajlarına ayrı bir tarihî derinlik katar. Şehir, karayolu ve İstanbul Boğazı aracılığıyla Eski Dünya'nın doğu ve batısını, yani, Asya ile Avrupa'yı; deniz vasıtasıyla da kuzey ve güneyini buluşturarak kültürler arasında bir köprü olma vazifesini üstlenir. Kara ve deniz ulaşımı ile haberleşme sistemlerinin merkezinde yer alan İstanbul, bu hâliyle âdeta Eski Dünya'nın merkezi konumundadır ve şairin ifadesiyle "Mısır-ı sâni", yani, ikinci Kahire'dir. Şehrin bu eşsiz ve mümtaz coğrafi ve stratejik konumu, ona sahip olana büyük bir avantaj sağladığı için tarih boyunca ve hatta günümüzde emperyal rüyalar gören devletlerin gözleri ve dikkatleri kaçınılmaz olarak İstanbul üzerinde yoğunlaşır.

Bu bölümde, İstanbul'un gerek şehir içi gerekse uzak ve yakın çevresiyle olan ulaşım ve haberleşmesinin tarihî serüveni ele alınacaktır. Konu, birincisi veri; ikincisi de mahiyet yönünden bir tasnife tabi tutulabilir. Günümüzden tarihin derinliklerine doğru inildikçe veri ve kaynaklar giderek azaldığı için konunun ayrıntıları kaybolup muğlaklaşmakta veya tersinden ifade ile tarihin ilk dönemlerinden günümüze doğru yaklaştıkça konuyla ilgili bilgiler artıp ayrıntılar belirginleşmektedir. Hâl böyle olunca, ister istemez konunun kısmen Bizans ve büyük ölçüde de Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti dönemlerinde yoğunlaşması kaçınılmaz olmakta ve böylece bölümlendirme de kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Yani, İstanbul'un kuruluşundan Türkler tarafından fethedilmesine kadar olan uzun dönem, veri azlığı yüzünden zorunlu olarak bir giriş mahiyeti kazanmakta ve konunun zeminini teşkil etmektedir.

Bu bakış açısıyla, ulaşım ve haberleşme açısından konuyu Osmanlı ve Cumhuriyet dönemleri olarak iki ana eksende ele almak mümkündür.

Konuyla ilgili diğer bir tasnif de mahiyet açısından yapılabilir ve Sanayi Devrimi'ne kadar olan dönemle Sanayi Devrimi sonrası iki ana başlık hâlinde incelenebilir. Bu bakış açısının üzerine oturtulacağı argüman, şehrin kuruluşundan XIX. yüzyıla kadar devam eden uzun dönemde ulaşım ve haberleşme araç ve sistemlerinin fazla bir değişime uğramaksızın konvansiyonel özelliğini muhafaza etmiş, ulaşım ve haberleşmeyle ilgili esas dönüşüm Sanayi Devrimi sonrasında meydana gelmiş olmasıdır. Sanayi Devrimi, bir yandan okyanuslara dayanıklı ve süratli buharlı gemilerin, yani vapurların inşasıyla birlikte uzak ve ulaşılmaz olan yerleri yakın eder ve dünyayı hızla küçültürken, bir yandan da, haberleşme tekniklerini geliştirerek mesafe ve zaman kavramlarını değiştirip yeniden tanımlanmalarına vesile olur. Ayrıca, inşa edilen demiryolları sayesinde kıtaların iç kesimleri de liman şehirleriyle irtibatlandırılır ve değişimden büyük ölçüde bağımsız ve azade olan bu bölgelerdeki geleneksel yaşam bu sayede büyük bir dönüşüm geçirir. Yine, ulaşım ve haberleşme tekniklerindeki gelişmelerin kıtaların iç kesimlerine ulaşmasıyla birlikte, bir yandan buralarda ihtiyaçları karşılamaya yönelik olarak gerçekleştirilen mevzii ve geleneksel üretim biçimleri boyut değiştirerek ihtiyaç fazlası ürün piyasalara arz edilirken bir yandan da, Sanayi Devrimi'nin seri ve ucuz fabrika ürünleri, kıtaların en iç ve kıyıda kalmış köşelerine kadar girerek buralardaki geleneksel sınıai üretim tesisleri olan tezgâhların ortadan kalkmasına veya Sanayi Devrimi'nin bu meydan okumasına karşı kısmen kendilerini revize edip dönüşmelerine yol açar. Ancak, bu dönüşümlerin birdenbire vuku bulmadığına ve hayli geniş bir sürece yayıldığına da dikkat çekilmesi gerekir.

Netice itibarıyla bu bakış açısıyla konu, genel olarak XIX. yüzyıl öncesi ve sonrası şeklinde iki kategoride ele alınabilir. Esasında biz de bu tasnifi kullanmayı tercih ettik; ancak bu ikili tasnife, yakın

bir dönem olduğu, fazla veriye sahip bulunduğu ve değişimin boyutlarının önceki dönemlerle kıyas kabul etmez derecede büyük ve hacimli olduğu için Türkiye Cumhuriyeti dönemini üçüncü bir kategori olarak ekledik. Böylece, hem haberleşme ve hem de ulaşım konuları, klasik, modern ve Cumhuriyet dönemleri olmak üzere üçlü bir genel tasnife tabi tutuldu. Ayrıca, XX. yüzyılda hizmete girip özellikle yolcu taşımacılığında neredeyse deniz ve karayollarını gölgede bırakacak derecede ulaşımında âdeta bir devrim yaratan havayolu taşımacılığı da, Cumhuriyet dönemi ulaşım kısmına ilave edildi ve böylece, bu dönem, kara, deniz ve hava ulaşımı ile haberleşme olarak dört ayrı kategoride incelendi.

Uzun kıyılara sahip olan İstanbul'un klasik dönemdeki nüfus yerleşimi büyük ölçüde deniz kenarlarında yoğunlaşır. Bu yüzden denizyolu, tarihinin her döneminde İstanbul'un şehir içi ulaşım sisteminin merkezinde yer alır. Öte yandan şehir, hem bütün Karadeniz kıyılarıyla hem de Akdeniz dünyası ve Avrupa ile denizden bağlantı kurmaya müsait imtiyazlı bir merkezî konuma sahiptir. İstanbul'da kullanılan deniz ulaşım araçları teknolojik yeniliklere uyum sağlayarak gelişmiştir. Bu anlamda şehrin kuruluşundan XIX. yüzyıla kadar olan gelişme ve değişimin son derece yavaş seyrettiği ifade edilebilir. Daha açık bir ifadeyle, şehir kurulduğundan beri İstanbul'da yolcu ve eşya nakli, zamanına, şekline ve kullanım alanına göre pereme, piyade, mavna, at kayığı, pazar kayığı, dolmacı kayığı, ateş kayığı, yağlı kayık gibi değişik isimlerle tanımlanan zarif veya kaba, irili veya ufaklı farklı türde kayık, gemi ve mavnalar aracılığıyla yapılırdı. Kayıkçı esnafı, diğer esnafın gibi kendi kethüda ve yiğitbaşlarının idaresinde ve gedik usulüyle belirlenen kurallar doğrultusunda faaliyetlerini yürütürlerdi. İskelelerdeki kayık ve kayıkçı sayısı tarihî sürece ve şartlara göre zaman zaman farklılaşsa da bu değişim, mevcut düzeni sarsacak boyutlarda değildi. Kayıkçı esnafı, yeni kişilerin aralarına katılmalarına sıcak bakmazdı; zira bu, ekmeklerinin bölüşülmesi anlamına gelirdi. Osmanlı döneminde mevcut olan bu sistem büyük bir değişikliğe uğramaksızın ana hatlarıyla XIX. yüzyılın ortalarına kadar varlığını sürdürür.

1828'den itibaren yeni ve modern bir ulaşım vasıtası olarak vapurların devreye girmesi, İstanbul'un deniz taşımacılığında âdeta bir devrim yaratır ve geleneksel taşıma dönemi yavaş yavaş ömrünü tamamlar. 1844 yılının başlarından itibaren İstanbul'da bir yandan vapurla yolcu ve eşya nakli devlet işletmesi

olarak başlatılırken, bir yandan da 1850 sonbaharında yeni bir iktisadi örgütlenme biçimi olan anonim şirket uygulaması devreye girer ve daha sonra İstanbul'un deniz ulaşımının en önemli aktörlerinden birisi olacak olan Şirket-i Hayriye, Mustafa Reşid Paşa, Fuad Paşa ve Ahmed Cevdet Paşa gibi devlet adamlarının öncülüğünde kurulur. Bu girişimi, yine İstanbul'un deniz ulaşımında önemli bir yeri olan Haliç vapurları işletmesi takip eder.

Bu bağlamda zikredilmesi gereken bir konu da, İstanbul ile imparatorluğun diğer kıyı şehirleri arasında denizden bağlantıyı sağlayan ve tarih içerisinde sırasıyla Hazine-i Hassa Vapurları, Fevaid-i Osmaniye, İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi gibi değişik isimler altında faaliyet gösteren devlet işletmesinin yanında yine İstanbul ile diğer Osmanlı hatta Avrupa limanlarını birbirine bağlayan Fransızlara ait Messagerie Maritime ile Avusturyalılara ait Lloyd gibi bazı yabancı vapur şirketlerinin varlığı ve faaliyetleridir. Esasında şimdiye kadar söz konusu yabancı şirketler hakkındaki bilgilerimiz son derece sınırlıydı; ancak, bu sınırlılığın, en azından ismi zikredilen iki yabancı şirket için dahi olsa bu eserle birlikte önemli ölçüde aşıldığı ifade edilebilir. Zira, Messagerie ve Lloyd şirketleri ilk defa bu eserde geniş bir şekilde ve orijinal kaynaklara dayanılarak hazırlanan iki yazı ile ele alınmaktadır.

Şirket-i Hayriye kurulmadan önce ve kurulduğu esnada yabancıların hiçbir hukuka dayanmaksızın Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşıdığı ve hükümetin hükümlerine aykırı gördüğü bu faaliyetleri engellemek amacıyla yaptığı girişimler neticesinde bunların faaliyetlerinin yasaklandığı da yine yabancılar bağlamında vurgulanması gereken bir husustur. Ayrıca, II. Meşrutiyet Dönemi'nde İstanbul ile çevresindeki bazı limanlar arasında yolcu ve eşya taşımak amacıyla birkaç yerli anonim vapur şirketinin kurulduğuna da işaret etmek gerekir. Netice itibarıyla hem bu şirketler hem Şirket-i Hayriye ile Haliç Vapurları Şirketi ve hem de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, bütün birikimleriyle birlikte Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eder. Cumhuriyet döneminde kamuya yönelik hizmet veren Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapurları Şirketi satın alınarak devletleştirilir ve değişik isimler altında faaliyetlerini sürdürerek günümüze kadar ulaşır.

İstanbul'da kara ulaşımı, doğal koşullardan kaynaklanan sebeplerden dolayı deniz ulaşımına nispeten daha yavaş ve sorunluymuştu. İstanbul'un etrafını çevreleyen surların belli noktalarındaki kapılar vasıtasıyla iskelelerle ve çevreyle karayolu bağlantısı

vardı. İstanbul ayrıca sağ, orta ve sol kol denilen ve güzergâhı belli olan ana yollarla hem Anadolu ve hem de Rumeli tarafıyla üçer koldan bağlantı kurardı. Osmanlı döneminde genelde şehir içindeki yollar birkaç ana cadde dışında araba trafiğine uygun olmayacak derecede dar veya dikti. Öte yandan Osmanlı devlet adamları da arabaya pek rağbet etmez ve genelde atla seyahati tercih ederlerdi. Halk ise vasita yokluğundan veya olanların da pahalılığından ötürü gideceği yere çoğunlukla yürüyerek giderdi. Ancak XVIII. yüzyılın başlarından itibaren İstanbul'da araba kullanılmaya başlanır ve XIX. yüzyılın ortalarından itibaren de Batılı yaşam biçimine paralel olarak giderek yaygınlaşır; zenginler ve saray mensupları bu dönemde arabalarını Avrupa'dan getirirler. Arabaların yaygınlaşması, doğal olarak düzenli ve geniş yolların gerekliliğini gündeme taşır. XIX. yüzyılda çıkan büyük İstanbul yangınlarının eski yapı ve mahalleleri yok etmesi, şehrin yollarının çağın gereklerine göre yeniden biçimlendirilmesi ve genişletilmesi imkânını ortaya çıkarır; Divanyolu genişletilir ve Eminönü araba trafiğine uygun hâle getirilir. Ekleme gerekir ki yollar bakımlı olmadığı için yağmurlu havalarda çamurlu, güneşli günlerde ise tozlu olurdu.

İstanbulular, 1870'lerin başlarında o güne kadar kullanmadıkları yeni karayolu vasıtalarıyla tanışır. Bunlar atlı tramvaylar, omnibüsler ve banliyö trenleriydi. Nitekim, Konstantin Karapano Efendi'ye verilen imtiyaz üzerine kurulan İstanbul Tramvay Şirketi'nin çalışmaları neticesinde 31 Temmuz 1871'de işletmeye açılan Azapkapı-Beşiktaş hattı ile atlı tramvaylar ve Ağustos 1872'de işletmeye açılan Perşembepazarı-Pangaltı hattıyla da yine atların çektiği "omnibüs" adı verilen büyük arabalar toplu taşıma amacıyla kullanılmaya başlanır. Bu ilk hatların ardından şehrin muhtelif yerlerinde atlı tramvay ve omnibüs hatları inşa edilir. Halkın "dolmuş" adını taktığı ve hayli rağbet gösterdiği omnibüslerin sürekli kullanımından dolayı yolların bozulması seyahati zorlaştırır. Yolların bu durumuna, bu yeni ulaşım vasıtalarının hizmete girmesinden dolayı zarar gören arabacı esnafının omnibüslerin kaldırılması talebiyle Şehremaneti'ne başvurması eklenir. Neticede yolların bozukluğundan birbirini sorumlu tutan Şehremaneti ile Tramvay Şirketi arasındaki anlaşmazlık, 1876'da İstanbul'un Avrupa yakasındaki omnibüslerin çalışma izinlerinin kaldırılmasıyla son bulur. Atlı tramvaylar ise devreye sokulan yeni hatlarla birlikte genişleyerek hizmetini sürdürür. 1914'te ise İstanbul'un ilk elektrikli tramvaylarının devreye girmesiyle atlı tramvaylar tarihe

karışır; ancak, I. Dünya Savaşı'ndan dolayı kömürün ve dolayısıyla tramvayların ihtiyacı olan elektriğin temininde ciddi sıkıntıların yaşanması, tramvay seferlerinin aksamasına neden olur.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un karayolu taşımacılığına dâhil olan diğer bir aktör de banliyö trenleriydi. Avrupa yakasında Avusturyalı yatırımcı Baron Hirsch ile yapılan anlaşmaya dayanarak inşa edilen Rumeli Demiryolları'nın şehir içinde kalan kısmıyla Bağdat Demiryolu'nun başlangıç noktasını oluşturan ve Haydarpaşa'dan başlayan hattın Pendik'e kadar olan bölümü 1870'li yılların ilk yarısından itibaren banliyö treni olarak kullanılır ve şehrin karayolu ulaşımının önemli bir kısmını üstlenir. Yine bu bağlamda değerlendirilebilecek bir raylı ulaşım aracı ve dünyanın en eski metrolarından biri olan Tünel, Fransız mühendis Henri Gavand'a verilen imtiyaz üzerine 1875'te faaliyete geçer ve İstanbul'un finans merkezi olan Galata'yı Beyoğlu'na bağlar. Bu araçlar kadar yaygın ve kitlesel bir fonksiyonu olmasa da kara ulaşımı konusunda zikredilmesi gereken vasıtalarından biri de o dönemdeki isimlendirmeye "zâtü'l-hareke" yani, kendiliğinden hareket eden anlamına gelen otomobildi. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra İstanbul'da yaygınlaşan ve o dönemde özellikle resmî kurumlar tarafından kullanılan otomobilin karayollarında gözükmeleriyle birlikte 1913'te Osmanlı Devleti'nin ilk trafik kuralları oluşturulur.

Haberleşme konusu da çok genel olarak geleneksel ve modern olarak ikiye ayrılabilir. Roma döneminden beri geleneksel haberleşme sisteminde ve özellikle taşrayla olan iletişimde gelişmiş bir yol ağı ile iyi örgütlenmiş bir menzil sistemi olmazsa olmaz unsurlardı. Roma ve Bizans dönemlerinde İstanbul'da yöneticilerin halka duyurulmasını istediği hususlar tellal ve çığırkanlar dolaştırılarak, yazılı duyurular belli yerlere asılarak veya özel ulaklar gönderilerek iletilir; ayrıca, yüksek tepelere kurulan ateş kuleleriyle hızlı bir biçimde haberleşilirdi. Osmanlı döneminde taşrayla haberleşme gelişmiş bir ulak (posta tatarı) ve menzil sistemi vasıtasıyla sağlanırdı. Yukarıda ifade edilen ve Anadolu ile Rumeli'yi sağ, orta ve sol kol olmak üzere üçer koldan kateden yol ağı, bu sistemin en vazgeçilmez unsuruydu. Padişahın emirleri, "peyk" adı verilen görevliler tarafından şehir içindeki ilgili yerlere iletilir; ayrıca, önemli duyurular Bizans döneminde olduğu gibi tellal ve münadiler çıkarılarak halka duyurulurdu.

Sanayi Devrimi'nden sonra ve özellikle de XIX. yüzyılın ortalarından itibaren demiryolları ve

haberleşme imkânları öncesiyle kıyas kabul etmez derecede gelişti. Düzenli bir posta sistemi kurmak ve sadece resmî işler için değil, sivil halka yönelik de posta hizmetleri vermek amacıyla bazı düzenlemeler yapan Sultan II. Mahmud, İstanbul-İzmit posta yolunu hizmete açar. Ancak, haberleşme konusundaki esas gelişmeler 1840'ta Postahane-i Âmire Nezareti'nin kurulmasından sonra olur ve genelde haftada bir İstanbul'dan taşraya posta gönderilirdi. 1871'den itibaren cuma hariç her gün posta çıkarılmaya başlandığı gibi, demiryolları ve denizyollarının devreye girmesiyle birlikte de posta ve gönderilerin teslim süresi azalır. İstanbul'da ilk postahane 1840'ta Eminönü'nde kurulur ve zamanla posta hizmetlerinin merkez ve taşra teşkilatları ile verilen hizmetin kalitesi giderek gelişir. 1865'te sadece İstanbul'un şehir içi postalarını taşımak ve dağıtmakla görevli Dersaadet Şehir Postası faaliyete geçirilir.

Bu bağlamda vurgu yapılması gereken bir husus da kapitülasyon ve ticari antlaşmalarla verilen haklara dayanan Avrupalı devletlerin XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı ülkesinde düzenli posta hizmetleri vermeye başlamalarıydı. 1746'da diplomatik ve 1821'den itibaren de düzenli posta servisi vermeye başlayan Avusturya bu konuda öncü bir rol oynar ve diğer devletler de İstanbul'da kendi postahanelerini kurar. Para, mektup, eşya gibi her türlü gönderiyi kabul eden bu postahaneler, daha sonra hükümet aleyhtarı yayınların ülkeye girişinin ve muhaliflerin birbirleriyle haberleşmelerinin vasıtası olduğu, posta gelirlerini düşürdüğü ve devletin hükümlerine haklarını ihlal ettiği gibi gerekçelerle zaman zaman kapatılmaya teşebbüs edilirse de bu konuda başarılı olunamaz. Bu sorun, devletin bütün rahatsızlıklarına rağmen, ancak Millî Mücadele'nin ardından imzalanan Lozan Antlaşması'yla çözüme kavuşturulabilir ve neticede yabancı postalar ortadan kaldırılır.

Haberleşme alanında çığır açan ve icadından hemen sonra Osmanlı yöneticilerinin ilgi alanına giren telgraf, 1853-1856 Kırım Savaşı vesilesiyle Osmanlı ülkesine girer. Savaştan sonra da hızla yaygınlaştırılarak alt yapısı oluşturulur ve Avrupa iletişim ağıyla irtibatlandırılır. Telgrafhane-i Âmire binası, Alay Köşkü'nün yakınında İtalyan mimar Fossati'ye yaptırılır ve telgrafın yaygınlaşmasına paralel olarak İstanbul'da yeni telgrafhaneler açılır. Telgraf önceleri Fransızca çekilirken Mustafa Efendi'nin çabaları neticesinde 1856'dan itibaren Türkçe alfabe kullanılmaya başlanır ve böylece

halkın telgrafı yaygın bir şekilde kullanımının önü açılır. Bilgiyi çok hızlı ve güvenli bir şekilde yayma ve iletme imkânı olan telgraf, iktisadi olarak dünyayı küçültürken ülke sınırları içerisinde olan bitenden anında haberdar olmak ve çıkan sorunlara zamanında müdahale etmek isteyen devlet yöneticilerine de idarede büyük avantajlar sağlar. Bu bağlamda merkezî bir devlet oluşturmak isteyen II. Abdülhamid döneminde ülkenin en ücra köşelerine kadar yayılan telgraf sayesinde merkezin taşra üzerinde kontrolü ve hâkimiyeti sağlanır.

Telgrafa göre daha doğrudan ve bireysel bir haberleşme aracı olan telefon, icadından beş yıl sonra, 1881'de İstanbul'da kullanılmaya başlanmasına rağmen, 1886'da II. Abdülhamid tarafından yasaklanır ve ancak II. Meşrutiyet'in ilanından sonra, o da devlet daireleri içinde yaygınlaşır. Şahısların ve halkın telefon kullanabilmesi ise 1911'de Dersaadet Telefon Şirketi'nin kurulmasından ve şirketin gerekli altyapıyı hazırlamasından sonra, 1914'te mümkün olur. İstanbul'un şehir dışıyla ilk telefon bağlantısı İstanbul ile Ankara arasındaki 1 Temmuz 1928 tarihli telefon görüşmesi olmuştur.

Haberleşme alanındaki bu gelişmeler günümüze kadar büyük bir ivmeyle devam edegelmiş ve çağımızı âdeta bir telekomünikasyon, bir iletişim çağı hâline getirmiştir. Bu büyük teknolojik değişim, insanlararası iletişimi ziyadesiyle kolaylaştırmanın yanında, iletişim vasıtasıyla kitleye yönelik olarak yapılan manipülasyon, yönlendirme ve yanlış bilgilendirme, daha açık bir ifadeyle, bilgi kirliliği gibi sorunlara da neden olarak değerlileri değersiz ve değersizleri de değerli hâle getirerek iktidar sahiplerinin kitleleri uyutmalarının da en önemli aracı olmuştur. Bu vasıtaları kullanarak kitle nezdinde kolaylıkla bir manipülatif bakış veya diğer bir ifadeyle, bir toplumsal körlük yaratabildiklerini gören iktidar sahipleri, artık bireysel ve toplumsal iradeyi memnun etme yani kitleyi önemseme yerine, bu araçlara sahip olmayı ve böylece kitleyi istedikleri yöne doğru imale etmeyi tercih ettiler.

Netice itibarıyla Sanayi Devrimi sonrasındaki teknolojik atılımlarla başlayıp özellikle XX. yüzyılın ikinci yarısında ve XXI. yüzyılda zirvesine ulaşan haberleşme ve iletişim alanındaki bu ilerlemeler, Sanayi Devrimi öncesinde insanlığın oluşturduğu geleneksel ve mevzii medeniyetlerin üzerinden âdeta bir silindir gibi geçmiş, arkasındaki güçlü medeniyetin ve iletişimin de etkisiyle Avrupa'nın

lokal ve mahallî kültürünü evrensel bir kültürmüş gibi resmetmiş ve *dünyayı* günden güne küçülterek sakinlerinin birbiriyle irtibatlarının son derece sınırlı olduğu, her kafadan bir sesin çıktığı, doğruyla yanlışın ve iyile kötünün birbirine karıştığı bir *Babil Kulesi*'ne dönüştürmüştür. Bu Babil Kulesi'nde insanlığın yüzyıllardır oluşturduğu insani kriterler ve adalet değil, gücün ve zorbalığın her türlü insani estetikten, hukuktan ve değerden yoksun olan sefil kuralları geçerlidir. Kitleyi sanal kahramanlar ve sanal doğrularla meşgul ederek gerçek dünyadan uzaklaştıran iletişim araçları bu düzenin en vazgeçilmez unsurudur.