

İSTANBUL'UN UZUN ASRI: DÜNYA VE TÜRKİYE ÖLÇEĞİNDE

ALİMARLI*

İstanbul iktisadi ve siyasi etkileri geniş bölgelere yayılan bir şehirdir ve ona bunu sağlayan, coğrafi konumunun eşsizliğidir. Önemi daha çok coğrafi konumuyla ilgili olan İstanbul, iki kıtayı birleştiren bir eklem kent olarak stratejik deniz yollarının kilit noktasındadır. Şehir, Ege ve Karadeniz'i birbirine bağlayan Marmara Denizi'nin kuzeyindeki muhkem bir bölgede ve jeostratejik önemi tartışmasız Boğaziçi'nin iki yakasındaki toprakların güney kanadında kurulmuştur. İki büyük denizin biyolojik özelliklerini uzlaştıran Marmara Denizi gibi İstanbul da, Ege ve Karadeniz bölgelerinin kültürel ekolojisinin iç içe geçtiği bir yerdir. Anadolu toprakları ve Balkanlar üzerinden Doğu Avrupa bu kentin iktisadi ve siyasi etkinlik sahasının içindedir. İki kıtaya yayılmış pek çok kenti birbirine bağlayan etkinliklerin ve geçiş yollarının toplanma yeri olarak İstanbul, aynı zamanda sayısız sosyal ağlar üzerinde bulunan hayati bir köprüdür. İstanbul'un şansı ve şanssızlıkları bir yönüyle bu karmaşık formüldeydir. İstanbul; bir liman kenti, ordu kenti, iki imparatorluğun merkezi olan siyasi bir kent, ulus-aşırı kolonyal ağların buluşma noktası olan bir ticaret kenti, finans kenti, sayısız orta ve yükseköğretim kurumuyla bir eğitim kenti ve sahip olduğu etnodinsel çeşitliliğin merkezi olarak aynı zamanda bir kültür kentidir. Kentin tarihinde bu özellikler iç içe gelişmiştir. İstanbul, özelleşmiş kent tanımlarına direnen bir çeşitlilikteki karmaşık özellikleri üzerinde toplamış, farklı tarihsel katmanların sürekli canlı kalabildiği ortakyaşarlılığı üretmiş bir kenttir. Bu zengin tarihsel ve coğrafi özellikleri bir yandan eklettik, diğer yandan sentetik biçimlerde temsil eden ve farklılıkları toplayan (*assemblage*) nadir bir kent örneğidir. Şehrin tarih boyunca geçirdiği değişimlere bakıldığında her dönemde

farklı bir İstanbul ile karşılaşılır. İstanbul bütün bu coğrafi ve sosyotarihsel farklılıkların toplamıdır. Bu yazıda onun yakın dönemine odaklanarak, son yüzyıl içindeki kapsamlı sosyolojik dönüşümü anlamlandırılmaya çalışılacaktır.

XIX. YÜZYIL BAĞLAMI VE MODERN KENT

Osmanlı tarihinin son zamanlarındaki demografik hareketlilik *yeni* İstanbul'un oluşumunu tayin etmiştir. Geç XIX-erken XX. yüzyılın demografik hareketleri yüzyıl dönümünün sosyoteknolojik gelişmeleriyle iç içe geçerek, Cumhuriyet dönemi İstanbul'unun öyküsünün genel hatlarını ortaya çıkarır. Demografik hareketler nüfusun iç yapısındaki değişimleri, kamu sağlığı (hıfzıssıhha) kurumlarının oluşumunu, savaşımlardan ve coğrafi ayrılıkçılıktan kaynaklanan büyük göç hareketlerini ve nüfusun etnodinsel bileşenlerini içerir. Sosyoteknolojik süreçler art arda gelişen teknozanayi devrimlerinin çok yönlü etkilerini tanımlar. Kentin iktisadi, mekânsal, kültürel ve idari süreçlerini nasıl dönüştürdüğünü ve böylece sosyotarihsel değişimin hangi yörünge ve çerçeveler içinde geliştiğini sosyoteknolojik değişim çerçevesi içinde anlamlandırmak kent tarihini daha anlaşılır kılar. Büyük yangınlar ve sonrasında ortaya çıkan imar hareketleri, demiryollarının yayılması, yenilenen limanlar, telgraf, telefon ve elektriğin kent hayatına girişi, lastik tekerli araçların kent makroformunu şekillendirmeye başlaması, iletişim teknolojilerinin evrimi kentin değişiminde özgün güzergâhlar izlemiştir. Osmanlı ve Cumhuriyet modernleşmelerini kuşatan kültürel dönüşümler ise ideolojik mücadeleler, çatışmalı siyasetler ve yönetim mimarisini şekillendiren kararlar bağlamında anlaşılabilir. Bu yazıda kentin çatışmalı ve kopuşlarla

* İstanbul Şehir Üniversitesi

şekillenen yakın tarihi ve onu geçmişten geleceğe taşıyan sosyal süreçler ele alınacaktır.¹

XIX. yüzyılın büyük güçler arasındaki hegemonya kavgasında kırılmalılaşmış çok uluslu bir imparatorluğun başkenti olarak İstanbul, bu mücadelenin odağında olmuştur. Askerî-tarımsal imparatorluklar döneminin göz alıcı kentlerinin başında gelen İstanbul, bu dönemde ortaya çıkan yeniliklere ayak uydurmak zorunda kalan bir şehirdir. Bu dönemde genişleyen kapitalist pazarlara mal üreten ve sanayi devrimlerine ev sahipliği yapan yeni şehirler ve ekonomileri yükselen yerleşme tipini temsil eder. Modern ulus devletlerin başkentleri ise mimariden planlamaya kadar dönemin iktidar sembolizminin mekânlarıdır. Üretimdeki patlama sonucunda iâşe tedariki sorunu geride bırakılınca, büyük nüfusları barındıran yerleşmelerin sayısı hızla artmaya başlamıştır. Avrupa ve Amerika'daki artan nüfus ve şehirleşme yeni bir kent formunun doğuşunu ifade etmekteydi.² Kömür enerjisine dayalı bir sanayileşme ve üretimin kent ortamlarını yaşanamayacak düzeyde kirletmesi, yetersiz altyapı ve halk sağlığı alanında ortaya çıkan tehditler bu kentleşme biçiminin en somut sonuçlarıydı. Kentsel hizmetlerin ne türden bir yönetim sistematiği içinde yapılacağı, yetki ve sorumlulukların hangi kurumlar arasında paylaşılacağı uzun bir öğrenme süreci sonucunda şekillenmiştir. Kapitalist kentsel kalkınma düzenine alternatif kent ütopiyalarının artışı, kömür-kent ve fabrika kentlerindeki toplumsal düzene muhalefetin başka bir biçimi olarak okunabilir. Kapitalist genişlemenin egemen olduğu kentsel formlarda sosyal reform çağrıları ve çabaları bu çerçevede ortaya çıkmıştır. Kentsel yönetim ve yerel kurumların oluşumu, nüfusun ayrıntılı sayımını, halk sağlığı politikaları için yeni bürokratik yapıların ortaya çıkışını, modern belediyeçilik faaliyetlerinin başlamasını mümkün kılmıştır.³

Buharlı makine, döner çıkırık ve metalürjideki yeniliklerin eşlik ettiği ilk büyük Sanayi Devrimi çeşitli İngiliz kentlerinde serpilmiştir. Mülksüzleşmiş köylülerin akın ettiği bu şehirler ücretli endüstriyel emeğin örgütlendiği yerler olarak yeni toplumun somutlaştığı mekânlardı. Sanayileşmiş bir kentin üç büyük aktörü

maden ocağı, fabrika ve demiryoludur. Çalışanların tek odalı barakalarda büyük nüfuslarla yaşadıkları kötü yaşam koşulları, sağlık sorunları ve büyük sayıdaki çocuk emeği sömürsü yüzyılın genel durumunu tanımlar. Manchester, Chicago, Londra, Detroit, Paris, New York, Rhine-Ruhr bölgesi metropollerinin büyüyen üretim güçleri ve artan nüfusları sanayi modernliğin kurum ve yapılarını ortaya çıkarmıştır. Kapsamlı dönüşüm ise 1860'lardan itibaren yaşanan ve "İkinci Sanayi Devrimi" olarak adlandırılan gelişmelerle şekillenir. Elektriğin, içten yanmalı motorun, çelik dökümün, telgraf ve telefonun, bilimi temel alan kimyasal üretimlerin, petrokimya sanayinin ve bir süre sonra lastik tekerli araçların doğuşu ile kentlerin doğası kökten dönüşür.⁴ Manchester ve Chicago gibi şehirler büyük üretim güçlerinin yoğunlaştığı yerlerken, kültürel gelişmeler açısından Paris, XIX. yüzyıl modernliğinin tartışmasız başkentidir. Baron Haussmann döneminde yapımına başlanan dev bulvarlar, pasajlar, büyük fuar alanları, mutenalaştırma uygulamaları, yeni inşaat teknikleriyle "yaratıcı yıkım" ideolojisini temsil eden bu kent, modernist planlamacılığın büyük bir laboratuvarı olarak temel esin kaynağıdır.⁵

Bu on yıllar boyunca İstanbul, üretim tarzı bakımından küçük imalathanelerin ve ticaretin egemen olduğu bir imparatorluk merkezidir. Kent, uzun yüzyıllar boyunca Avrasya coğrafyasının en büyük kentlerinden biri olarak etkin siyasi önemini de devam ettirmektedir. Fransız Devrimi'nden Osmanlı İmparatorluğu'nun çözümlüşüne kadarki zaman dilimi, jeopolitik ve iktisadi güç ağırlığının Batı Avrupa'da yoğunlaştığı bir dönemdir. İstanbul, Viyana Kongresi sonrası icat edilmiş "Şark sorunu" etrafında gelişen siyasi çalkantılarla baş etmeye çalışan imparatorluğun her anlamıyla merkezî bölgesiydi. Artan Rusya baskısı sonucu çıkan savaşlarda büyük topraklar kaybedilmiş, imparatorluk maliyesi geri dönüşü olmayan bir darboğaza sürüklenmiş, Balkan ve Kafkas savaşları sonucunda imparatorluğun iç bölgelerine doğru büyük göç dalgaları ortaya çıkmıştır. İmparatorluk üzerinde artan Rusya baskısının en büyük nedenlerinden biri, kendisini Ortodoks Bizans'ın doğal devamı olarak gören Çarlık Rusya'sı için, iki stratejik Boğaz yolunun

1 Sosyo-teknolojik süreçler için bkz. Steve Woolgar, "Science and Technology Studies and the Renewal of Social Theory", *Social Theory and Sociology: The Classics and Beyond*, ed. Stephen P. Turner, Cambridge 2008, s. 235-255.

2 Adna Ferrin Weber, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics*, Ithaca 1965 (1. bs. 1899).

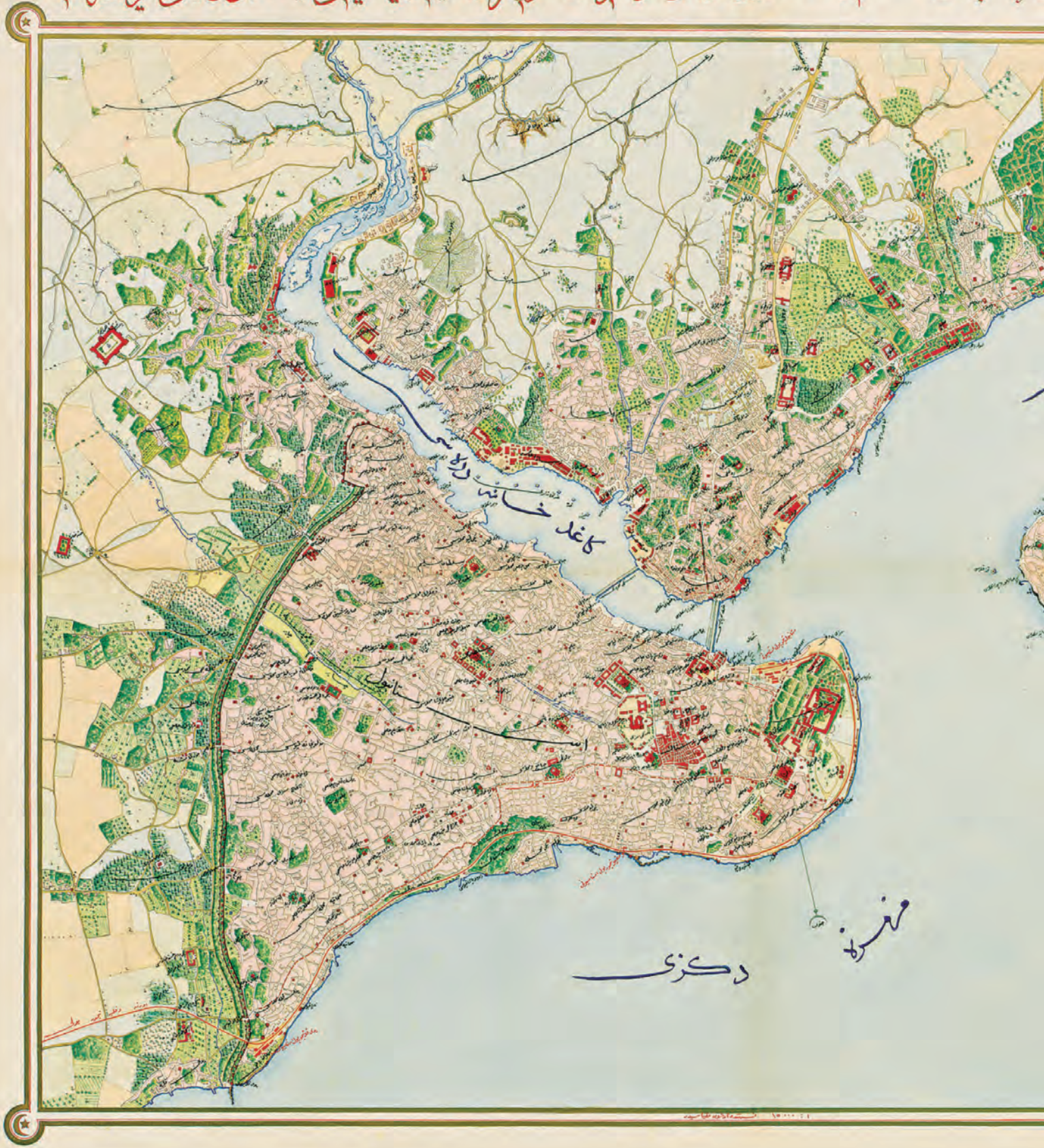
3 Michel Ragon, *Modern Mimarlık ve Şehirçilik Tarihi*, çev. M. A. Erginöz, İstanbul 2010.

4 Lewis Mumford, *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, New York 1961, s. 446-481.

5 David Harvey, *Paris: Modernitenin Başkenti*, çev. Berna Kılınçer, İstanbul 2012; David Harvey, "The Right to the City", *New Left Review*, 2008, sy. 53, s. 23-40. II.

Dünya Savaşı sonrası New York'u, Uzak Doğu'nun dev metropollerini Haussmannizasyon düşüncesinden derinden etkilenecekti.

خاکای شاہانہ لپیٹہ مهندس ہونیز بندہ لپینک ترسیم و تقدیم ایلدی کی استانبول یکی خریطہ ہے



1- Mühendis Hübner'in II. Abdülhamid'e sunduğu İstanbul haritası (Ü, Nadir Eserler Kütüphanesi, Haritalar Bölümü)



kilit şehri olan İstanbul'un siyasi önemidir. Bu baskıların savaşa dönüştüğü her durumda savaştan kaçan Müslüman nüfusun ilk ayak bastığı yer de İstanbul olmuştur. XIX. yüzyılın ikinci yarısı, imparatorluk üzerindeki Rusya baskısının en üst düzeye çıktığı dönemdir ve baskılardan en fazla etkilenen şehir diğer Balkan şehirleriyle birlikte İstanbul'dur. Rusya, Osmanlı İmparatorluğu'nu kuzey ve doğu Karadeniz toprakları üzerinden geri çekilmeye zorlamış ve bunu başarmıştır. Birleşik Krallık ise Osmanlı'nın güneydeki Arap coğrafyası ve sıcak deniz bölgelerindeki toprakları üzerinde kolonyal emeller gütmekteydi. İmparatorluğun karşısında yükselen bu iki büyük imparatorluk gücünü durdurmak için başta Panislamizm olmak üzere farklı siyasi araçlar icat edilmiştir. Rusya içinde ve İngiliz sömürgelerinde yaşayan çok sayıdaki Müslüman toplumu etki altına alabilmek için halifelik, İstanbul merkezli etkin bir kuruma dönüştürülmüştür. Sultanın siyasi kimliğinin yanı sıra dinî sembolizmi derin bir sıfat olan halife de etkin şekilde kullanmaya başlanır. Böylece İstanbul, imparatorluğun yıkılışına kadar, İslam birliği söylemiyle tüm İslam dünyasının en önemli siyasi merkezi hâline gelmiştir. Yine Kahire ile birlikte, dünyanın pek çok bölgesinden önemli Müslüman entelektüel ve din adamlarının toplanma merkezine dönüşmüştür.⁶

Dönemin uluslararası konjonktürünün imparatorluk içindeki siyaseti değişime zorlayıcı etkileri yanında; kentin altyapı, ulaşım, yönetim alanlarındaki sorunları da yönetimi, imparatorluk genelinde yeni bir kentsel imar fikrini olgunlaştırmıştır. Bu bakımdan XIX. yüzyıl İstanbul'una ilişkin genellikle Şarkiyatçı kalıpların hâkim olduğu anlatı ve eserler vardır. Batı Avrupa metropollerindeki yenilikler ilgiyle takip edilse ve terakki söylemi içinde kavranmaya çalışılsa da, bu gelişmeler İstanbul'un siyasi önemini azaltmamıştır. O dönemde İstanbul'u gören ya da orada yaşayan ve aynı zamanda döneminin önemli Avrupa metropollerinden haberdar Arap entelektüeller için İstanbul hâlâ merkezî önemini koruyan bir şehirdir. Bu merkezîlik algısı imparatorluğun son dönemlerinde tedricen ademimerkezileşme fikrine dönüşmüştür.⁷

⁶ Kemal Karpat, *The Politicization of Islam: Reconstructing Identity, State, Faith and Community in the Late Ottoman State*, Oxford 2001, s. 121-160, 258-307.

⁷ İlham Khuri-Maqdisi, "Ottoman Arabs in Istanbul, 1860-1914: Perceptions of Empire, Experiences of the Metropole through the Writings of Ahmad Faris al-Shidyāq, Muhammad Rashid Rida, and Jirji Zeydan", *Imperial Geographies in Byzantine and Ottoman Space*, ed. Sahar Bazzaz, Yota Batsaki ve Dimiter Angelov, Cambridge 2013, s. 159-182.



2- II. Abdülhamid devri İstanbul panoraması (Guillaume Berggren, Constantinople, Hilmi Şenalp Arşivi)

MODERNLİĞE GEÇİŞİN SANCILARI

İstanbul, iç içe yaşadığı ve yaşattığı çoklu zamanlar, deneyimler ve yapılarla çelişkili bir modernlik öyküsü ortaya çıkarmış özgün bir kenttir. Değişen nüfus yapısı, aldığı göçler, yaşanan savaşlar, teknolojik değişimlerle artan yeni ulaşım aracı ve altyapı sorunları, farklılaşan konut ve sokak-cadde dokusu, banliyölerin gelişimi, değişen tüketim kültürü, hane halkı yapısının değişimi, eğitim kurumlarının yaygınlaşması bu özgünlüğün parçalarıdır. Bu bölümde, kentin Cumhuriyet dönemine devrolacak meselelerine odaklanılacaktır.

XIX. yüzyıl boyunca yoğun göç alan kentin, yönetimi ve altyapı yatırımları için gereken bilgi ve finansman kaynakları sınırlıdır. Büyük ölçekli yatırımlar için doğrudan yabancı yatırıma bağımlılık söz konusudur. Değişimleri gösteren örnekler daha çok devletin bürokratik modernleşmesini temsil eden büyük binalar, saraylar, yeni ordu kışlaları ve köprülerde somutlaşmıştır. Özellikle İstanbul'un ahşap yapı stokunun birbiri ardına yaşanan büyük yangınlarda yok olması imar yönetmelikleri alanında yeni arayışları başlatmıştır. Bu sürede pek çok imar yönetmeliği çıksa da uygulanma alanları ve yayıldıkları ölçek sınırlı kalır. XIX. yüzyıl İstanbul kent tarihi yazarları, çoğunlukla Londra ve Paris gibi şehirlerdeki kapsamlı dönüşümlerle karşılaştırarak, planlama girişimlerini genellikle iyi niyetli ancak bilgi altyapısı açısından eksik, karar alma gücü bakımından mütereddit ve altyapı değişimi için gereken bürokratik kapasiteden yoksun olarak nitelmişlerdir.

Bu dönemde Avrupa ve ABD'nin, Sanayi Devrimi'nin niteliksiz konut dokusuna sahip ve altyapı ihtiyaçları üst seviyedeki kentlerinde önemli değişimler yaşanmaktaydı. Bir yandan şehircilik biliminin geliştirilmesine dönük arayışlar birçok ülkede hız kazanırken, diğer taraftan karşı şehircilik hareketlerinin fikirleri uygulanma alanları bulmaya başlıyordu. Demiryolları ile dışa doğru yayılan kentler, banliyö yerleşmeleriyle konut ve işyeri arasındaki mesafenin açılması deneyimini yaşamaktaydı. Howard'ın

ızgara plana karşı geliştirdiği ve insani ölçek yaklaşımını planlamaya dâhil eden radyosantrik bahçeşehir düşüncesi İngiltere'de ilk uygulamalarına kavuştu. Bu fikir ABD'de pek çok yerde uygulandı. Yine kentsel yığılma olgusu daha fazla sorgulanır hâle gelmişti. Özellikle İngiltere'de yayılmış kent ve müstakil ev düşüncesi kuvvetli bir entelektüel ve bürokratik destek bulmaya başlıyordu. Bu tür bir organik şehircilik düşüncesinin yanı başında makine fikrinden ilham alan ve endüstriyel kentin ulaşım sorunları ile toprak mülkiyeti sorunlarını analiz ederek yeni modeller öneren doğrusal kent düşüncesi de geliyordu. Özellikle eski şehirlerin nasıl planlanacağı konusunda Eugène Hénard'ın artan trafik sorununa geliştirdiği kavşak sistemi ve araç akışı önceliğini kabul eden yaklaşımı lastik tekerli ve motorlu şehrin ilk girişimlerindendi. Taylorizmden fordizme geçilen bu dönem dışı doğru patlayan sanayi kentini simgeler.⁸

Bu dönemde İstanbul, XIX. yüzyıl koşullarında yenilenen bürokratik kurumlar, mimari üslup arayışları ve yerel yönetim mekanizmaları alanlarında anlamlı değişimler yaşamıştır. Batı Avrupa ölçeğinde bir sanayi devrimi yaşamasa da, oluşan modern kentin kurum ve sistemlerine nasıl uyumlu hâle geleceğini arayan bir şehirdir. İmparatorluğun başkenti olan kent sadece siyasi ve bürokratik bir merkez değil, aynı zamanda en önemli finansal ve iktisadi bölgesidir. Basının yoğunlaştığı bir yer olması nedeniyle bir iletişim merkezi, imparatorlukta her türlü değişimin etkilerinin ve sonuçlarının yoğun biçimde hissedildiği bir toplumsal laboratuvar gibidir. Kırım Savaşı, 93 Harbi (1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı) ve Balkan savaşları sonrası yaşanan büyük göç hareketleri Osmanlı Devleti kadar kurulacak yeni Cumhuriyet'in milliyetçi ideolojisinin ve İstanbul'un etno-dinsel nüfus yapısının şekillenmesinde de etkili olmuştur. Yüzyılın sonuna doğru büyük savaşlar ardından yüksek oranda Müslüman nüfus göçü alan şehir XX. yüzyıla gelindiğinde ağırlıklı Müslüman Türk nüfusun hâkim olduğu bir

⁸ Ragon, *Modern Mimarlık*, s. 267-513.



şehir hâline gelir. Şehir aynı zamanda %40 seviyesinde Rum ve Ermeni Ortodoks, Yahudi, Latin kökenli ve diğer uluslardan toplulukların yaşadığı kozmopolit bir kent olma özelliğini devam ettirmektedir. Yükselen yeni bürokratik sınıfların siyaset ve yönetim süreçlerinde etkin hâle geldiği bu dönem, kentli orta sınıfların ortaya çıkışına da tanıklık eder. Milliyetçi uyanışı temsil eden XIX. yüzyılın çalkantılı sosyopolitik mirası XX. yüzyıl boyunca da kentteki etnik ve dinsel topluluklar arasındaki ilişkileri etkilemeye ve trajik göç hareketlerinin devam etmesine neden olur.⁹

Bu dönemde imparatorluk büyük güçler arasındaki iktidar mücadelesinde faydacı ancak hassas bir denge politikasına mahkûm olmuştur. İmparatorluğun içindeki farklılıkları bir arada tutma siyaseti artan uluslararası gerilimler sonucunda giderek kırılmağa başlamıştır. Yüzyılın sonuna gelindiğinde imparatorluk maliyesi büyüyen savaş maliyetlerini taşıyamayarak uluslararası bir konsorsiyumun denetimine girmiştir. Altyapısal reform çabaları hep bu mali tutsaklığın sınırları içinde gerçekleşecektir. XIX. yüzyıl boyunca artan nüfusun yönetimi, diğer dünya kentlerinde yaşanan altyapısal değişimlere geçiş baskısı, sosyoteknolojik değişimlere uyum için gereken mali imkânlar arasında önemli bir uçurum vardır. III. Cumhuriyet Paris’inde Haussmann’ın öncülük ettiği kent reformu hareketi, otoriter bir yönetim kadar yeni mali araçlar icat etmekle mümkün olabilmişti. Haussmannizasyon fikri kısa sürede diğer dünya kentleri gibi İstanbul’a da ulaşmıştır. Ancak böylesi otoriter bir modernizmin kentsel yenileme programını yürütebilmek için imparatorluğun mali kapasitesi ve hukuki altyapısının yetersizliği aşikârdı. Haussmann, 1873’te kariyerinin sonlarında bizzat İstanbul’a gelir fakat daha sonra yatırımlar için Düyun-ı Umumiye benzeri bir mali yapı

önermenin dışında planlama ve imar siyaseti bakımından etkili olamadan kentten ayrılır.¹⁰

Kent eski dönemlerden itibaren suriçi bölgesinin yanı sıra Eyüp, Pera ve Üsküdar da dâhil olmak üzere dört parçadan oluşmuştur. Kadıköy ve Boğaz köyleri geleneksel İstanbul tanımının dışında kalmıştır. XIX. yüzyıl sosyoiktisadi gelişmeleri suriçi ve Eyüp’ün giderek geri planda kaldığı ancak daha kozmopolit niteliklere sahip Pera’nın her bakımdan öne çıktığı bir dönem olur. Haliç ise Feshane ve Baruthane’nin kuruluşunu takiben zaman içinde orta ölçekli bir imalat bölgesi hâline gelir.¹¹ Büyük yangınlar sonrasında İstanbul’un konut dokusu uzun zaman alacak bir yenilik dönemine girer. 1865’teki büyük Hocapaşa yangını suriçinin üçte birini yok edince, yeni bir imar politikası arayışı başlar ve bu, uluslararası uzmanları imparatorluğa çeker. Birçok başarısız uygulamaya ve zayıf girişimlere rağmen bu sürede İstanbul’u kent planlama pratiğine hazırlayan ilk kent haritaları bir evrim içinde ortaya çıkar. II. Mahmud döneminde hazırlanan von Moltke haritasını, II. Abdülhamid dönemindeki Huber ve Goad haritaları, İttihat ve Terakki döneminin Alman Mavileri ve Erken Cumhuriyet döneminde hazırlanan Pervititch haritaları izler. Bunlar ülkenin ilk önemli kadastro haritaları olarak sonraki dönemin kadastruculuğunu ve kent planlama faaliyetlerini etkiler. Bu gelişmeler kentin ekonomi-politik tarihiyle iç içedir. Düyun-ı Umumiye sonrası bütçe üzerindeki kontrolünü büyük ölçüde yitiren devletin iktisadi yönetim merkezi de suriçinden Pera ve Galata’ya kaymıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısında Dolmabahçe ve Yıldız saraylarının yapılmasıyla siyasi ve bürokratik işlerin önemli bir kısmı suriçinden taşınmıştır. Pera kordiplomatik kurumların konuşlandığı yer hâline gelince siyasi bakımdan da öne çıkmıştır. *Grande Rue de Pera* yüzyılın henüz ortasında Batı tarzı

9 Dönemin yetkin ve ayrıntılı bir anlatımı için bkz. Kemal Karpat, “The Social and Economic Transformation of Istanbul in the Nineteenth Century”, *Studies on Ottoman Social and Political History, Selected Articles and Essays*, ed. Kemal Karpat, Leiden 2002, s. 245-290; Kemal Karpat, *Ottoman Population: 1830-1914 Demographic and Social Characteristics*, Madison 1985.

10 Michel Carmona, *Paris’in Kentsel Dönüşümü: Haussmann Uygulamaları*, çev. M. A. Erginöz, İstanbul 2000; Murat Gül, *The Emergence of Modern Istanbul: Transformation and Modernization of a City*, London ve New York 2009, s. 52.

11 Edward C. Clark, “Osmanlı Sanayi Devrimi”, *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi: Yeni Araştırmalar, Yeni Görüşler*, ed. Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul 1992, s. 37-51.



3- Galata Köprüsü'nden Yeni Cami'ye bakış (Yıldız Albümleri)

dükkân, mağaza, ofis, kafe, otel, opera, sirk gibi yerleriyle dönemin Avrupa modasını bünyesinde toplayan bir alan hâline gelmiştir. Batılılaşan ve kapitalist ekonomiyle bütünleşen yeni İstanbul'un kentsel dış kabuğunun ilk biçimleri Galata ve Pera'da ortaya çıkmıştır.¹²

Yangınlar sonrası Galata'daki ahşap konutları, taş konutlar, tuğla kârgir konutlar ve çok katlı apartmanların inşası izlemiştir. Daha sonraki modern imar planları ve parselasyonlar yapılırken Galata'daki apartmanlaşma deneyimi öğretici olacaktır. Büyük bankaların ve finans kurumlarının konuşlandığı ve dönemin dışarıdan teknoloji transferinin yapıldığı kurum ve şirketlerin merkezi olan Karaköy'deki Bankalar (Voyvoda) Caddesi de bu dönemde iş hayatının

kalbinin attığı yer hâline gelir. Merkezî iş bölgesi olan Eminönü-Sirkeci'nin kent ekonomisindeki ağırlığı Galata ve Karaköy'e doğru kaymaya başlar.¹³ Boğaz ve Haliç'in kentteki etkinlikler üzerinde yarattığı kesintiyi ve mekânsal erişimdeki caydırıcılığı gidermek için bazı önemli ulaşım gelişmeleri bu dönemde ortaya çıkar. 1872'de Haliç üzerindeki ahşap köprülerden farklı olarak Unkapanı-Azapkapı arasına demir bir köprü yapılır. Yine kurulduğu 1851'den itibaren Şirket-i Hayriye düzenli deniz ulaşımı hizmeti vermeye başlamıştır. Bu gelişmeler Boğaz ve Haliç nedeniyle coğrafi olarak ayrılmış şehrin farklı yakalarındaki insanları yoğun bir etkileşime sokan önemli adımlardır. Şirket-i Hayriye 1880'de yılda 8.500.000 kişi taşımaktayken bu sayı 1905'te 10.000.000'a,

¹² Zeynep Çelik, *The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century*, Seattle 1986; Gül, *The Emergence of Modern Istanbul*, s. 7-71.

¹³ Edhem Eldem, *Bankalar Caddesi: Osmanlı'dan Günümüze Voyvoda Caddesi*, İstanbul 2000.



4- Eminönü ve karşıda Üsküdar (Yıldız Albümleri)

1912’de ise 16.500.000’e çıkmıştır.¹⁴ Paralel biçimde ilk modern belediyenin temeli kabul edilen VI. Daire-i Belediye’nin (günümüzdeki Beyoğlu Belediyesi) kuruluşu, zaman içindeki değişimi ve nihayet kurumsal bakımdan gelişimi XIX. asrın ikinci yarısında gerçekleşebilmiştir. Bu belediyenin deneyimi Cumhuriyet dönemindeki belediyeçiliğin önemli bir ilham kaynağı olacaktır. 1863-1873 arasında belediye yönetimi Galata’daki Ceneviz surlarını yıkmış, yeni yollar açmış, *Grande Rue de Pera*’yı genişletmeye başlamış, 1875’te Galata ile Karaköy’ü birbirine bağlayan dünyanın ikinci yeraltı metro tüneline faaliyete sokmuş, 1870’teki büyük Pera yangınından

sonra pek çok sokak düzenlemesini gerçekleştirmiştir. Kent içi ulaşımdaki bu gelişmelerin yanında, 1871’de İstanbul ile Edirne arasında 355 km uzunluğunda demiryolu hattı döşenir. 1873’te ise Haydarpaşa ile İzmit arasında 91 km’lik hat inşa edilir. Bu iki hat İstanbul’u yeni ulaşım araçlarıyla doğu-batı aksındaki geniş bir coğrafyaya bağlar. Uzun tartışma ve arayıştan sonra açılan bu hat, Topkapı Sarayı’nın bahçesinden geçerek Sirkeci Garı’nda son bulur.¹⁵ Daha sonra Avrupa’dan gelecek Şark Ekspresi seferlerinin nihai durağı bu istasyondur. Şam-Hicaz demiryolu ise imparatorlukta oluşturulan bir seferberlik sonucu öz kaynaklarla

¹⁴ Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, çev. Erol Özbek, İstanbul 1998, s. 154-158; Tevfik Çavdar, “Kentiçi Ulaşımın Tarihsel Gelişimi: Şirket-i Hayriye”, *Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi, 1. Kitap*, ed. Yiğit Gülöksüz, Ankara 1981, s. 169-182.

¹⁵ Gül, *The Emergence of Modern Istanbul*, s. 40-71; Ayşe Derin Öncel, *Apartment: Galata’da Yeni Bir Konut Tipi*, İstanbul 2010; Christoph K. Neumann, “Modernitelerin Çatışması Altıncı Daire-i Belediye, 1857-1912”, *İstanbul: İmparatorluk Başkentinden Megakente*, ed. Yavuz Köse, çev. Ayşe Dağlı, İstanbul 2011, s. 426-453.



5- Kapalıçarşı'dan Sultanahmet'e (Yıldız Albümleri)

bitirilir. İstanbul'u Bağdat'a bağlayan hat ise 1898'de tamamlanır. İstanbul'u Avrupa'dan Bağdat'a bağlayan demiryolu hatları XIX. asrın sonundaki yatırımlarla gerçekleşir. Böylece İstanbul merkezli, deniz yollarına ve deve kervanlarına alternatif bir ulaşım hattı da ortaya çıkmış olur.

Döneminin liman ve tersane teknolojisine uyum sağlayamamış ve kullanılamaz hâle gelmiş tesislerin yenilenmesi de yine XIX. asr sonunda gerçekleşir. 1892 yılında, yukarıda sayılan birçok projenin yapımında olduğu gibi, yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla ilk modern liman inşaatına izin verilmiştir. Seksen beş yıllık kullanım hakkı ile kurulan İstanbul Rıhtım, Dok ve Antrepo Şirketi; Galata, Sarayburnu, Sirkeci ve Haliç rıhtımlarını inşa etmeye hak kazanır. Galata rıhtımı, 1895'te denize geniş dolgular yapılarak bitirilmiştir.

1894'te başlanan Sirkeci rıhtımının 1896'da inşaattaki çöküntü sonrası rıhtımın suda kaybolması nedeniyle yapımı gecikmiştir. Sarayburnu ve Sirkeci rıhtımları denize yapılan dolgularla 1900'de bitirilir. En önemli rıhtım olan Galata rıhtımındaki ticari faaliyetlerinin artışı sonrasında, yeni ambar binaları inşa edilmiştir. 1910'da iki, 1928'de üç adet olarak beş antrepo inşa edilir. Salıpazarı'nda inşa edilen 600 m uzunluğundaki rıhtım ve çok katlı ambarlarla liman alanı önemli ölçüde genişletilir. Yine Haydarpaşa'daki liman tesisleri 1899'da yabancı bir şirketle inşa edilmeye başlanmış, 1903'te işletmeye açılmıştır. 450 m'lik rıhtımı ve pek çok müştemilatıyla Haydarpaşa Limanı, 1953'te yenilenip büyütülmüş, 1967'de kabaca bugünkü görünümüne kavuşmuştur. Cumhuriyet dönemindeki yabancı şirketlerin millileştirilmesi politikasıyla, anılan ilk şirket Aralık

1934'te kamulaştırılarak İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü'ne bağlanır. Haydarpaşa Limanı da 1927'de Demiryolları İdaresi'ne devredilir.¹⁶ Ulaşım ve lojistik alanındaki bu gelişmeler XIX. yüzyılın ikinci yarısında kentnin planlama ve yönetim bakımından yaşadığı öğretici deneyimlerdir. II. Abdülhamid döneminde gerçekleşen bu tarz büyük yatırım hamlelerinin büyük kısmı yabancı şirketlere verilen imtiyazlarla yapılabilmektedir.

Yine 1911'de geç de olsa elektriğin kente gelişi ve sokak aydınlatmasında kullanılmaya başlanması ve ilk elektrikli tramvay hatlarının döşenmesiyle birlikte kentnin çehresi dönüşmeye başlamıştır. Tünel'in elektrikli taşımaya müsait hâle gelmesiyle taşıdığı yıllık yolcu sayısı yaklaşık 3.000.000'dan 12.000.000'a çıkar. Ayrıca elektrikli tramvayların hizmete girmesiyle Cadde-i Kebir'in cazibesi azalmış ve Galata rıhtım ve Karaköy bölgesinin cazibesi artmıştır. Yine Eminönü ile Galata arasındaki ticari ve sosyal ilişkiler yoğunlaşmıştır. Elektrikli tramvayın Şişli-Tatavla ve Teşvikiye'ye gelmesiyle yeni kent bölgelerinin mesken dokusunda yaygın biçimde apartmanlaşma belirir. Galata'nın ardından bu bölgelerde de apartman hayatına bağlı bir sosyal örgütlenme gelişir.¹⁷ Geç Osmanlı döneminde, kent yarımada da değil, diğer bölgelerde büyümüştür. Surdışında Kazlıçeşme, Ayvansaray ve demiryolu hattı üzerinde Makriköy (Bakırköy) ve Yeşilköy (Ayastefanos) bölgeleri banliyöler hâlinde gelişmeye başlar. Galata ve Pera'da Tophane ve Ortaköy'e doğru yayılan kent, Dolmabahçe üzerinden Teşvikiye ve Nişantaşı'na doğru gelişir. Boğaziçi'ndeki köyler büyüyerek kentle bütünleşmeye başlamış, Asya yakasında Üsküdar ve Kadıköy'e bağlı Göztepe, Bostancı, Kızıltoprak ve Erenköy tarzı yeni banliyöler ortaya çıkmıştır. Bir diğer ilginç nokta, iktisadi refah arttıkça suriçinden bu bölgelere doğru göç eğiliminin artmasıdır. Sanayinin yoğunlaştığı ve eski tarz meskenlerin bulunduğu Haliç sahilleri ve yangınlarla boğuşan suriçi artık cazibesini yitirmiştir.¹⁸

¹⁶ Ekmel Derya, "İstanbul Limanının Kuruluşu", *Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi*, 1. Kitap, ed. Yiğit Gülöksüz, Ankara 1981, s. 145-168; Semih Tezcan, *İstanbul ve Marmara Limanları Master Plan Raporu*, Proje Direktörü: Semih Tezcan, İstanbul 1976, c. 1, I. Bölüm.

¹⁷ Asu Aksoy, Funda Açıkbaş ve Ayşenur Akman, "Silahtarağa Elektrik Santral'nin Hikâyesi", *Silahtarağa Elektrik Santral: 1910-2004*, ed. Asu Aksoy, İstanbul 2007, s. 1-35; Murat Güvenç, "İstanbul'da İkinci Sanayi Devrimi: Yeni Bir Kentsel Araştırma Programına Doğru", *Silahtarağa Elektrik Santral: 1910-2004*, ed. Asu Aksoy, İstanbul 2007, s. 55-55.

¹⁸ İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, ed. Paul Dumont ve François Geogron, çev. Ali Berktaş,

Bu dönemlerde hane halkı yapısı da dönüşmeye başlamıştır. İstanbul'da ailelerin yapısı ülkenin genelinde hâkim olan kırsal toplulukların hane halkı yapısından farklıydı. İstanbul'daki hanelerin ortalama büyüklüğü, evlilik usulleri ve doğurganlık oranları Geç Osmanlı döneminde Türkiye'nin geri kalan bölgelerinden keskin biçimde farklılaşmıştır. Avrupa'daki kentleşme eğilimlerine paralel biçimde XIX. asır sonundan başlayarak görülmeye başlanan düşük doğurganlık İstanbul'da da gözlenir. Kadınlarda ortalama evlilik yaşı zaman içinde anlamlı oranlarda artmıştır. Bu sosyolojik değişimler özellikle Müslüman hanelerde bütün yoğunluğuyla hissediliyordu. İstanbul'un yaşadığı iktisadi dönüşüm uzun dönemde aile büyüklüğünü de etkiler. İstanbul haneleri ülkenin geri kalanından ortalama olarak küçülmüş diğer bir ifadeyle "karmaşık olmaktan uzaklaşmıştır". İktisadi nedenler dolayısıyla erkeklerin evlilik yaşı da yükselmiştir. Bu da doğurganlığı düşüren bir etkidir. Cumhuriyet'le başladığı varsayılan pek çok değişim Osmanlı son döneminde açıkça ortaya çıkmıştır. İstanbul'un bu değişimi onu Anadolu'nun geri kalanından da ayırır. Bunlara paralel biçimde XIX. yüzyılın ortasından itibaren Avrupalı tüketim mamulleri Pera'daki dükkânları doldurmaya başlamış, bunların reklamları düzenli olarak basında görünür olmuştur. Dergi, gazete, kitap gibi kültürel metaların kararlı bir tüketici kitlesi ortaya çıkmıştır. Batılılaşmış üst sınıfların gündelik hayat *habitusü* kentnin kültürünü çeşitlendirdiği kadar imparatorluğun gittikçe yoğunlaşan kimlik krizlerine de gönderme yapar hâle gelir. Örneğin üst sınıflar arasında görücü usulü evlilikle alay eden yazılar 1860'larda Şinasî'nin metinlerinde görülebilir. Evliliğin temeli olan romantik aşk fikrinin gizli çekiciliği bu dönemde kent kültürüne sızarken, bu tür duygusal yatırımları sürekli kılacak imkân ve hayat şartlarından yoksun toplulukların karşı eleştirilerine maruz kalır.¹⁹

Bu dönemin kültürel değişiminin çarpıcı yorumlarından birisinde, Geç Osmanlı değişimi "aşırı Batılılaşma" kavramı altında incelenir.²⁰ Yazının somut nesnesi ise İstanbul'dur. Buna göre, Geç Osmanlı'daki ideolojik ve siyasi dönüşümler ile kimlik arayış ve krizleri dönemin romanlarındaki gündelik hayat tasvirlerinde rahatlıkla görülebilir. Bu romanlar kadınların sosyal

İstanbul 1999, s. 28-30.

¹⁹ Alan Duben ve Cem Behar, *İstanbul Haneleri: Evlilik, Aile ve Doğurganlık 1880-1940*, İstanbul 1999, s. 61-154, 255-264.

²⁰ Şerif Mardin, "Tanzimat'tan Sonra Aşırı Batılılaşma", *Türk Modernleşmesi*, İstanbul 2000, s. 21-79.



6- Tepebaşı'ndan aşağı Kasımpaşa ve Küçük Mezarlık (Yıldız Albümleri)

konumlarına, romantik sevginin yayılmasına, üst sınıf erkeklerin Batılılaşmasına bir başka deyişle Eliasçı anlamda medenileşme *habitus*ünün gelişimine tanıklık eder. Zaman içinde Batılılaşmanın Osmanlı üst sınıflarını kimlik tercihi zorlaması (Tanpınar'ın ünlü “medeniyet ihtidasi” analizi) gündelik hayatta artan bir kimlik krizi farklı toplumsal ortamlara yayılır. Recaizade Mahmud Ekrem'in *Araba Sevdası* romanının kahramanı Bihruz Bey, bu aşırı Batılılaşmış alafranga züppeninin ideal tipik örneğidir. Bu tip, karşılaştığı her durumu Batı üst sınıflarının gündelik hayata ilişkin algı kategorileri içinde değerlendirir ve gelenekleri ve “eski” kültürü alenen küçümser. “Halk”ın içinde yaşamaz, Çamlıca'da yapılacak modern parkın hemen yakınına taşınır. Bihruz sadece “geleneksel” kültüre kuvvetli bir yabancılaşmayı temsil etmez aynı zamanda oryantlizmin içselleştirilmiş söylem ve pratiklerini bu yolla icat edilmiş *Şark*'ta

yeniden üretir. Bu sosyal tip (alafranga züppe) bir yandan milliyetçi seçkinlerin hem Batıcı hem yerlici çift değerli söylemlerinin ilk oluşumunu örnekler. Aynı zamanda siyasi mücadele ve gündelik hayat söylemlerinde yaklaşan kültürel çatışmayı ve sonunda berraklaşacak cemaatçi bir kimlik arayışını da haber verir. Dönemin Rus modernleşmesinde de görülen benzer sosyal tipler Avrupa'nın yanı başında gelişen farklı bir modernliğin dünyasına ışık tutar.

Osmanlı *gentleman*inin doğuşu saray çevresinin, yüksek bürokrasinin iç değişimini ve yeniden oluşan toplumsal güç ilişkilerini temsil eder. Aynı zamanda kent hayatındaki keskin kültürel kutuplaşmanın da bir resmini verir. Hâlâ geleneksel Osmanlı kültürü içinde yaşayan “İstanbul'un Müslüman halkı, Haliç'in karşı yakasında gittikçe gelişen ve onlara kendinden emin kişilerin küstahlığıyla bakan Beyoğlu'ndan hem



7- Galata Köprüsü ve Eminönü (Yıldız Albümleri)

nefret eder, hem de korkar”.²¹ Tanzimat’ın eklektisizmi ve Meşrutiyet’in kozmopolitanizmi bir ortak yaşam etiği üretme ve artan kimlik krizlerini çözme iddiasını taşıyordu. İstanbul’un çağının milliyetçiliğiyle uyumsuz olağandışı kültürel kompozisyonu imparatorlukta siyasi kargaşalara rağmen 1910’lu yıllara kadar bir şekilde yönetilebilmişti. Ancak milliyetçi cumhuriyetler çağında, kozmopolitanizm ve millî kültürçülük çatışması Geç Osmanlı dönemi kültürel eklektisizminin sınırlarına gelindiğine de işaret ediyordu. Balkanlar’daki milliyetçi savaşlar İstanbul’un yüzlerce yıllık sakinleri kadar kültürel çeşitliliğini de tehdit etmeye başlamıştır.

Geç Osmanlı döneminin İstanbul kültürüne bıraktığı bir başka önemli miras, eğitim alanındaki gelişmelerdir. XIX. yüzyılın başlarında özellikle mühendislik ve askerî

okullar alanında yaşanan gelişmeleri, yüzyılın ikinci yarısında ilk mektep kurumlarının imparatorluk geneline yayılması izlemiştir. Askerî tıp fakültelerinin kuruluşu, yabancı ortaöğretim kurumlarının imparatorluğa yayılması ve diğer yükseköğretim kurumlarının ortaya çıkışı bu dönemde gerçekleşir. Eğitim reformunun en önemli merkezi İstanbul’dur. Gerek yabancı okulların gerekse de azınlık cemaat okullarının sayılarındaki artış çarpıcıdır. 1893’te İstanbul’daki 302 azınlık okulunda 30.000’e yakın öğrenci okumaktaydı. Yine otuzu Fransızca eğitim veren farklı seviyelerdeki (idadî, rüşdî, ibtidaî) elli yedi yabancı okulda 5.000’e yakın öğrenci eğitim görmekteydi. İmparatorluk genelinde devletin açtığı 28.800 okuldaki öğrenci sayısı 870.000 idi. İstanbul’da ise sekizi yükseköğretim olmak üzere 302 farklı türdeki okulda 27.000 öğrenci eğitim görmekteydi. II. Meşrutiyet sonrasında bu sayılar artarak devam eder. Fakat müfredatı belirleyen, görece

²¹ Mardin, “Tanzimat’tan Sonra Aşırı Batılılaşma”, s. 40-41.

hoşgörülü bir Osmanlıcılığın yerini 1910'lardan itibaren militarist bir milliyetçilik alacak ve öğretmen profili de ideolojik bakımdan daha militanlaşacaktı. Balkan savaşları sonrası birbirinin ötekisi hâline gelecek Balkan ulusları ve Türklerin karşılıklı algılarını içeren görüşler müfredata bu dönemde girer.²² İstanbul'un kültürel tarihinin önemli kurumlarından biri olan ve 1850'lerden sonra dönem dönem açılıp kapanan Darülfünun, 1 Eylül 1900 yılında kalıcı olarak kurulur. Bu okul sonradan Türkiye'nin modern üniversite sisteminin de çekirdeğini oluşturacaktır. İstanbul bilimsel ve kültürel hayatı için önemli bir dönüm noktası olan üniversitenin kuruluşu modernleşen devlet ve kent hayatında bilgi yapılarının değişiminin de bir göstergesidir. Aynı zamanda özellikle Alman ve Fransız üniversite hocalarının yoğun biçimde İstanbul'a gelmeye ve ders vermeye başladığı bir dönemi başlatmıştır.²³

XX. yüzyıl başlarındaki İstanbul, farklı emperyalist siyasetler arasındaki çatışma ve mücadelelerin odağına yerleşmiş bir imparatorluğun değişim sancılarının, gerilimlerinin ve değişim hareketlerinin kuvvetli hissedildiği bir başkentti. I. Dünya Savaşı'nın sonunda yıkılan imparatorluğun başkenti olan İstanbul, Rusya'daki Bolşevik Devrimi nedeniyle Ruslar tarafından değil İngilizler tarafından işgale uğrar. Paralel biçimde Batı Anadolu toprakları ise Yunanlılarca işgal edilir. Bu beş yıllık süre zarfında İstanbul'da gelişen olaylar toplumsal hafızada pek çok olumsuz iz bırakacaktır. Gururu kırılan ve aşağılanan bir ulusun kaderini temsil eden bir olaya dönüşen işgal, İstanbul'un sonraki tarihini derinden etkileyecektir. Bu dönem boyunca İstanbul'un kozmopolit kültürü hakkında özellikle milliyetçi edebiyat ve siyasi söylemlerde derin şüpheler uyanır. Osmanlı Batılılaşmasının sembol bölgeleri olarak ortaya çıkıp gelişen Pera, Harbiye gibi bölgeler ise etkin olacak milliyetçi sembolizmin ötekisi hâline gelir.²⁴

1920'de İstanbul'da Robert Koleji öğretim üyeleri tarafından yürütülen kapsamlı bir araştırma kentin o günkü durumu hakkında ayrıntılı bilgiler içerir.

²² Mehmet Ö. Alkan, "İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Modernleşme ve Ulusçuluk Sürecinde Eğitim", *Osmanlı Geçmişi ve Bugünün Türkiye'si*, ed. Kemal Karpat, çev. Sönmez Taner, İstanbul 2005, s. 180-234.

²³ İlhan Tekeli, "Cumhuriyet Öncesinde Üniversite Kavramının Ortaya Çıkışı ve Gerçekleşmesinde Alınan Yol", *Türkiye'de Üniversite Anlayışının Gelişimi: 1861-1961*, ed. Namık Kemal Aras vd., Ankara 2010, s. 34-43.

²⁴ Çağlar Keyder, "A Brief History of Modern Istanbul", *The Cambridge history of Turkey: Turkey in the Modern World*, ed. Reşat Kasaba, Cambridge 2008, c. 4, s. 507-508; Peyami Safa'nın *Fatih-Harbiye*, Halide Edip'in *Vurun Kahpeye* romanları bu kültürel ve siyasi gerilimleri oldukça canlı biçimde dışavurur.

Dünyadaki ilk kent monografilerinden olan bu çalışma, İstanbul'un işgal döneminde yaşadığı belirsizlik ve siyasi kaosun sonuçlarına da ışık tutar. İngilizlerin işgali sonrası kentteki Rumların bir kısmı kentin Yunanistan'a bağlanması için çalışırlar. Diğer yandan Bolşevik İhtilali sonrası sayıları on binleri bulan Rus mülteciler kente sığınır. (Çalışmada toplam Rus göçmen sayısının 200.000 olduğu bunun 65.000'inin İstanbul'da olduğu bilgisi veriliyor. Diğer uluslardan mültecilerle birlikte gerçek sayı 100.000 olarak tahmin edilmektedir.) Göçmenlerin ve meskûn nüfusun yaşadığı sefalet ile üst sınıfların ve işgal kuvvetleri askerlerinin sefahati kentin kültürünü pek çok açıdan etkiler. Özellikle Rus göçmenlerin kente taşıdığı yeni eğlence kültürü İstanbul'da hareketli bir gece hayatı başlatır. Yanı sıra uyuşturucu madde kullanımı, genelevlerin yaygınlaşmasıyla pek çok zührevi hastalık da artış gösterir. Yine suç oranlarında da önemli artışlar olur. Bu iki durum, sonraki yıllarda hıfzıssıhha seferberliğinin gerekçelerinden olacaktır. Savaş sonrasında kentte önemli sayıda kadın dul kaldığından yardıma muhtaç büyük bir nüfus da bu insanlardan oluşur. İstanbul'un Müslüman halkı ise Ankara merkezli direnişe destek için pek çok gizli teşkilat kurar. İstanbul'dan Anadolu'ya lojistik destek sağlayan bu ağlar kentin kültüründeki yarılmanın bir diğer yönünü temsil eder. Kent direniş örgütleri, işgal kuvvetleri, resmî hükûmeti, azınlıkları, mültecileri, savaş sonrası devasa sayılara ulaşmış yetimleri ve yetimhaneleriyle büyük bir belirsizlik içine girer.²⁵ Kitabın yazarlarından Goodsell, İstanbul'un üç büyük tarihsel geleneği olduğunu iddia eder: Militarizm (savaş), eklesiyastisizm (din) ve ticaret.²⁶ Bu iddia, şehrin tarihsel kimliğini oluşturan kurumları yansıttığı kadar savaş sonrası kent ortamındaki hâkim yapıları da özetler. İmparatorluk yıkıldığında İstanbul'un nüfusu 1.000.000'un üzerindedir. Şehir nüfusu, Osmanlı son dönemindeki etno-dinsel çeşitliliğini bu yılların ardından kaybeder. 1927'deki sayımda nüfus 690.000'e gerileyecektir. Bu demografik gerileme kentin sonraki yirmi yılını, gündelik hayat ve ticari canlılık bakımından olumsuz etkileyecektir.

Yüzyıllardır siyasi merkez olan ve 1453'te Osmanlı toprağı olan İstanbul'un İngilizlerce işgali Cumhuriyet İstanbul'unun siyasi iklimini de derinden etkilemiştir. Bu işgal, Anadolu'nun farklı şehirlerinde örgütlenen bağımsızlık hareketlerinin Ekim 1923'te İstanbul'u

²⁵ Clarence Richard Johnson (ed.), *İstanbul 1920*, çev. Sönmez Taner, İstanbul 1995.

²⁶ Fred Field Goodsell, "Tarihsel Görünüm", *İstanbul 1920*, ed. Clarence Richard Johnson, haz. Aysen Anadol, çev. Sönmez Taner, İstanbul 1995, s. 76-81.



8- Topkapı Sarayı'ndan Haliç'in iki yakası (Yıldız Albümleri)

geri almasına kadar sürer. Bir diğer önemli sonuç ise savaş sonrasındaki pek çok stratejik ve siyasi nedenden dolayı yeni başkentin Ankara'ya taşınması olacaktır. Lozan Antlaşması'nda İstanbul'un stratejik su yolu olan Boğazların yönetimi uluslararası bir konsorsiyuma devredilince yeni devletin İstanbul'un güvenliği üzerindeki etkisi de stratejik biçimde kısıtlanır. Kordiplomatik kurumlar yine de Ankara'nın kalıcı başkent olarak kalacağından emin olamadıklarından on yıl kadar İstanbul'dan Ankara'ya taşınmazlar. İstanbul'un hem imparatorluklar başkenti hem de son döneminde hilafet merkezi özelliklerinden dolayı kazandığı siyasi ağırlığı ortadan kalkar. Bozkırın ortasında yeni devletin hayallerini temsil edecek 75.000 nüfuslu küçük bir kasaba olan Ankara, millî devletin özlem ve hayallerine ev sahipliğini yapmaya başlar. İstanbul artık eski rejim kalıntılarının, işgal dönemi travmalarının, gurur kırıcı

bir yenilginin, ezilen toplumsal gururun, milliyetçi kimlik tahayyülleriyle uyumsuz bir kozmopolitanizmin ve tüm bunların ortak sembollerinin toplandığı bir yer hâline gelmiştir. Cumhuriyet'e devrolan İstanbul; statüsü değişmiş, başkentlik yaptığı devlet ortadan kalkmış, ayrıcalıklarını yitirmiş, yeni devletin kimlik arayışlarıyla uyumsuz, on iki yıllık yıkıcı bir savaş ortamından derinden etkilenmiş yaralı bir şehirdir.

İKİ DÜNYA SAVAŞI ARASINDA ŞEHRİN DEĞİŞEN KONUMU

Cumhuriyet'in ilanı ile, İstanbul'un kurulduğu ilk çağlardan itibaren sürdürdüğü siyasal konumu değişmiştir. Askerî tarımsal imparatorluk çağlarının dünyaya açık kozmopolit şehri, yerini döneminin uluslararası düzenin ruhuna uygun şekilde, içe kapalı bir yapıya bırakmıştır. Siyasi



9- Eminönü'nden Fatih'e (İBB, Kültür A.Ş.)

iktidarını kaybeden şehir aynı zamanda kurulan yeni rejim açısından eski rejimin alışkanlık ve sembolleriyle dolu bir yer olarak görülmüştür. Kentin çoğulcu etnodinsel yapısı Cumhuriyet'in uygulamaya koyduğu milliyetçi siyasetle uyumsuz bir konumda kalmıştır. Bu dönemde kentteki üniversitenin öğretim üyelerinin çoğu yeni Cumhuriyet'in kültürel siyasetine belirli bir kuşku besliyor ve bu tarz bir kuşku beslemeyenler ise onu açıkça savunmaktan kaçınıyorlardı. İstanbul medyası da yeni Cumhuriyet hükümetleri için henüz güvenilir değildir. Cumhuriyet'in kurucusu Mustafa Kemal Paşa 1919'da Sultan Vahdeddin ile görüşmesinin ardından ayrıldığı İstanbul'a Cumhuriyet'in 1923'teki ilanından sonra dört yıl daha gelmemiştir. Bu durum bir yandan yeni kurulan devletin güvenlik endişelerini yansıtırken diğer yandan da işgal dönemindeki İstanbul'un durumuna bir çeşit protestodur. Mustafa Kemal şehre 1927'de, ayrılışının üzerinden sekiz yıl sonra yeni Cumhuriyet'in cumhurbaşkanı olarak dönmüştür. Bu süre boyunca yeni başkent Ankara, devletin tüm ilgi ve dikkatinin üzerinde olduğu bir merkez hâline gelir. Ulusal bütçenin önemli bir kısmı sadece Ankara'nın

imarına harcanır. Yeni bürokratik kurumların, altyapı hizmetlerinin, büyük devlet yapılarının imarı için büyük bir kaynak ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Aynı dönemde dünyada yükselen militarizm siyasetiyle başka alanlara da yayılarak genişleyen Sanayi Devrimi'nin aksine Türkiye hâlâ tarıma dayalı bir ekonomiye sahiptir. 1929 bunalımı sonrası tüm dünyadaki içe kapanma eğilimi Türkiye'yi de katı devletçi bir ekonomiye, otoriter bir rejime sürükleyecek ve böylece şehirlerin imarı da sınırlı kalacaktır.

Ülkenin tarımsal üretime dayalı ekonomik yapısının sürdürüldüğü bu dönemde Cumhuriyet hükümetleri, liberal bir kalkınma siyasetine farklı nedenlerle çok sıcak bakmamışlardır. Yine şehirlerin hızlı büyüyen yerler olmasını da benimsememişlerdir. Bolşevik Devrimi benzeri bir devrimden çekinen seçkinlerin hızlı kentleşme ve sanayileşme konusundaki çekingenliği, sürekli yüceltilen bir köylülük ve kamusal söylemde hızlı kentleşmenin getirdiği kültürel yozlaşma söyleminin yayılmasını hızlandırmıştır. Bu dönemlerde, iktisadi kalkınmanın devlet denetiminde gerçekleşeceği programlar uygulanmış ve kentlere göç sınırlı bir düzeyde

kalmıştır. 1930'lu yıllarda nüfusunun dörtte üçü köy ve kırlarda yaşayan bir ülke olan Türkiye bu yıllar boyunca yoğun bir köylülük idealizmi ve propagandasına şahit olmuştur. Cumhuriyet'in halkçılığı temelde köylülerin köyde tutulması yönünde bir söylemdi ve köy enstitüleri bunun önemli araçlarındandı. Yeni başkent, kentleşme ve kent tasarımı bakımından yeni rejimin üzerinde hassasiyetle durduğu en önemli yerdi. Ankara, kurumları ve milliyetçi sembolizmiyle kurulan ulus devletinin bütün hayallerini somutlaştıran bir *tabula rasaydı*. Kırsal bir ülkenin genelinden farklı bir yer olan İstanbul şehri ve onun çok kültürlü yapısı Anadolu kökenli yeni rejim bürokratları tarafından da pek benimsenmemiştir. Vergilerin yaklaşık üçte birinin toplandığı kentin aldığı yatırımlar diğer Anadolu kentlerinden çok farklı değildir. Bu durum eski dönemdeki iktisadi yapısına bağlı ortaya çıkmış hane halkı düzenini de değiştirir. Özellikle iktisadi ayrıcalıkların kaybeden eski rejimin seçkinlerinin konak yaşamı dönüşür ve apartmanlara taşınma eğilimi hızlanır.²⁷

Dönemin edebiyatı da İstanbul'un bu değişen yüzüne ayna tutar. Yakup Kadri'nin *Kıralık Konak* romanı, iki dünya savaşı arası dönemde konağın giderlerini karşılamaktan uzaklaşmış insanların apartmanlara yerleşmesinin dramatik bir anlatımını sunar. Böylece zamanla İstanbul'un hane halkı, yapıları da değişir. Türkiye'nin geri kalanının aksine İstanbul hane halkı büyüklüğü bakımından Avrupa kentlerindeki ortalamalarla uyumlu bir kentti. Konakların tek aileden birkaç ailenin oturduğu bölünmüş yapılara dönüşmesiyle az sayıdaki geniş aile de çekirdek aileye doğru evrilir. Aynı zamanda Abdülhak Şinasi Hisar'ın roman ve yazıları ise eski İstanbul'un ve özellikle Boğaziçi'nin geride kalan incelmış gündelik hayatına kuvvetli bir nostalji ile bakar. Son dönem Osmanlı'sının orta ve üst sınıflarının yitip giden bir tarihe hüznünlü bir bakışını ifade eder. Benzer şekilde Yahya Kemal Beyatlı'nın Ankara karşısındaki İstanbul yüceltisi ise Ankara'da yeni gelişmekte olan düzene güçlü ancak dramatik bir estetik itiraz içerir. Yanı sıra, hâlâ kasaba kimliğini üzerinden atamamış bir şehir emperyal bir kentin gururlu bir küçümsemesini yansıtır. Böylece imparatorluğun İstanbul'u 1950'ye kadar ikinci planda kalmış bir yer olarak ağır ağır yeni bir döneme doğru evrilir.

İstanbul gerileyen ekonomisi nedeniyle çok sayıda insanın kentten ayrıldığı bir süreç yaşamıştır. 1912'de

1.100.000 olan nüfusu 1927'de %39'luk bir kayıpla 690.000'e geriler. Nüfusun yeniden 1.000.000'ü bulması 1950'lerin başında gerçekleşecektir. Ülke nüfusunun %99'u Müslümanlaşmıştı ve ülkede kalan 110.000 Rum ve 97.000 Ermeni'nin tamamına yakını da İstanbul'da oturmaktaydı. Ülkenin nüfus yapısının değişimine paralel İstanbul'unki de değişir. Cumhuriyet'in ilk on yılı boyunca, ülkenin yetersiz ulaşım altyapısının artırdığı maliyetler nedeniyle dönem dönem kentlerde oturan nüfus temel gıdalarda ithalata bağımlı hâldeydi. Nispeten ucuz ulaşım maliyetleriyle New York gibi uzak kentlerden İstanbul Limanı'na gelen ürünleri ülke içinde sevk etmek iki kat daha pahalıydı. Ayrıca Osmanlı son döneminde yapılan limanların yetersizliği konusunda yabancı şirketler ve ticaret odası yetkililerince dile getirilen pek çok şikâyet de vardır. Bu şikâyetlerde limanların geliştirilmesi durumunda İstanbul'un hinterlandında bulunan Rusya, İran ve Bulgaristan gibi ülkelere yönelik ticaretin artacağı belirtilir. İyileştirme yapılması konusundaki talepler olumlu karşılanırsa da, gerekli yatırımlar çok uzun zamanlara yayılıyordu. Osmanlı döneminde özel imtiyazlarla yapılan limanlar, bu dönemde kurulan devletin yeni liman işletmelerine devredilerek kamulaştırılmıştır.²⁸

1923-1950 döneminin önemli gelişmelerinden biri, Fransız şehir planlamacı Henri Prost'un İstanbul için yaptığı Nazım Plan çalışmasıydı. Paris'in planlamacısı Roma ödüllü Prost'un bu planı İstanbul'un sonraki dönüşümünde etkili olmuştur. Plan; kenti ticaret, sanayi, konut ve rekreasyon alanlarından oluşan dördünlü bir yapı içinde ele alır. Prost'un 1936-1950 yılları arasında yaptığı planların bir kısmı Lütfi Kırdar'ın valilik ve belediye başkanlığı döneminde uygulanabilmiştir. Ancak planın suriçindeki yol planlarının birçoğu değişik nedenlerle hayata geçmemiştir. Plan Osmanlı mirası tarihî dokusunu yeniden kurguluyor ve kentin Greko-Romen mirasını vurguluyordu. Planın temel özellikleri şunlardır: Tarihî yarımada'nın önemli bir kısmını arkeolojik park olarak tanımlamış ve getirdiği yükseklik sınırıyla kentin tarihî silüetini korumayı amaçlamıştır. Pera ile tarihî yarımada arasındaki ilişkileri yeniden kurmak için yol planları ve Haliç köprü güzergâhları yeniden düzenlenmiştir. Vatan ve Millet caddeleri planlanmış ve bu caddeleri sahile ve Beyoğlu'na bağlayan yeni yollar öngörülmüştür. Haliç'in iç kısımları sanayi alanları olarak düzenlenmiştir. Plan

²⁷ Doğan Kuban, *İstanbul, Bir Kent Tarihi: Bizantion, Konstantinopolis*, İstanbul 2012, s. 501-508; Gül, *The Emergence of Modern Istanbul*, s. 72-126.

²⁸ Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisat Tarihi*, 5. bs., İstanbul 2002, s. 97-100; Çağlar Keyder, *The Definition of a Peripheral Economy: Turkey 1923-1929*, Cambridge 1981, s. 90-96.

ayrıca, Karaköy ve Eminönü meydanlarının düzenlenmesi, Taksim ve Şişhane'deki kültür komplekslerinin tasarımı gibi önemli unsurları da içermektedir.²⁹

Plan temelde Boğaziçi'nin korunması amacını güdüyordu. Öngörülen pek çok yol yapılamasa da bu planın öngördüğü şekilde, getirilen kat sınırı nedeniyle, tarihî yarımada'nın silüetinin korunması hedeflenmiştir. Ancak İstanbul'un abidevi yapılarıyla çevrelerindeki diğer yapıların tarihsel süreçte ne tür ölçekler referans olarak yapıldığı hesaba katılmadığı için bunda kısmen başarılı olunabilmiştir. Park ve çevre düzenlemesi gibi bazı rekreasyon uygulamaları da yapılmıştır. Özellikle Taksim Gezisi, Prost planının İstanbul'a kazandırdığı önemli eserlerdendir (sonradan orijinal plana uygun şekilde korunamamıştır). Prost planının sorunlarından biri Haliç'in iç kesimlerinin bazı bölgelerini sanayi bölgesi ilan ederek sonraki dönemlerde ortaya çıkacak kentin karmaşık pek çok sorununa kaynaklık etmesiydi. Esasen bu durum Prost planından ziyade 1950-1955 arasında plana yapılan müdahalelerle Rami ve Kazlıçeşme bölgelerinde sanayi yoğunluğunu artıran *Profesörler Heyeti* planıyla da ilişkilidir.³⁰ İstanbul'u geleneksel sınırları içinde tek merkezde yoğunlaşan bir kent olarak planlamıştır. Bu plan aynı zamanda İstanbul'un lastik tekerli araçlara geçişini de temsil eder. İstanbul'a doğru yaşanacak göç karşısında kenti anlamlandıracak ölçekler hızla revize edilecek, gecekondular sorunu en önemli gündem maddesi hâline gelecektir.

1923-1950 arası Türkiye'nin ve üç büyük şehrinin nüfus göstergeleri 1950 sonrası gelişmeleri anlamak bakımından manidardır (Tablo 1). 1912'deki 1.100.000 olan nüfusunun %40'ını savaş ve göçlerle kaybeden İstanbul'un yeniden bu nüfusa ulaşması 1950'de mümkün olacaktır. Türkiye'nin nüfusu içinde İstanbul nüfusunun payı istikrarlı biçimde %5 seviyelerinde kalmıştır. Aynı dönemde Türkiye nüfusu 13.600.000'den 21.000.000'a çıkmıştır. Yeni başkent Ankara'nın bu yıllar arasında nüfusu dört kat büyümüş ve bu eğilim günümüze kadar da devam etmiştir. İzmir'deki nüfusun ağır büyüme seyri de İstanbul ile paraleldir. Bu üç şehir 1927'de ülke nüfusunun yaklaşık %7'sini barındırırken, bu oran 1950'de %8, 1980'de %15, 2000'de %25, 2013'te ise yaklaşık %28'e ulaşmıştır. Bu oranların artışındaki milat 1950'dir. Çok partili sisteme geçilmesiyle birlikte iç göçte bir patlama yaşanmış ve üç

büyük kent merkezi, toplanma alanları hâline gelmiştir.

I. Dünya Savaşı sonrası önemli bir nüfus sorunuyla baş başa kalan Türkiye'de 1950'ye kadar yüksek bir doğurganlık oranı gerçekleşmiştir. Büyük kısmı köylerde yaşayan bu genç nüfusun 1950'lerden sonraki ilk durağı İstanbul ve diğer büyük şehirler olacaktır. Böylece sonraki yirmi beş yıllık zaman diliminde İstanbul'un Türkiye nüfusu içindeki payı %10'a çıkacaktır. 1950-1980 arası dönemde İstanbul'un nüfusu dört kat birden büyüyerek 1.000.000'dan 4.000.000'a çıkmıştır. Bu gelişmelerin hiçbiri Prost planında öngörülmemiştir. 1930'lardaki kent planlarındaki en iddialı projeksiyonlarda bile İstanbul'un en fazla 2,5 milyonluk bir kent olabileceği varsayımı yapılmıştır. Ancak çok kısa bir süre içinde bu varsayımların hepsi aşılmış ve İstanbul büyük göçler çağına adım atmıştır. Uzun süre mevcut sorunları için dahi yeterli çözümler üretememiş şehir, bir anda milyonlarca insan için yeterli konut, altyapı, temiz su ve istihdam üretme sorunuyla baş başa kalmıştır.

Bu iç sorunlarının yanı başında meydana gelen ve İstanbul'un ulusal politikalar içindeki konumunu asıl belirleyecek olan II. Dünya Savaşı'nın sonunda değişen uluslararası konjonktür ve Soğuk Savaş olacaktır. XIX. yüzyıldaki Rusya baskısı II. Dünya Savaşı'ndan sonra tekrar ortaya çıkınca, İstanbul'un ülke açısından önemi tekrardan hatırlanmıştır. Stalin'in Boğazlar, Ardahan ve Kars üzerindeki hak iddiası Türkiye'yi uluslararası ittifaklarını gözden geçirmeye ve yeni ittifaklar aramaya sevk eder. Lozan Antlaşması'nda Boğazlar ve yakın bölgesindeki egemenlik hakları kısıtlanan ve iç bütünlüğü zedelenecek Türkiye için iki dünya savaşı arası dönemde İstanbul'un ve Boğazların güvenliği temel bir sorun hâline gelmişti. 1936'da Türkiye'nin başarılı diplomasisi ile Montrö'de ilgili taraflar arasında yapılan antlaşma ile Boğazların yönetimi tamamen Türkiye'ye geçmiştir. Ancak II. Dünya Savaşı sonrası Rusya'nın Boğazların tekrar ortak denetimini içeren ve Kars ve Ardahan'ı talep eden bir siyaseti savunmaya başlamasıyla birlikte Türkiye'nin Boğazlar ve İstanbul üzerindeki endişeleri alevlendi. Bu jeopolitik bunalım sonrası Türkiye, büyük güçler arasındaki mücadelelerde görece tarafsız konumunu değiştirerek Atlantik İttifakı'yla ilişkiye yöneldi. Demokrat Parti döneminde Türkiye bu ittifakın sınır hattına dönüşmüştür (*Turkish frontier*). Böylece İstanbul ve Boğazlar üzerindeki hak iddialarından dolayı değişen uluslararası siyaseti nedeniyle 1990'ların başına kadar sürececek Sovyet karşıtı politik hat ortaya çıkmıştır. Bu ittifak Türkiye siyasetinin temel hatlarını da şekillendirmiştir. Sovyetler Birliği'nin dağılması

²⁹ Cânâ Bilsel ve Pierre Pinon (ed.), *İmparatorluk Başketinden Cumhuriyetin Modern Kentine: Henri Proust'un İstanbul'u Planlaması (1936-1951)*, İstanbul 2010; Gül, *The Emergence of Modern Istanbul*, s. 72-126.

³⁰ Turgut Cansever, *İstanbul'u Anlamak*, İstanbul 1998, s. 135-145.

ve İstanbul üzerindeki jeopolitik risklerin azalması ile İstanbul'un geniş coğrafi hinterlandıyla bütünleşerek küresel şehirler arasına katılması, eşzamanlı olarak gerçekleşmiştir.³¹ Küreselleşmenin yükselişi, eski imparatorluk merkezi İstanbul'un etki alanını da büyütüştür. Türkiye'nin çok partili döneme geçişiyle birlikte İstanbul'un ülke içindeki konumu da hızla değişmiştir. Öyle ki inanılmaz bir sosyal ve iktisadi dinamizmin sonucunda oluşan günümüz İstanbul'unun gerçek öyküsü bu yıllarla birlikte başlamıştır. Bu dönüşümün temel belirleyicisi olan iç göç süreçleri ile Türkiye'nin büyük şehirleri yeni yapıya dönüşmüştür. Toprağa bağlı hâlde yaşayan toplulukların, topraktan ve geçimlik iktisadi etkinliklerden koparak, modern kent yaşamına dâhil olma süreci en kuvvetli biçimde İstanbul'da yaşanmıştır.

GÖÇLER VE YÖNÜNÜ ARAYAN GECEKONDULU İSTANBUL: 1950-1989

1950 sonrasında, XIX. yüzyılın etkin sanayileşme döneminin sorunlarını büyük ölçüde arkada bırakmış ve savaşın etkilerini azaltmak için refah devleti rejimine geçmiş ileri kapitalist ülkelerin aksine yeni sanayileşmekte olan ülkeler hızlı kentleşmenin sonuçlarıyla daha fazla yüz yüze gelmeye başlamıştır. Bu yıllarda ileri kapitalist ülkeler yüksek iktisadi büyüme ve istihdam, nitelikli konut arzı, kentsel altyapı yatırımları, artan okullaşmayla beliren refah devleti politikalarını uygulamışlardır. Yeni sanayileşen ülkeler ise bağımlı büyüme, denetimsiz kentleşme, düşük nitelikte konutlar, enformel piyasaların büyümesi, yetersiz okullaşma gibi olgularla tanımlanabilecek bir döneme girmiştir.³² Özellikle sömürgeleştirilmiş ülkeler, sömürgeciliğin yıkıcı etkilerini ortadan kaldıracak farklı kalkınma politikası arayışlarına girmişlerdir. Türkiye gibi ülkelerde ise demokrasi ve iktisadi kalkınmanın hızla kentleşmekte olan bir ortamda hangi ekonomik programlar yoluyla yürütüleceği siyasal tartışmalara damga vurmaktaydı. Gelişmekte olan ülkelerin büyük metropollerini neredeyse eşzamanlı saran gecekondu, baraka, *favela* türü yerleşmelerin ortaya çıkardığı siyasal ve iktisadi sorunların yanı sıra kentsel reform ve yönetim sorunları hızla gündeme gelmiştir.

³¹ Ahmet Davutoğlu, *Stratejik Derinlik: Türkiye'nin Uluslararası Konumu*, İstanbul 2001, s. 165-169.

³² Sheila Pelizzon ve John Casparis, "World Human Welfare", *The Age of Transition: Trajectory of the World System*, ed. Terence K. Hopkins ve Immanuel Wallerstein, London ve New Jersey 1996, s. 117-147.

1920-1960 arasında dünyadaki genel iktisadi gelişme dinamiği ulusal kalkınma odaklı bir tekelci kapitalizm iken, 1970 sonrasında çok uluslu şirketlerin etkinlik alanının genişlediği, ulusal kalkınmacılığın terk edilmeye başlandığı küreselleşen bir kapitalizm ve neoliberal iktisat programları öne çıkmıştır. 1920-1960 arasındaki dönemin kent formu tek merkezli metropoliten kentler ve çevrelerinde ortaya çıkan alt kentlerin yayılması biçimindedir. New York-Newark kent bölgesi, Chicago, Boston, Tokyo, Londra, Paris, Moskova gibi kentler bu dönemin önemli merkezleridir. 1960 sonrası eğilim ise, çok merkezli metropoliten bölgelerin gelişimine evrilmiştir. Megalopoliten yayılma biçimi New York şehri, Los Angeles kent bölgesi, Las Vegas, Tokyo-Yokohama gibi kentlerde ortaya çıkmıştır.³³ Dünya şehirleri teorisinin önemli isimlerinden Peter Hall'ın 1966'da *Dünya Şehirleri* kitabında incelediği yedi büyük kentin ortak özellikleri son yüzyıl boyunca dünya ekonomisinin büyük şirketlerinin (Moskova hariç), kültür kurumlarının, büyük nüfus toplanma bölgelerinin olduğu yerler olmalarıdır. Hall'a göre iktisadi etkinliklerin çeşitliliğinin artmasına ve servetin bu merkezlerde toplanmasına paralel bu şehirlerin ulusal toplam nüfus içindeki payları sürekli artmıştır. Özellikle hizmet sektörlerinin yükselişi ve beyaz ve altın yakalıların sayılarındaki artış, büyük şirketlerin yönetim karargâhlarının buralara taşınması dünya metropollerini ayırt eden özelliklerdir. Yeni sosyoteknolojik eğilimlerle yapısal bakımdan uyumlulaştırma ve teknoloji-yoğun çözüm arayışları bu kentlerdeki çözüm arayışlarını benzeştirmeye başlamıştır. Artan konut ihtiyacına bağlı ortaya çıkan ademimerkeziyetçilik ve bunun gerektirdiği ulaştırma ve lojistik yatırımları yayılma tarzlarını benzeştirmiştir. Buna rağmen Rhine-Ruhr gibi büyük metropoliten bölgelerde genel resme uymayan farklılıklar da vardır. Dünya kentlerinin ortak özelliklerinden iktisadi çeşitlilik ve herhangi bir sektörün baskın olmadığı etkinliklerin yayılmış niteliği burada görülmez. Heterojen iktisadi yapısı, nüfusun düşük yoğunluklarda dağıtılmış olması ülkenin eskilere giden parçalı siyasi yapısıyla ilişkilidir. Bu bölgedeki kentlerin çok merkezli yapısı diğer dünya kentlerinden daha belirgindir.³⁴ Bu nedenle sosyoteknolojik süreçlerin ve nüfusun büyüme eğilimlerinin benzeştirmesine rağmen tarihî veya coğrafi olumsuzlukları nedeniyle bu tür kentlerin pek çok özgün tarafları olduğu görülmektedir.

³³ Mark Gottdiener ve Lesli Budd, *Key Concepts of Urban Studies*, London 2005, s. 141.

³⁴ Peter Hall, *The World Cities*, New York 1966, s. 7-29, 157-158.

Tablo 1- Üç büyük şehrin nüfusları ve ülke nüfusuna oranları (1927-2012)*

Yıllar	Türkiye Nüfusu	İstanbul Nüfusu	Ankara Nüfusu	İzmir Nüfusu	İstanbul Nüfusunun Türkiye Nüfusu İçindeki Büyüklüğü (%)	Ankara Nüfusunun Türkiye Nüfusu İçindeki Büyüklüğü (%)	İzmir Nüfusunun Türkiye Nüfusu İçindeki Büyüklüğü (%)
1927	13.648.270	680.857	74.553	153.845	5,0	0,5	1,1
1935	16.158.018	741.148	122.720	170.559	4,6	0,8	1,1
1940	17.820.950	793.949	157.242	183.762	4,5	0,9	1,0
1945	18.790.174	860.558	226.712	198.396	4,6	1,2	1,1
1950	20.947.188	1.170.000	288.536	227.578	5,6	1,4	1,1
1955	24.064.763	1.530.000	451.241	296.559	6,4	1,9	1,2
1960	27.754.820	1.880.000	650.067	335.217	6,8	2,3	1,2
1965	31.391.421	2.293.823	905.660	441.626	7,3	2,9	1,4
1970	35.605.176	3.019.032	1.236.152	554.105	8,5	3,5	1,6
1975	40.347.719	3.904.588	1.701.004	681.930	9,7	4,2	1,7
1980	44.736.957	4.741.890	1.877.755	818.251	10,6	4,2	1,8
1985	50.664.458	5.842.985	2.304.166	1.489.772	11,5	4,5	2,9
1990	56.473.035	7.309.190	2.584.594	1.757.414	12,9	4,6	3,1
2000	67.803.927	10.018.735	3.356.877	2.866.045	14,8	5,0	4,2
2007	70.586.256	11.174.257	3.901.201	3.139.745	15,8	5,5	4,4
2010	73.722.988	13.255.685	4.116.444	3.276.815	18,0	5,6	4,4
2012	75.627.384	13.710.512	4.299.311	3.661.930	18,1	5,7	4,8

* 1950, 1955 ve 1960 yılı İstanbul nüfusu sayılarında Yavuz ve Türkyılmaz' kullanılmıştır. İzmir ve Ankara'nın kent nüfusu kullanılmıştır.

1 Sutay Yavuz ve A. Sinan Türkyılmaz, "2000'li Yıllarda İstanbul Nüfusu: Yeni Eğilimler", *Eski İstanbullular Yeni İstanbullular*, ed. Murat Güvenç, İstanbul 2009, s. 143.

Kaynak: DİE ve TÜİK Türkiye nüfus sayım istatistikleri.

1950 sonrası döneminin İstanbul nüfusundaki eğilimleri diğer büyük dünya kentleriyle karşılaştırmak anlamlıdır. Tek merkezli bir şehirden tedricen çok merkezli bir sanayi kentine dönüşen İstanbul'un nüfus dinamiklerine karşılaştırmalı bakıldığında büyümenin hızı oldukça yüksektir. Yüzyılın ilk yarısındaki özel tarihsel koşullar dikkate alındığında bu değişimin izahı mümkündür. Kapitalist ekonominin dünya genelinde yayılmasıyla kentlere göç eden mülksüzleşmiş yahut geçimlik iktisadi ilişkileri çözülmüş kırsal nüfusun önemli bir kısmı XX. yüzyılın ilk yarısında kentlere akın etmeye başlamıştı. Bunun sonucunda sayıları milyonları geçen kentlerin sayısında bir patlama yaşanmıştır. İstanbul ise yüzyılın ilk yarısı boyunca, yukarıda özetlendiği gibi, büyümenin aksine mevcut nüfusunun (özellikle gayrimüslimlerin) önemli bir kısmını kaybetmiştir. 1950 sonrası dönemde İstanbul'un gelişimine damga vuran temel olgu iç göç olmuştur. Yoksul kır nüfusunun büyük bir toplanma bölgesi hâline gelen şehir, Türkiye'nin sosyolojik değişimlerini de etkilemiştir. Aynı zamanda bir ulus devlet şehri olarak İstanbul'un bu yeni öyküsü ülkenin dönüşümünden etkilenerek oluşmuştur. Göçlerin hızını ve yoğunluğunu artıran bir neden Cumhuriyet'in ilk

yirmi yılı boyunca nüfusun kırlarda kalmasını sağlayan ve zorlayan tarımsal odaklı büyüme ve sanayileşme politikalarıydı. 1950 sonrası serbestleşme ortamında kırlardaki nüfusun hızla çözülmesiyle birlikte büyük kentlere doğru büyük sayılarda bir göç dalgası ortaya çıkmıştır. Tekeli, bu dönem boyunca yaşanan göçlerin nedenini açıklamak için kullanılan tarımda mekanizasyon, ekilebilir arazi kıtlığı gibi örneklerin ampirik karşılığı olmadığını ve göçlere itici gücünü veren unsurun kentlerin artan cazibesi olduğunu belirtir. 1960 sonrası Avrupa ülkelerine kırlardan giden işçi göçü de bu çerçevede değerlendirilmelidir.³⁵ Yine 1950-1960 arasında yüzyıl başında olduğu gibi, Bulgaristan ve Yugoslavya'dan yüz binlerce kişi Türkiye'ye gelmiş ve büyük çoğunluğu İstanbul'a yerleşmiştir. İmparatorluk sonrası etkileri 1989'daki Bulgaristan'dan gelen yüz binlerce göçmenin yerleşmesine kadar sürmüştür. Bu da İstanbul özelinde dış göç dinamiğinin de etkili olmaya devam ettiğini gösterir.

(Tablo 2)'de diğer bazı dünya metropollerleriyle karşılaştırmalı olarak izlenebildiği üzere 1950-2010 arası büyüme oranları dikkate alındığında nüfusu on bir kat

³⁵ İlhan Tekeli, *Göç ve Ötesi*, İstanbul 2008, s. 50-54.

artan İstanbul'un en hızlı büyüyen şehirler arasında yer aldığı görülebilir. Yüzyılın ilk yarısını, savaş ve değişen siyasi koşullar nedeniyle, nüfus ve iktisadi üretkenlik bakımından durgunluk içinde geçiren İstanbul, yüzyılın ikinci yarısındaki nüfus artış hızıyla bazı Hindistan metropollerini bile geride bırakmıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında karşı karşıya kaldığı hızlı ve kuvvetli göç dalgasının yönetimi, uzun süre nüfus bakımından durağan kalmış kentin temel meselesi hâline gelmiştir. 1900'lerin başında Londra'nın nüfusu 6.000.000'un, New York'un nüfusu 4.000.000'un, Paris'in nüfusu 3.000.000'un, Berlin'in nüfusu 2.000.000'un üzerindedir. İstanbul gibi, daha pek çok kentin nüfusları 1.000.000'un üzerindeydi. I. ve II. Dünya savaşları arasında nüfusunun %40'ını kaybeden İstanbul'un etkinliği azalmıştır. Dünya metropollerinde içindeki görece etkili konumunu kazanması için yüzyıl sonunu beklemek gerekecektir. İstanbul 1950'lerin başında nüfus bakımından dünyanın en büyük otuz metropolü içinde yer almaz. Hızlı nüfus artışı sonucunda 1980'lerin başında nüfus büyüklüğü itibarıyla dünyadaki 29. büyük kent olur. 2000'lerin başında iktisadi küreselleşmenin de etkisiyle nüfus büyüklüğü bakımından 21. büyük kent olmuştur.

Yüzyılın ikinci yarısında İstanbul nüfusunun ulusal toplam içindeki oranı 1950'de %5.6 iken, 1980'de %10.6'ya, 2000'de ise %14.8'e çıkmıştır (Tablo 1). Demografik geçişini erken dönemlerde tamamlamış New York, Tokyo, Paris, Moskova gibi kentlerin aksine aynı dönemde İstanbul demografik geçiş ve yüksek kentleşme süreçlerini aynı anda yaşamaya başlamıştır. Ülkenin iktisadi ve siyasi krizlerinin ortasında gelişen bu büyüme ve geçiş süreci, gelişmekte olan ülke metropollerinin tarihiyle paraleldir. Bombay, Mexico City, Kahire, Sao Paulo gibi metropollerdekine benzer biçimde İstanbul'da da bu dönemler kentsel altyapı, okullaşma, iktisadi büyüme ve nitelikli konut arzı bakımından önemli sorunlarla iç içe yaşanmıştır. Aynı şekilde, yüzyılın sonuna doğru, büyük dünya kentlerinde süren dışa doğru kesintisiz büyüme eğilimleri İstanbul'da da yaşanmıştır. Çok merkezli, kesintisiz bir şekilde birbirine eklemlenen kentlerden oluşan yığılma alanları (*agglomeration*) ortaya çıkmıştır. Kent bölgesi olarak da tanımlanan bu alanlar devleşmiş nüfusları ve bünyelerindeki muazzam çeşitlilikteki iktisadi ve sosyal etkinlikleriyle XXI. asrın hâkim yerleşme tipidir. Bu açıdan, Japonya'nın kısıtlı coğrafyası nedeniyle Tokyo'nun ve eski zamanlardan itibaren yüksek bir kentleşme oranına sahip Arjantin'de Buenos Aires'in nüfuslarının ulusal toplam nüfustaki %30'un üzerindeki oranları dikkate değerdir. İstanbul'un

nüfus büyüklüğü bu yoğunluk oranlarında değildir ancak onun da ülke nüfusuna oranı kayda değer düzeydedir. Türkiye'deki yaklaşık beş kişiden birinin yaşadığı bir kent olarak nüfus yoğunluğu ve pik seviyesi yüksek bir kenttir. Ülke nüfusuna kıyasla İstanbul benzeri oranlar Mexico City ve Paris'te mevcuttur. Ancak 1950 yılı referans alındığında İstanbul nüfusunun büyüme hızı bu kentlerden çok daha yüksektir. Büyüme performansının yüksekliği nedeniyle, özellikle 1950-2000 döneminde İstanbul'un yönetiminde altyapıdan okullaşmaya, göçten gecekondulaşmaya, nitelikli konut arzından kentsel örgütlenmeye ve planlamaya kadar pek çok alanda büyük sorunlarla yüz yüze kalınmıştır. İstanbul'un, tarihinin her döneminde bir göçmen şehri olmasına rağmen, XX. yüzyılın ikinci yarısında aldığı göç, dar bir zaman dilimi için çok yüksek oranlardadır. İhsan Bilgin'den bir alıntı, İstanbul'un karşılaştırılabileceği şehirleri ve nedenlerini iyi özetlemektedir:

Paradoksal bir biçimde, tam da sorunlar 19. yy. Avrupası'nda ortaya çıktığı boyutlarıyla belirlediği dönemini, 1950'ler sonrasını kavramak için gözümüzü batıya değil, Kahire, Mexico City ve Rio gibi Üçüncü Dünya metropollerine çevirmemiz gerekmektedir. Kente yapılan kamusal yatırımların batılı şehirlere göre çok düşük seviyelerde gerçekleştiği bu modernleşme modelinde, açılan büyük otoyol akslarının çevresinde sanayi ve gecekondulu mahalleleri iç içe geçerek kendiliğinden büyümektedir. Modernist projenin başlıca unsurlarından olan konut, altyapı, çevre yatırımları bu modelde şehrin büyümesini yönlendiren unsurlar olmamakta, şehir ana yolların çizdiği eksenleri kuşatarak, adeta kendiliğinden genişlemektedir; tıpkı İstanbul'da da 1950'lerden sonra olduğu gibi... (b)ir batı şehrindeki modernizmin izlerini anlamak için sadece yer üstü faaliyetlerine değil, aynı zamanda da yer altı yatırımlarına bakmak gerektiğini belirtmek gerekiyor.³⁶

1945 sonrasında Kahire, Bombay, Sao Paulo, İstanbul, Rio de Janeiro, Ankara, Kinşasa gibi kentleri tanımlayacak durum ise buraların birer gecekondulu gezegenine dönüşmesidir. Bu gecekondulaşma yoğunluklu kentleşme eğiliminin, dünya ekonomisinin savaş sonrası hâkim düzeninin gelişmekte olan ülkelere dayattığı kurallar kadar sömürgecilik tarihiyle de hayati bağları vardır. XIX. yüzyıl boyunca yükselen sömürgecilik sonucunda dünya topraklarının büyük kısmı tam veya

36 İhsan Bilgin, "Modernizmin Şehirdeki İzleri", *Defter*, sy. 23, s. 97.



10- Eski İstanbul'dan bir sokak (İBB, Kültür A.Ş.)

Tablo 2- Bazı dünya metropollerinde nüfus değişimi (1950-2025)

Dünyanın büyük kent bölgelerinin nüfus sayıları, ulusal toplam nüfusa oranı, toplam büyüme hızları ve nüfus büyüklük sıraları: 1950-2025										
Kent ↓	1950 Nüfusu (Milyon)	1975 Nüfusu (Milyon)	2000 Nüfusu (Milyon)	2011 Nüfusu (Milyon)	2025 Nüfusu (Milyon)* (Tahmini)	2011 Yılı İtibariyle Kentin Nüfusunun Ulusal Toplama Oranı* (%)	1950-2011 Arasında Kentteki Nüfusun Toplam Büyüme Oranı* (%)	Dünyanın En Büyük Otuz Kenti İçinde Nüfus Büyüklük Sırası - 1950	Dünyanın En Büyük Otuz Kenti İçinde Nüfus Büyüklük Sırası - 2011	Dünyanın En Büyük Otuz Kenti İçinde Nüfus Büyüklük Sırası - 2025*
NY-Newark	12.3	15.9	17.9	20.4	23.6	7	65	1	4	6
Tokyo-Yokohama	11.2	26.6	34.5	37.2	38.7	29	230	2	1	1
Paris	6.2	8.6	9.7	10.6	12.2	17	69	4	23	28
Moskova	5.3	7.6	10.0	11.6	12.6	8	117	5	16	27
Buenos Aires	5.1	8.7	11.9	13.5	15.5	33	165	6	12	16
Kalküta	4.5	7.9	13.1	14.4	18.7	1	219	8	10	12
Şangay	4.3	5.6	13.1	20.2	28.4	1	370	9	5	3
Rio de Janeiro	2.9	7.6	10.8	12.0	13.6	6	305	14	14	22
Mexico City	2.9	10.7	18.0	20.4	24.5	18	609	16	3	5
Bombay	2.9	7.1	16.4	19.7	26.6	2	591	17	7	4
Kahire	2.5	6.5	10.2	11.2	14.7	14	348	20	20	19
Sao Paulo	2.3	9.6	17.1	19.9	23.1	10	754	23	6	7
İstanbul **	1.1	3.9	8.7	13.2	14.9	18	1.100	-	18	18

* Birleşmiş Milletler Nüfus Birimi'nin nüfus tahmini kullanılmıştır. Oransal hesaplamalar BM verileri üzerinden yazar tarafından yapılmıştır.

** BM verilerinde İstanbul nüfusu metropoliten alan tanımlı olduğundan TÜİK verilerinden daha az gözükmektedir.

Kaynak: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, *Population Division, World Urbanization Prospects: The 2011 Revision*'dan hareketle bazı önemli dünya metropollerini tarafımdan seçilerek tablolaştırılmıştır.

yarı sömürge olarak Batı Avrupa ülkelerinin boyunduruğu altına girmiştir. Avrupa metropollerinde artan ayaklanmalar, sınıfsal mücadeleler ve kentsel altyapı krizleri büyük ölçüde sömürgelerden akan kaynakların seferber edilmesiyle çözüm yoluna konulabilmiştir. Bu kaynak transferleri sömürülen ülkelerde milyonlarca insanı açlığa ve ölüme mahkûm etmiştir. Üstelik XIX. yüzyıl kapitalizminin sanayileşen ülkelerde artırdığı sınıfsal kutuplaşmanın ve kentsel altyapı yatırımlarının kaynak transferiyle çözümü için sömürgecilik eğilimi daha da şiddetlenmiştir. Bu nedenle 1950'lere kadar sömürge ülkelerde el konulan iktisadi artı değer 1950 sonrasındaki eşitsiz iktisadi ortam ve artan iktisadi bağımlılığın hazırlayıcısı olmuştur. Sömürge sonrası dönemde bu ülkelerde bir anda ortaya çıkan büyük iç göç dalgaları uzun bir zamandır kaynakları sömürülen bu ülkelerdeki hükûmetleri hazırlıksız yakalamıştır. Özellikle Afrika ve Hindistan şehirlerindeki sanayisiz kentleşmenin ortaya çıkardığı kentsel bunalımlar bu ülkeleri yeni finansal kaynak arayışına itmiştir. IMF ve Dünya Bankası temelli yapısal uyum ve istikrar programlarının temel özelliği tarımsal deregülasyon ve mali disiplin politikalarını içermesidir. Böylece kentlerde yeni istihdam sahalarının açılması kısıtlı kalmıştır. Aşırı kentleşmeye eşlik eden

bu iktisadi tablo sonucunda tüm gelişmekte olan ve gelişmemiş ülkelerde işsizlikten kaynaklı yoksulluğa, konut arzında yaşanan sorunlar ve enformel pazarların büyümesi eşlik etmiştir. İthal ikamesi politikalarıyla istihdam yaratılmaya çalışılan ülkelerde ise mali istikrarsızlık, yüksek kamu borçları ve enflasyonist ortam nedeniyle beliren periyodik iktisadi krizler ilk önce eğitim ve kentleşme yatırımlarını baltalamıştır.³⁷

Türkiye sömürgeleşmemiş olsa da, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ortaya çıkan mali bağımlılık ve 1950 sonrasındaki IMF odaklı yapısal uyum programları nedeniyle sürekli kemer sıkma politikalarıyla yaşamak zorunda kalmıştır. Bu iktisadi programlar neticesinde nitelikli konut arzı çok kısıtlı kalmış, altyapı yatırımlarında büyük sorunlar ortaya çıkmış, enformel sektörlerde manidar bir büyüme yaşanmıştır. Kentsel altyapıda yaşanan sorunlar aynı zamanda yerel yönetimler üzerindeki merkezî hükûmet kısıtlarının üst düzeyde olmasıyla bağlantılıdır. Savaş sonrası dönem, Türkiye'nin sanayileşmeye ve kentleşmeye geçişine

³⁷ Mike Davis, *The Planet of Slums*, London ve NewYork 2006; Mike Davis, *Üzerinde Güneş Batmayan Katliam: El Nino Kıtıkları ve Üçüncü Dünyanın Açlıkla İnşası*, çev. Umut Haskan, İstanbul, 2009.



11- Bir İstanbul sokağı ve kahve önünde vakit geçirenler (İBB, Kültür A.Ş)

tanıklık eder. Pamuk, 1947-1979 arasında sanayileşmenin beş farklı evrede geliştiğini belirtir: 1947-1953 arası dönem “tarıma dayalı büyüme”, 1954-1962 “bunalım ve ithal ikamesine dönüş”, 1963-1970 “kıt dövizli, iç tasarruflara dayanan hızlı ithal ikamesi”, 1971-1977 “dış kaynaklara dayanan, bol dövizli sanayileşme” ve 1977-1978 “bunalım” dönemleridir.³⁸ Schick ve Tonak’a göre savaş sonrası dönemde Türkiye ekonomisinin temel özelliği, IMF tarafından önerilen bir “istikrar paketleri döngüsü”dür. Birbirini takip eden istikrar ve bunalım döngülerinde sürekli biçimde döviz kurunda devalüasyon, ücret kontrolü, para arzının kısılması, yabancı sermayeye kolaylıklar sağlanması, ticari kısıtlamaların kaldırılması, iş güvenliğinin artırılması ve fiyatların serbest bırakılması gibi politikalar devreye girmiştir. Bunların dolaylı sonuçları enformel piyasaların büyümesi, istikrar algısında toplumsal güven kaybı, kamu harcamalarının azalması ve dolaylı olarak kırsal

ve kentsel altyapı yatırımlarının sekteye uğramasıydı.³⁹ Gecekondu sorununun ortaya çıkışı ve büyümesi ülkenin bu genel iktisadi politikaları ve mali darboğazıyla iç içe gerçekleşmiştir.

Çok partili sisteme geçilmesiyle birlikte şehrin planlama çalışmaları, 1950 sonrası hızlı iktisadi büyüme, tarımsal mekanizasyon ve kentleşme eğiliminin altında farklı bir yöne girmiştir. Demokrat Parti’nin iktidara gelişiyle Prost’un görevine son verildikten sonraki dönemde yerli planlamacı ve mimarlardan oluşan yeni bir planlama ekibi kurulmuştur. Ancak 1956 yılına kadar artan altyapı yatırımı ihtiyaçları için kökten bir adım atılmamıştır. Bu kararsızlık dönemini takiben, 1956 sonrasında Başbakan Adnan Menderes’in bizzat yürüttüğü projelerle Prost’un planının da çok ötesinde bir dönüşüm başlatılmıştır. Göçlerle nüfusu on yılda ikiye katlanan şehrin nitelikli konut arzı kadar ulaşım altyapısı sorunu da en üst seviyede idi. Menderes, Vatan ve Millet

³⁸ Şevket Pamuk, *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme, Seçme Eserleri II*, İstanbul 2008, 252.

³⁹ İrvin Cemil Schick ve E. Ahmet Tonak, “Uluslararası Boyut: Ticaret, Yardım ve Borçlanma”, *Geçiş Sürecinde Türkiye*, ed. İrvin Cemil Schick ve E. Ahmet Tonak, İstanbul 1990, s. 354-385.

caddeleri, Sahil Yolu (Kennedy ve Ragıp Gümüşpala caddeleri), Barbaros Bulvarı gibi Prost planında öngörülen genişliklerden daha geniş biçimde yapılan pek çok caddeyi ve sayısız ara yolları açtırmıştır. Yanı sıra sanayi yatırımları için İstanbul ve Doğu Marmara merkezî bir alan olarak öne çıkmıştır.⁴⁰

Prost'un lastik tekerli ulaşım araçlarına ve özel ulaşım sistemine göre yaptığı planlama mantığını devam ettiren Menderes dönemi, yol çalışmaları için İstanbul'un tarihî mirasından binlerce yapıyı yıkmıştır. Menderes suriçi, Pera, Eyüp ve Üsküdar'dan oluşan tarihî İstanbul'un yaklaşık 100 yıldır tartıştığı birçok projeyi dört yıl içinde bitirmiştir. Uzun yıllar boyunca ihmal edilen şehre yapılan bu dönüştürücü müdahale ulusal bütçeden yüksek miktarda pay ayrılmasını gerektirmiştir. 1923-1950 arası dönemin hükûmetleri için öncelik ne kadar Ankara idiyse, Menderes döneminde ana yatırım bölgesi olarak İstanbul öne çıkmıştır. Ancak bu girişim, ülkenin iktisadi kırılganlığıyla iç içeydi. 1958 yılındaki büyük devalüasyonla birlikte kentsel altyapı yatırımları için gereken bütçelerde büyük kesintilere gidilmiştir. İstanbul'un ve diğer büyük kentlerin imarı ve altyapı yatırımları için bütçeden ayrılan pay önemli oranda düşmüştür. Pamuk'un işaret ettiği bu iktisadi bunalım dönemini takip eden ithal ikameci kalkınma ancak döviz kıtlığı içinde ve iç tasarrufa dayalı bir şekilde yürütülebilmştir. Keyder'e göre ise bu dönemin iktisadi bakımdan ayırt edici özelliği "küçük toprak sahibi köylülerin çokluğuyla yabancı sermayenin yokluğu"dur.⁴¹ Kırsal çözülmeye bağlı yüksek insan hareketliliği kentsel yatırım ihtiyaçlarını katlamaktaydı. Böylece yerel yönetimler ve kentsel altyapı için gerekli olan bütçelerde önemli bir darboğaza girilmiştir. Bunun sonucunda kentsel altyapı ve nitelikli konut arzında belirsizliğin ve düzensizliğin hâkim olduğu bir dönem yaşanmıştır.

İstanbul'un yüksek oranda yatırım aldığı 1955-1958 yıllarının sonunda patlak veren 1958 devalüasyonu ile başlayan mali bunalım, kentsel reforma önemli bir darbe vurmuştur. 1990'lar sonrasının kentsel dönüşüm hareketi büyük ölçüde 1960-1980 arasındaki iktisadi krizleri nedeniyle yeterli yatırım alamayan kentlerin düzensiz gelişmelerine bağlı ortaya çıkmıştır. Bu yetersiz yatırımların bir diğer yönü ise, kent emlaklerinin vergilendirilmesi konusunda yerel yönetimler üzerinde de önemli gücü olan merkezî hükûmetin yetersiz



12-13-14- Bir zamanlar âdeta İstanbul'la özdeşleşen gecekondu ve gecekondu mahallesinin sokakları (İBB, Kültür A.Ş.)

⁴⁰ Gül, *The Emergence of Modern Istanbul*, s. 140-171.

⁴¹ Çağlar Keyder, "Türkiye Demokrasininin Ekonomi Politikası", *Geçiş Sürecinde Türkiye*, ed. İrvin Cemil Schick ve E. Ahmet Tonak, İstanbul 1990, s. 64-65.



15- Zeytinburnu, Kocamustafapaşa, Topkapı ve Fatih (İBB, Kültür A.Ş.)

kapasitesiydi.⁴² 1960 darbesinin de istikrarsızlaştıran ortamında 1963'e kadar süren bu bunalımın ardından 1963-1971 arasında ithal ikamesine dayalı yüksek bir sanayileşme dönemine girilmiştir (yıllık ortalama %9 büyüme). %90'ı ulusal kaynaklarla yapılan büyüme daha çok ara mallar üzerindedir. Keyder'e göre, bu sanayileşme dalgası bazı önemli sonuçlar doğurmuştur: Kentlere göç daha da hızlanmıştır. Nitelikli konut arzındaki kriz büyümüştür. Ankara, İstanbul ve İzmir gibi şehirlerde nüfusun yarısı gecekondualarda yaşamaya başlamıştır. Hızla çözülen kırsal toplum, kentlerdeki siyasi dengeleri değiştirmiştir. Ülkedeki siyasi kutuplaşma derinleşmiş ve kentsel hareketlerin sayısında önemli bir artış olmuştur. 1971'de ücretli çalışanların %30'u (1.200.000)

⁴² Söyleşi, "Murat Güvenç ile İstanbul'un Son Yüzyılı Üzerine", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 2010, c. 8, sy. 16, s. 424-426.

sendikalaşmıştır. Bu sayı 1963'te 296.000 iken 1978'de 2.000.000'a yükselmiştir.⁴³

1950-2012 arasında İstanbul'un aldığı ve verdiği göç sayılarına bakıldığında, kente daimî bir insan akışı olduğu ve bunun ivmesinin yüzyıl sonuna kadar düşmediği gözükmektedir (Tablo 3). 1965'ten itibaren kente her yıl düzenli olarak net ortalama 100.000'den fazla yeni bir nüfusun eklendiği gözükmektedir. 1980 sonrasında bu sayı her yıl ortalama 200.000'e kadar çıkmıştır. Kentin verdiği göç sayılarına bakıldığında bunun alınan göçün beşte bir oranında olduğu görülmektedir. Bu ivme günümüzde alınan ve verilen göçün eş seviyelerde seyrettiği bir oranda dengelenmiştir. Kente ayak basan bu yeni nüfusa istihdam yaratma, konut bulma, sosyal güvenlik ve altyapı hizmeti sunma gibi alanlarda merkezî hükûmetin başarılı

⁴³ Keyder, "Türkiye Demokrasininin Ekonomi Politikası", s. 63-75.



16- Kumkapı, Yenikapı, Millet ve Vatan caddesinin Aksaray'daki kesişme noktası, Laleli, Saraçhane, Şehzadebaşı (İBB, Kültür A.Ş.)

olduğunu söylemek zordur. 1960 sonrası ülkenin planlı ekonomiye geçmeye çalıştığı ve bunun için resmî planlama kurduğu görülse bile, bu dönemin kentleşme eğilimine belirgin biçimde denetimsizlik damgasını vurmuştur.

Bu yıllar arasında gecekonduların sayısı tüm ülke genelinde istikrarlı bir şekilde artmıştır. (Tablo 4)'ten izlenebildiği üzere, 1955'te gecekonduların sayısı 50.000 iken gecekonduların nüfus 250.000 idi. Bu sayının kentsel nüfustaki payı %4,7'di. 1983'e gelindiğinde ise bu oran beş kat artmıştır. Gecekonduların nüfus 1983'te 6.000.000'un üzerine çıkmıştır. Ankara'da gecekonduların nüfus kentsel nüfus içindeki payı diğer büyük şehirlerden fazla olmuştur. 1950'de gecekonduların nüfusunun kentsel nüfustaki payı %22 iken, 1966'da %57'ye, 1975'te %65'e, 1980'de ise %73'e çıkmıştır. İzmir'in kent merkezi gecekonduların dirense de, çeperleri gecekondular

kuşaklarıyla çevrilmiştir.⁴⁴ Böylece Türkiye'de de diğer birçok gelişmekte olan ülkede olduğu gibi, büyük şehirleri gecekonduların kuşaklarıyla çevrilmiş ve hükümetlerin farklı nedenlerle göz yummak zorunda kaldığı bir kentsel yapılaşma dönemine girilmiştir.

1960'ların başında büyük şehirlere bakıldığında gecekonduların olgusunun Türkiye'nin kentleşme eğilimini şekillendirmeye başladığı rahatlıkla görülebilmektedir. Gecekonduların nüfusunun kentsel nüfus içindeki payı büyük şehirlerin çoğunda %30 ile %60 arasında değişmekteydi (Tablo 5). Bu on üç ildeki toplam gecekonduların nüfusu 1.500.000'i aşmıştır. Bu tablodaki gecekonduların nüfusun %43'ü İstanbul'da yaşamaktadır. Yine bu on üç ildeki 273.000'i aşmış gecekonduların %44'ü İstanbul'da yapılmıştır. 1960'ların başında

⁴⁴ Ruşen Keleş, *Kentleşme ve Konut Politikası*, Ankara 1984, s. 356-368.



17- Aksaray Küçük Langa'da bir yangın mahalli (22 Eylül 1931) (İBB, Atatürk Kitaplığı)



18- Ayvansaray'da bir yangın mahalli (13 Nisan 1933) (İBB, Atatürk Kitaplığı)

İstanbul'un nüfusu il genelinde 2.000.000'a yakındır. On yıllık sürede nüfus neredeyse iki kat büyümüştür. Yine tablodan izlenebildiği üzere, gecekonduarda yaşayan nüfus, İstanbul'da toplam kentli nüfus içinde %45 oranına ulaşmıştı. Bu oran İzmir'de %33, Ankara'da ise %60 civarındaydı. İstanbul'daki hane halkı sayısının 1960'larda 393.000 olduğu düşünüldüğünde (Tablo 6), hane halklarının üçte birinin gecekondu hanesine dönüştüğü söylenebilir. Bu eğilim zaman içinde artarak devam etmiştir. Örneğin, 1966'da İstanbul'daki gecekondu konutu sayısı 132.000'e yükselmiştir.⁴⁵

İstanbul'daki gecekondu olgusunun yükselişi ve kentsel değişim yönünün iç göçle birlikte değişmesi kentin hızla sanayileşmesinin ve göçün odağı hâline gelmesiyle ilişkiliydi. İstanbul'un konut stoku XIX. yüzyıl sonundan itibaren yangınlar ve diğer sorunlar nedeniyle tedricen ahşaptan kâgir, taş, tuğla evlere ve nihayet apartmanlara dönüşürken, XX. asrın ortasında kenti çevreleyen kuşaklarda büyüyen gecekondu da bu resme dâhil olmuştu. İstanbul'da gecekondu kavramıyla ilk kez 1940'lı yılların ortalarında tanışılır. Yerel yöneticiler ve bazı şehirleşme bilginleri düzensiz biçimde gelişen bu konut dokusunun üretebileceği sorunlarla ilgili endişelerini dile getirirler. Ancak buna rağmen, 1950'li yıllar boyunca suriçinin hemen dışındaki Zeytinburnu'nda, Kâğıthane bölgesinde, Eyüp-Rami yakınlarındaki Taşlıtarla'da, Gaziosmanpaşa'da ilk gecekondu yerleşimleri oluşur. Bu yerlerin bir bölümü Prost planlarında sanayi bölgesi olarak öngörülen yerleri çevreleyen kuşaklardadır.

⁴⁵ Kemal H. Karpat, *Türkiye'de Toplumsal Dönüşüm: Kırsal Göç, Gecekondu ve Kentleşme*, Ankara 2003, s. 110-111.

Sanayi kuruluşları ve imalathanelerde çalışan işçilerin ve enformel işlerdeki elemanların oturduğu bu mahallelerin kuruluşu geleneksel İstanbul tanımı içindeki eski kent merkezinden çeperlere doğru ilk kapsamlı yayılımı ifade ediyordu. Bu yerler artan nüfuslarıyla önce bucak daha sonra ilçe hâline gelmişlerdir.⁴⁶

Gecekonduyla ilgili bir diğer husus ise, bu yapıların diğer gelişmekte olan ülkelerdeki *favela*, *villa miseria* (*sefalet mahalleleri*), *barrio*, *bidonville*, *kibera* gibi farklı adlarla adlandırılan ancak çoğunlukla enformel ve düşük nitelikli konut çevrelerini anlatan yapılardan farklıdır. 1968 ile 1975 arasında Rumelihisarı çevresindeki Nafibaba, Baltalimanı ve Celalettin Paşa adlı üç gecekondu bölgesinde kapsamlı bir araştırma yapan Kemal Karpat, bu yerleşmelerin örgütlenme dinamikleri üzerine dikkate değer bulgulara ulaşmıştır. Araştırmasında, dönemin "yoksulluk kültürü" yaklaşımının etkisinde yapılan araştırmalardaki iddialardan aksi yönde pek çok bulgu elde etmiştir. Bu yerleşmelerde yaşayan insanların göç ettikleri yerlerde de yürütülen araştırmada, bir yandan kır ve kent arasındaki ilişkilerin sürekliliği ve yoğunluğu bulgulanmış, diğer yandan kente yerleşen toplulukların yerleşik kent kültürüne uyum eğilimlerinin dışlayıcılıkla karşılaşmadıkça anlamlı düzeyde olduğu görülmüştür. Bu göçlerin düzensiz biçimde kente dâhil olmalarına rağmen kentleri kriminalleştirmedikçe aksine ekonomiye ilave yük getirilmeden kente dâhil

⁴⁶ Tansı Şenyapılı, "Cumhuriyetin 75. Yılı, Gecekondu'nun 50. Yılı", *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık*, ed. Yıldız Sey, İstanbul 1998, s. 301-316; Alim Arlı, "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Şehirleşme ve Gecekondu Araştırmaları", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 2005, c. 3, sy. 6, s. 283-352.

Tablo 3- İstanbul'un aldığı ve verdiği göç ile net göç sayıları (1965-2012)

	Aldığı Net Göç (Kişi)	Verdiği Net Göç (Kişi)	Net Göç Büyüklüğü (Kişi)
1965-1970	714.126	163.974	550.152
1970-1975	683.540	242.298	441.242
1975-1980	557.082	268.429	288.653
1980-1985	576.782	279.184	297.598
1985-1990	995.717	339.040	656.677
1995-2000	920.955	513.507	407.448
2011-2012	384.535	354.074	30.461

Kaynak: TÜİK, *Genel Nüfus Sayımı 2000 Göç İstatistikleri*, TÜİK Yayını, nr. 2976, 2005, s. 22-25; ADNKS <http://tuikapp.tuik.gov.tr/adnksdagitapp/adnks.zul>; ayrıca bkz. Sedat Murat, *Dünden Bugüne İstanbul'un Nüfus ve Demografik Yapısı*, İstanbul 2006, s. 357.

Tablo 5- On üç ilin gecekondulu nüfusu (1960'ların başı)

	Gecekondulu Konut Sayısı	Toplam Gecekondulu Nüfusu	Toplam Kent Nüfusu	Kent Nüfusu İçindeki Yüzdesi
İstanbul	120.000	660.000	1.466.535	45,02
Ankara	70.000	385.000	650.067	59,22
Adana	18.925	104.088	231.548	44,95
İzmir	18.025	99.138	296.635	33,42
Zonguldak*	14.000	77.000	54.110	-
Bursa	8.713	47.922	153.886	31,14
Erzurum	5.750	31.625	90.069	35,11
Samsun	5.700	31.350	87.688	33,75
İskenderun	4.275	23.513	62.061	37,89
Erzincan	3.500	19.250	36.420	52,86
Antakya	2.635	14.493	45.674	31,73
Diyarbakır	1.400	7.700	79.888	9,64
Mersin	896	4.928	68.485	7,19

* Zonguldak'ın gecekonduları kent dışında, madenlerin civarındadır.

Kaynak: Kemal H. Karpat, *Türkiye'de Toplumsal Dönüşüm: Kırsal Göç, Gecekondulu ve Kentleşme*, Ankara 2003, s. 110 (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1959 İstatistik Yılığında alınmıştır.) Sıralama toplam gecekondulu nüfus büyüklüğüne göre metnin yazarı tarafından yeniden yapılmıştır.

olan topluluklardan söz edilebileceğini belirtmektedir. Tamamına yakını köylerde doğmuş göçmenlerin, yoksul olduklarını ancak "yoksulluk kültürü" döngüsündeki kadenci iddiaların aksine iyimser gelecek beklentilerine sahip insanlardan oluştuğunu ileri sürer. Özellikle ikinci kuşaklardaki kentle bütünleşme kapasitesi oldukça yüksektir. Yine düşük maliyetli bu yapılar diğer ülkelerdeki tek odalı veya derme çatma yapılardan görece iyi koşullara sahiptir. Karpat, gecekondularda yaşayan topluluklarla kentin eski sakinleri arasında belirgin bir iletişim sorunu gözlemlemiştir. Ancak bu da Karpat'a göre, geniş bir kentleşme süreci içinde düşünüldüğünde aşılabilir özellikler taşımamaktadır.

Tablo 4- Türkiye'de gecekondulu ve gecekondulu nüfus (1955-1995)

Yıllar	Gecekondulu Sayısı	Gecekondulu Nüfus Sayısı	Kentsel Nüfustaki Payı (%)
1955	50.000	250.000	4,7
1960	240.000	1.200.000	16,4
1965	430.000	2.150.000	22,9
1970	600.000	3.000.000	23,6
1980	1.150.000	5.750.000	26,1
1985	1.250.000	6.250.000	26,2
1990	1.750.000	8.750.000	26,1
1995	2.000.000	10.000.000	33,9*

* Tahmini

Kaynak: Ruşen Keleş, *Kentleşme ve Konut Politikası*, Ankara 1984, s. 357 ve aynı eser 3. bs., Ankara 1996, s. 385.

Tablo 6- İstanbul ve Türkiye'de hane halkı sayıları ve ortalama hane halkı büyüklükleri (1955-2011)

	İstanbul Toplam Hane Halkı Sayısı	İstanbul'da Ortalama Hane Halkı Büyüklüğü	Türkiye Toplam Hane Halkı Sayısı	Türkiye Ortalama Hane Halkı Büyüklüğü	İstanbul Hane Halkı Sayısının Türkiye Hane Halkı Sayısına Oranı* (%)
1955	312.314	4,9	4.237.176	5,7	7
1960	393.068	4,8	4.885.325	5,7	8
1965	474.590	4,8	5.536.116	5,7	9
1970	643.343	4,7	6.261.949	5,7	10
1975	799.619	4,9	6.982.505	5,8	11
1980	1.063.886	4,5	8.522.499	5,2	12
1985	1.293.507	4,5	9.730.018	5,2	13
1990	1.664.821	4,4	11.188.636	5,0	15
2000	2.550.607	3,9	15.070.093	4,5	17
2011**	3.699.930	3,6	19.481.678	3,8	19

* Yazar tarafından hesaplanarak orijinal tabloya eklenmiştir.

** Veriler TÜİK'in 2011 *Türkiye Nüfus ve Konut Araştırması*'nden alınmıştır.

Kaynak: Sedat Murat, *Dünden Bugüne İstanbul'un Nüfus ve Demografik Yapısı*, İstanbul 2006, s. 133'ten alınmıştır. Ayrıca bkz. Devlet İstatistik Enstitüsü *Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri* (Türkiye ve İstanbul kitapları) ve *Nüfus ve Demografi I, 1927-1990*, İstanbul 1997, s. 384.

Bu göç sürecinin en önemli etkilerinden birisi ise, göçmenlerin sadece geldikleri yeri değil, göç ettikleri yerlerdeki yapıları da dönüştürmeleridir. Bu nedenle İstanbul'un dönüşümüyle Türkiye'nin kırsal yapılarının değişim süreci iç içe gelişmiştir.⁴⁷ Yine gecekondulu sorunu yaşayan diğer ülkelerdeki büyük şehirlerle karşılaştırıldığında, 1970'lerin başında Türkiye'nin üç büyük şehrinde gecekondulu nüfusunun kent nüfusuna oranının daha yüksek olduğu görülmektedir. Bunun en

⁴⁷ Karpat, *Türkiye'de Toplumsal Dönüşüm*.



19- Saraçhane'den Edirnekapı'ya Fatih (İBB, Kültür A.Ş.)



20- Eyüp (İBB, Kültür A.Ş.)

önemli nedeni Türkiye'de göç oranlarının hızı ile yüksek doğurganlıktır.⁴⁸

1977-1983 döneminde gecekondu üzerine yapılan bir başka araştırmada, gecekonduya yaşayan göçmenlerin profilleri üzerine çarpıcı bulgular vardır. Buna göre, göçmenler kente göçtükten sonra kırsal iktisadi bağlarını devam ettirmişlerdir. Kaynaklarını hem kırsal hem de kentte “varlıklanmak” ve “kökleşmek” için harcamışlardır. Ancak kırsal varlıkları bir süre sonra kullanılmaz hâle geldiği ve kentle daha fazla bütünleştikleri için kırsal yatırımlarını elden çıkarmak zorunda kalmışlardır. Bu eğilim nedeniyle bir süre sonra varlıklarını gecekonduya iyileştirmek için harcamaya başlamışlardır. Gecekondu topluluklarında yaşadıkları alanları genişletmek için ortak tutum alma eğilimi yüksek olmuştur. Birlikte çalışan bir “gönüllüler ordusu” gibi davranma eğilimi artmıştır. Bütün bunlara ek olarak, buralarda yaşayan insanlar ilk göç ettikleri yıllarda kazançlarının %60'ını kırsala aktarmışlardır. Bu kaynak transferlerindeki ana kayıpların yanı sıra yaklaşık %10'luk da bir fire oluşmuştur. Kırsal yatırımların riski büyüdükçe gecekonduya yatırım, makul hâle gelmiştir. Bunun en önemli nedeni ise gecekonduya geliştirilmesi

yoluyla “varlıklanmanın” artırılması isteği olmuştur. Özellikle 1940'lardan başlayarak periyodik biçimde yapılan gecekondu afları nedeniyle gecekonduya bir yatırım aracı olarak görülme fikri ve arsalarını genişletme eğilimi pekişmiştir. Bu nedenle kırsal çözülme süreçleriyle kentlerdeki örgütlenme dinamikleri birlikte yürümüştür.⁴⁹

Diğer iki araştırmada ise gecekondu nüfusun yoğun biçimde istihdam alanı bulduğu enformel iş alanları analiz edilmiştir. Gecekonduya gelişimiyle birlikte ortaya çıkan yeni sosyal ekoloji, ilk çalışmada “gecekondu, dolmuşlu, işportalı şehir” olarak kavramsallaştırılır. Çalışma 1950 sonrası dönüşümde yetersiz konut arzının ortaya çıkardığı gecekondu, yine yetersiz istihdamın tetiklediği işportacılık gibi enformel iş kollarının gelişimi ve yetersiz ulaşım altyapısının zorunlu kıldığı bir kenti resmetmektedir.⁵⁰ Diğer çalışmada ise, bu işçilerin kentle bütünleşmede yaşadığı zorlukların nedenleri enformel sektör ve gecekondu ekolojisinin özellikleri üzerinden anlatılmaktadır. Gecekondu nüfusun kentle “bütünleşememesinin” nedenlerinin normatif bağlamda

48 Karpas, *Türkiye'de Toplumsal Dönüşüm*, s. 27-89.

49 S. Kemal Kartal, *Ekonomik ve Sosyal Yönleriyle Türkiye'de Kentleşme*, İstanbul 1985.

50 İlhan Tekeli, Yiğit Gülöksüz ve Tarık Okyay, *Gecekondu, Dolmuşlu, İşportalı Şehir*, İstanbul 1976.



değerlendirilmesi dönemin sosyal biliminde egemen bir yaklaşımdır. Aynı normatif eğilim, “kentleşme” kavramı üzerinden değil de davranışçı sosyal bilimlerin etkisi altında “kentlileşme” kavramı etrafında yürütülen tartışmada da vardır.⁵¹

Bu yıllar arasında, büyük kısmı temel eğitimden yoksun kırsal doğumlu göçmenlerin, kentteki yaşamlarını düzenlerken yoğun biçimde yatay dayanışmaya ve hemşehri ağlarına katılmaya çalışmalarında pek çok belirleyici unsur vardır. Yine büyük çoğunluğu düzensiz ve enformel iş kollarında çalışan ve enformel pazarlarda iş gören bu insanların en büyük sorunlarından birisi de örgütlü seçkin bürokrasi karşısındaki durumlarıdır. Gültepe ve Telsizler’de 1970’lerin sonu ve 1980’lerin başında gerçekleştirilen bir araştırmada bu konuda çarpıcı bulgular elde edilmiştir. Büyük çoğunluğunu işçilerin ve enformel sektörlerde çalışan bireylerin oluşturduğu katılımcılar “fakir oldukları”, “küçük görüldükleri”, “hor görüldükleri” için bürokrasinin kendilerine karşı tutumlarından şikâyet etmişler; “devlet dairelerinde”, “hastanelerde” maruz kaldıkları muamelelerden açık biçimde rahatsız olduklarını, işlerinin görülmesi için rüşvet vermeye zorlandıklarını belirtmişlerdir. Ancak buna rağmen haklarını ya “sessiz kalarak” ya “vicdanlarına havale ederek” yahut da “hukuki yollarla” aradıklarını ifade etmişlerdir. Hukuki yollara başvurduğunu söyleyenlerin oranı daha yüksektir. Heper’e göre, yine de kent göçmeni; seçkin bürokrasi karşısında güçsüzdür ve genellikle yenik düşmektedir. Bunun nedeni göçmenlerin bürokratik sistemi tanımamasından ziyade, bürokratik kültürün bu insanları dışlama eğiliminde olmasıdır. Üstelik ezilen sadece göçmen kentliler değil, eski kent mensuplarıdır da. Ancak göçmenleri dışlama daha yüksektir.⁵² Devletle gecekondulu sakini göçmen kentliler arasındaki bu gerilimlerin üç temel nedeni

olmuştur: İlki hukuki statüsü belirsiz ve temel altyapıdan yoksun konut alanlarında yaşıyor olmaktan kaynaklanan hukuki güçsüzlük ve egemen hukuki normlar açısından karşı karşıya kaldıkları meşruiyet sorunlarıdır. İkincisi, Cumhuriyet’in seçkin yurttaşlık kültürünün “köyden şehre inen” bu insanlara karşı takındığı kültürel üstünlük tavrı ve sembolik şiddettir. Üçüncüsü ise, kentin eski yerleşikleriyle göçmenler arasındaki kültürel ve toplumsal mesafenin büyüklüğüdür. İstanbul’un 1950’lerden 1980’lerin ortasına kadar yaşadığı sosyal değişimler bu karmaşık tablo içinde yaşanmıştır. Sanayileşen bir kente dâhil olan göçmenlere, kamusal düzenlemelerin yeterince olmadığı bir ortamda, normatif teorik öncüllerle yaklaşmak Türkiye sosyal bilimlerinde yakın zamana kadar sürdürülmüştür. Bu nedenle göçmenlerin özgül deneyimlerinden yerleşik kent kültürünün kaygılarını incelemek kentin oluşumundaki kompleksiteyi açıklamayı uzun bir dönem boyunca zorlaştırmıştır.

1950’lerden başlayarak, planlı kentleşme için de bazı adımlar atılmaktaydı. 1990’lar sonrasında iki Boğaz köprüsünün hemen başında ve merkezî iş bölgesi hâline gelerek en kıymetli arazilerden olacak Levent bölgesinin oluşumu da 1950’li yılların başında başlamıştır. Beyoğlu yakasının kesintisiz gelişimi içinde planlanan bu konut bölgesi, bahçeli evler hâlinde planlanan ve kısım kısım bitirilen bir projedir. Devletin nitelikli konut arzı için yaptığı fazla sayıda olmayan projelerdendi. Dört kısım hâlinde 1.400’e yakın nitelikli konut 1950-1960 arasında bitirilmiştir. Bir diğer lüks konut bölgesi yine o günkü kentin uzağında bulunan 1955-1965 arasında Baruthane (Ataköy) bölgesinde yapılan çok katlı konut projesiydi. Bu iki proje lüks konut üretimi yoluyla yapılan ilk planlı desantralizasyon uygulamasıydı. Her iki proje de Türkiye Emlak Kredi Bankası’nın yatırımlarıyla gerçekleştirilmiştir.⁵³

Cansever’e göre Levent ve Mecidiyeköy’deki konut projeleri Prost’un İstanbul’un gelişimi hakkındaki kaygılarını haklı çıkarır bir projedir. Prost, Mecidiyeköy ve Levent’te konut üretimiyle kentin yönünün kuzeye kayacağını ve Boğaziçi’nin korunmasının imkânsız olacağını düşünmüştür. Zaman içinde Prost’un kaygılarında haklı çıktığı görülmüştür. Yine Prost planı sonrasında, planlama çalışmalarındaki ölçek ve odak sorunu ile merkezî ve yerel yönetimler arasındaki ilişkiler ortaya doğru bir biçimde konulamamıştır. 1963-1970 arası Piccinato planı ulaşım aksları ve trafik sorunlarının çözümünde olumlu sonuçlar veren bir çalışma olarak nitelenebilir. 1974 planı da kent mirası, su (DAMOC

⁵¹ Tansı Şenyapılı, *Gecekondulu Çevre İşçilerin Mekânı*, Ankara 1981.

⁵² Metin Heper, *Türkiye’de Kent Göçmeni ve Bürokratik Örgütler*, İstanbul 1983.

⁵³ Murat Güvenç ve Oğuz Işık, *Emlak Bankası: 1926-1998*, İstanbul 1999, s. 153-189.



21- Karaköy (İBB, Kültür A.Ş.)



23- Tophane'den Karaköy'e (İBB, Kültür A.Ş.)



22- Yeni Cami'nin önü (İBB, Kültür A.Ş.)

projesi), atık su ve çevre kirliliği için model ticari işlevlerin düzenlenmesi, ulaşımın koordinasyonu gibi birçok alanda önemli sonuçlar vermiştir.⁵⁴ Diğer taraftan Levent ve Ataköy projeleriyle başlayan Türkiye Emlak Kredi Bankası'nın nitelikli konut üretimi için yaptığı yatırım ve girişimler, 1980 ve 2000 sonrasının etkin konut üretim kurumu TOKİ ve gayrimenkul yatırım ortaklıklarının GYO'ların erken dönem habercisi olarak görülebilir. 1980'lerde yeni yasal düzenlemelere gidilerek kentsel konut üretiminin artırılması için yeni düzenlemelere gidilmiştir. 1980'li yılların başında, özel sektör konut şirketleri ve konut kooperatiflerinin alana girmesine

⁵⁴ Turgut Cansever, *İstanbul'u Anlamak*, s. 136, 144-153.

rağmen, Türkiye genelindeki kentsel konut ihtiyacı hâlâ karşılanamamaktaydı. 1984'te ihtiyaç duyulan kentsel konut ihtiyacının %45'i karşılanabiliyordu. Bu oran 1989'da %77'ye kadar çıktı. Bu yılların ortalamasında kentsel konut ihtiyacının ancak %60'ı mevzuata uygun koşullarda karşılanabilmekteydi. Konut üretiminde kamunun payı %2 ila %4 arasında değişmekteydi. Böylece bu yıllarda da gecekondular yapımları sürdü.⁵⁵

İstanbul'un nüfusunun Türkiye nüfusunun içindeki tedricî yükselişi aynı zamanda hane halkı sayılarında da artış anlamına geliyordu (Tablo 6). 1955 yılında Türkiye'deki toplam hanelerin %7'si İstanbul'da bulunmaktayken, bu oran 1980'de %12'ye, 1990'da %15'e çıkmıştır. Günümüzde bu oran, İstanbul nüfusunun Türkiye nüfusuna oranlarıyla uyumlu bir şekilde %19 seviyesindedir. İstanbul'un aldığı yüksek göçe rağmen son elli yıllık zaman zarfında ortalama hane halkı büyüklüğü, Türkiye ortalamasından yaklaşık bir puan düşüktür. Türkiye'de kırsal doğurganlık yakın zamanlara kadar yüksek oranlardaydı. 1955 yılında Türkiye'deki ortalama hane halkı büyüklüğü 5,7'dir. Aynı yıl İstanbul'daki ortalama hane halkı büyüklüğü 4,9'dür. Bu eğilim 1970'lerin sonuna kadar aynı seviyede devam etmiştir. 1980 sonrasında hane halkı büyüklüklerinde Türkiye genelinde tedricî bir düşüş dönemine girilmiştir. İstanbul ile Türkiye ortalaması arasındaki bu mesafe günümüzde kapanma noktasına gelmiş ve 3,8 seviyelerine kadar gerilemiştir. Ancak aynı dönemde İstanbul hanelerinin Türkiye haneleri içindeki

⁵⁵ *The Human Settlements Conditions of the World's Urban Poor*, Nairobi 1996, s. 74-76.

oranı da artmıştır. Günümüzde Türkiye'deki her beş haneden biri İstanbul'da bulunmaktadır.

Hane halkı yapısındaki değişime paralel, İstanbul'un aldığı yüksek göç sayılarına ve artan nüfusuna rağmen toplam doğurganlık oranlarında ve bebek ölümü sayılarında Türkiye genelinden farkına değinilmelidir. Kentte kadın başına ortalama doğurganlık 1950'li yılların ortalarından 1970'lerin başına kadar üç çocuğun üzerine çıkmamıştır. Aynı dönemde Türkiye ortalaması İstanbul'un iki katı seviyesindedir. 1980 ve 1990'da İstanbul'daki düşük doğurganlık devam etmiş, Türkiye ortalaması ise İstanbul ortalamasına yaklaşmıştır. Aynı eğilim bebek ölüm sayılarında da gözlemlenmektedir. İstanbul'daki bebek ölüm hızı Türkiye genelinden düşük seyretmiştir. Günümüzde bu sayılar ülke genelinde makul seviyelere gelmiştir (Tablo 7). Bu da göstermektedir ki İstanbul'un son elli yıldaki büyüme dinamiği büyük ölçüde ülke içinden aldığı yüksek göçmen sayılarında gizlidir.

İstanbul'un yapısal dönüşümünde etkili olan bir diğer husus, kentin yüzyıl başındaki kozmopolit yapısının yüzyıl ortasından itibaren ters yüz olmasıdır. 1942'deki Varlık Vergisi uygulamasıyla kentteki gayrimüslimlerin iktisadi durumu bozulmuştur. Savaş koşullarında icat edilen bu vergi ile gayrimüslim nüfus üzerine tahsil edilmesi imkânsız vergi yükleri getirilmiştir. Özellikle üç büyük şehirde büyük ve küçük ölçekli tüm işletmeler üzerine ağır vergiler konmuştur. Bu vergileri ödeyemeyenlerin gayrimenkullerine el konulmuş, gayrimenkülü olmayanlar ise Anadolu'nun farklı bölgelerinde sürgünde çalışmaya gönderilmiştir. El konan gayrimenkullerin büyük kısmı mali bakımdan zorluk içindeki Türkiye Emlak Kredi Bankası'na devredilmiştir.⁵⁶ Asıl önemli gelişmeler ise Türkiye ve Yunanistan arasındaki ilişkilerin Kıbrıs Adası üzerindeki ihtilafların derinleşmesi üzerine 1950'lerin ortasından başlayarak 1965'e kadar sürmüştür. 6-7 Eylül 1955 tarihinde bir dizi yalan haberle başlatılan bir kampanya şehirdeki gayrimüslim nüfusun özellikle Beyoğlu ilçesindeki ev ve işyerleri kalabalıklarca tahrip edildi. Olaylar öylesine büyüdü ki hükümet otoritesi neredeyse ortadan kalktı. Bu şiddet ve yağmalama olayları azınlık nüfusun şehri terk sürecini hızlandırdı. Özellikle Kıbrıs'ta gerilimin üst seviyeye çıktığı 1963-1965 arasında şehirdeki Rum nüfusun büyük bölümü İstanbul'u terk etti.⁵⁷ Yüzyıl başında başlayıp işgal yıllarında devam ederek iyice

⁵⁶ Güvenç ve Işık, *Emlak Bankası*, s. 89-116.

⁵⁷ Dilek Güven, *Cumhuriyet Dönemi Azınlık Politikaları Bağlamında 6-7 Eylül Olayları*, İstanbul 2005.

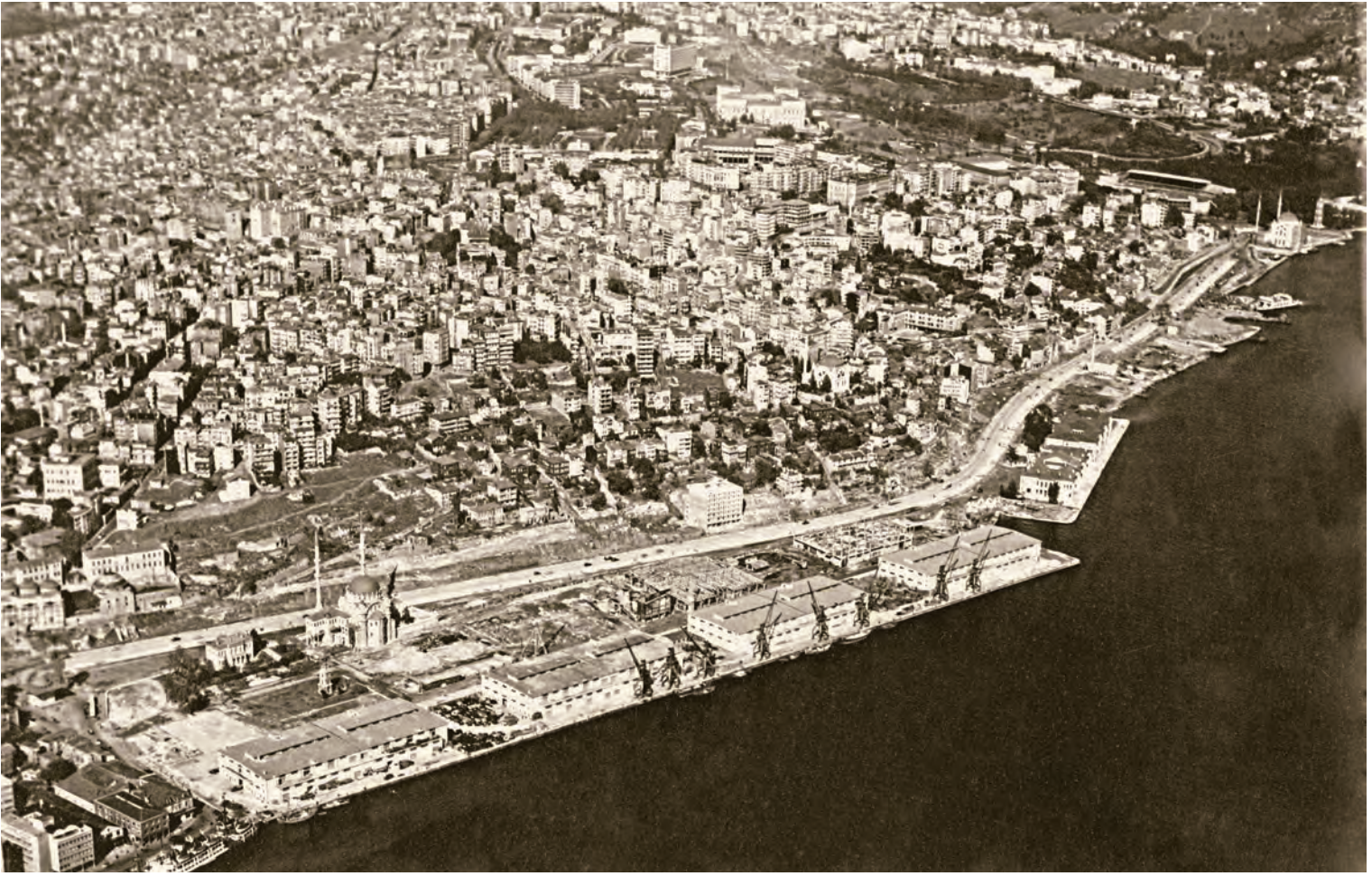
Tablo 7- Türkiye genelinde ve İstanbul'da toplam doğurganlık hızı ve bebek ölüm oranı (1950-2008)

	Toplam Doğurganlık Hızı (İstanbul)	Toplam Doğurganlık Hızı (Türkiye)	Bebek Ölüm Hızı (binde) İstanbul	Bebek Ölüm Hızı (binde) Türkiye
1950	2,65	6,9	164	260
1960	2,96	6,6	124	203
1970	2,99	5,7	104	153
1980	2,69	3,4	106	126
1990	2,08	2,7	57	67
2000	1,97	2,5	39	43
2008	1,78	2,2	-	18

Kaynak: Sutay Yavuz ve A. Sinan Türkyılmaz, "2000'li Yıllarda İstanbul Nüfusu: Yeni Eğilimler", *Eski İstanbullular Yeni İstanbullular*, ed. Murat Güvenç, İstanbul 2009, s. 145.

bozulan etno-dinsel hoşgörü ortamı bu olaylarla en kötü günlerini gördü. 1960'ların ortasından itibaren şehrin tarihsel olarak oluşmuş kozmopolit nüfus yapısı kökten biçimde dönüştü. Şehirde yüzyıl başında %40 seviyelerinde olan gayrimüslim nüfusun oranı önce %5'lere ve günümüzde ise %1'lerin altına düşmüştür. Dinsel ve etnik çoğulculuk bakımından ortadan kalkan kozmopoliten yapının yerini Türkiye'nin farklı coğrafyalarından insanların bir araya gelerek ortaya çıkardığı yeni bir kozmopoliten yapı almıştır. İstanbul'da ortaya çıkan yeni kültürel sentez ülkedeki her kökenden insanın bir araya gelerek oluşturduğu bir bileşimi temsil eder.

Kentteki kültürel ve sosyal sermayenin artışı ise temel okullaşmanın yanı sıra üniversitelerin sayılarının artışına paralel olmuştur. Yükseköğretim alanında 1970-1990 arasında İstanbul'a yeni üniversiteler kurulması da önemli gelişmelerdendir. Türkiye'nin bütün şehirlerinden başarılı öğrencilerin toplanma merkezi hâline gelmesi zamanla kentin sosyal ve kültürel sermayesinin artışının en önemli nedenidir. 1950 öncesinde açılan İstanbul ve İstanbul Teknik gibi iki köklü üniversitenin yanında, 1973'te İngilizce eğitim yapan ve zamanla Türkiye'nin en önemli üniversitelerinden olacak Boğaziçi Üniversitesi kurulmuştur. 1982'de Marmara, güzel sanatlar eğitimi ağırlıklı Mimar Sinan ve Yıldız Teknik üniversitelerinin kurulmasıyla kentteki üniversite sayısı altıya çıkmıştır. 1990-2000 arasında kurulacak on beş, 2000 sonrasında kurulacak otuz yakın üniversitenin altyapıları bu üniversiteler üzerinden kurulmuştur. Özellikle İngilizce eğitim yapan üniversitelerin sayısının artışı ile İstanbul'un uluslararası alanda kalifiye insan dolaşımı ve bu alandan insan çekmesindeki etkisi artmıştır.



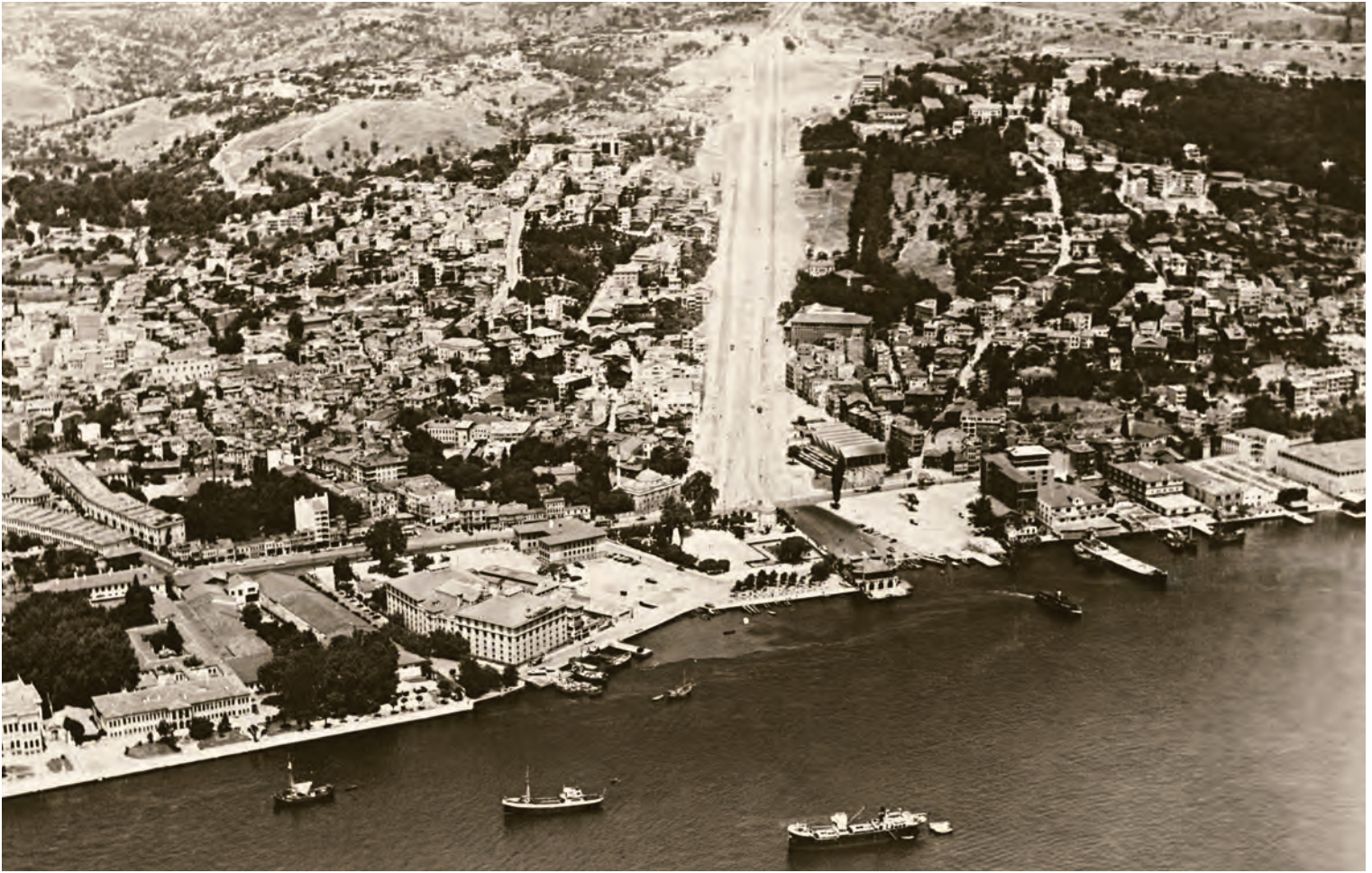
24- Tophane'den Dolmabahçe'ye (İBB, Kültür A.Ş.)

Büyük dönüşüm yılları boyunca İstanbul'un planlama ve yönetim sisteminde de önemli değişimler yaşanmıştır. 1950 sonrasındaki dönemlerde kentteki yeni yerleşimlerin geliştiği ve nüfusun arttığı yerlerde 1990'a kadar otuzdan fazla belediye kurulmuştur. Özellikle büyümenin her yönüyle arttığı ithal ikamesi kalkınma programı uygulanan 1963-1972 arasındaki dönemde çok sayıda belediye hizmete girmiştir. 1980 askerî darbesinden sonra metropoliten alandaki belediyeler birleştirilmiş, İSKİ kurulmuş ve 1984'te büyükşehir ve ilçe belediyelerinin iş ve görev tanımlarından iki kademelili bir yönetim sistemine geçilmiştir. 1954'teki *Kat Mülkiyeti Kanunu*'yla apartmanlaşan bölgelerdeki emlakler hukuki tanım içine alınmıştır. 1950'lerden sonra yapsatçılık gelişmeye başlamıştır. 1949-1984 döneminde çıkarılan altı gecekondulu imar affı, zaman içinde gecekondulu bölgelerinin ticarileşmesini ve kentsel rant çemberine dâhil olarak zenginleşme aracı olmasını hızlandırmıştır. Özellikle 1970'lerin ortasından itibaren ilk yapılaşan gecekondulu bölgelerinden başlayarak pek çok gecekondulu bölge de hızla apartmanlaşmaya başlamıştır. Buna 1980'den sonra sayıları artan ve hukuki güvenceye kavuşturulan

konut kooperatiflerinin ve özel sektör toplu konutlarının önemli yatırımları eklenmiştir. Tüm bu gelişmeleri şekillendiren alanların başında sanayi ve ticaret alanlarındaki gelişmeler ve yer değiştirmeler gelmiştir. 1960'lardan sonra Haliç kıyıları, Zeytinburnu, Bakırköy, Küçükköy, Rami, Harbiye bölgelerine doğru sanayi işletmelerinin yayılımı artmıştır. Merkezî iş alanları 1950-1970 döneminde çeşitlenerek farklılaşmıştır. Eminönü ve Karaköy odaklı yerlere Taksim, Harbiye ve Mecidiyeköy, Kadıköy ve Üsküdar eklenmiştir. Özellikle Boğaziçi Köprüsü'nün 1973'te hizmete girmesiyle, 1980 sonrasında Mecidiyeköy'ün önemi artmış ve merkez iş alanının ana odağı Kuzey İstanbul'a kaymıştır. Özellikle 1990 sonrasının Levent-Maslak bölgesindeki gelişmelerle odak tamamen kuzeye kaymış ancak kentin çok merkezli yapısı pekişmiştir.⁵⁸

1980'lerin ortasından itibaren Avrupa ve Anadolu yakalarının çeperlerine doğru sanayinin desantralizasyonu devam etmiştir. Özellikle İstanbul

⁵⁸ Erol Tümertekin, *İstanbul: İnsan ve Mekân*, İstanbul 1997; İlhan Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, İstanbul 2013, s. 162-335.



25- Beşiktaş (İBB, Kùltür AŞ.)

iç pazarına dönük üretim yapan post-fordist iş kolları Avrupa yakasında konuşlanmıştır. Ulusal pazara mal ve ürün sağlayan büyük ölçekli fabrikaların olduğu fordist işletmeler ulaşım kolaylıkları nedeniyle Anadolu yakasının çeperlerinde ve Gebze'yle entegre biçimde yeniden konumlanmıştır.⁵⁹ Sanayi alanlarının desantralizasyonu 1980'ler (ve sonraki on yıllarda) boyunca hızlanmıştır. Böylece doğu-batı istikametinde yaklaşık 100 km'lik bir alana yayılan İstanbul, 1990'ların başında azman bir sanayi kentine dönüşmüştür.⁶⁰

Kent içi ulaşımda 1950'lerden sonra özel araçların sayısında önemli bir artış olmuştur. Diğer taraftan otobüs filosu genişlemeye devam etmiştir. 1955'te Sirkeci-Halkalı banliyö hattının elektrifikasyonu tamamlanmış ancak bunun yanında 1966'da kent içindeki tramvay hatları kaldırılmıştır. 1969'da Haydarpaşa-Gebze banliyö hattında

da elektrifikasyona geçilmiştir. 1980 sonrasında gerek belediye gerek halk otobüslerine tahsisli hatlarla toplu taşımaya yeni araçlar dâhil edilmiştir.⁶¹ Kuşkusuz, 1970 sonrası dönemde İstanbul'un çehresini değiştiren en önemli yatırımlardan birisi 1973'te hizmete açılan Boğaziçi Köprüsü ve bağlantılı çevre yollarıydı. Bu köprü ile iki yaka arasında ilk kez karayolu geçişi sağlanmıştır. XIX. yüzyıldan itibaren dönem dönem gündeme gelen bu köprü'nün yapımı içim 1960'lardan itibaren İstanbul'da kamuoyunda geniş bir tartışma yaşanmıştır. Kentin gittikçe büyüyen sanayi üretimi, iki yakada da gelişen konut alanlarının yaygınlığı dikkate alındığında köprü lojistik gerekçelerle zorunluluk hâline gelmişti. Ancak bu lojistik zorunluluklar köprü'nün yapımına çevresel ve sosyal nedenlerle itiraz edenlerin endişelerini ortadan kaldırmamıştır. Aksine İstanbul'un kuzeye doğru birçok köprü'nün yapımına bağımlı hâle geleceği tezi doğrulanmıştır. Böylece 1988'de hizmete giren ikinci Boğaz geçişi (Fatih Sultan Mehmet) köprüsü ve 29 Mayıs 2013'te temeli atılan üçüncü Boğaz geçişi köprüsü kent'in kuzeye

59 Murat H. Güvenç, "Introduction to Structural Landscape Analysis: Overviews on the Industrial Landscapes of Greater Istanbul", doktora tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 1992.

60 Murat Güvenç, "Metropol Değil Azman bir Sanayi Kenti", *İstanbul*, 1995, sy. 5, s. 75-81.

61 Tekeli, *İstanbul'un Planlanmasının ve Gelişmesinin Öyküsü*, s. 162-335.

doğru kesintisiz büyümesini temsil etmiştir. Aynı şekilde büyük bir sanayi havzasına dönüşen Haliç havzasındaki ekolojik bozulma da 1980'lerin gündemine damga vurmuştur.⁶²

1980'lerin sonuna gelindiğinde 1945 sonrasında oluşan iki kutuplu Soğuk Savaş dünyası çatırdamaya başlamıştır. 1989 yılı, İstanbul için 1945 sonrasında ikinci büyük dönüşümün habercisidir. 1980'li yılların sonlarında Türkiye kişi başına millî gelirin 1.370 dolar, yaşam beklentisinin altmış altı yıl, yetişkin okuryazarlık oranının %26, kentleşme düzeyinin %50'nin üzerinde olduğu bir ülkedir. Diğer Kuzey Afrika ve Batı Asya ülkeleri ile karşılaştırıldığında bu ülkelerin ortalama gelişmişlik düzeyleriyle yakın bir profile sahiptir. Yine kent yönetimi bakımından dünyanın ileri kapitalist ülkelerindeki gibi merkezî ve yerel yönetimler arasındaki yetki ve görev tanımlarının açıkça tespit edildiği kurallara nazaran yönetim sisteminde birçok muğlaklığın olduğu bir ülkedir. İstanbul 1980'ler boyunca kendi toprak kullanım planlamalarını yapan bir yerel yönetime sahiptir. Ancak yetki belirsizlikleri nedeniyle planlar üzerindeki hukuki anlaşmazlıklar bitmek bilmemiştir.

Elektrik, telefon, polis hizmetleri gibi önemli hizmetler merkezî idare tarafından verilmektedir. Bu sürece ülkede ve kentteki yüksek kentleşme hızı eşlik etmiştir. Ancak 1980'li yıllar Türkiye'nin diğer büyük şehirleri gibi İstanbul'un da büyük bir desantralizasyon yaşadığı ve entegre bir yönetim modeline doğru gittiği bir dönem olmuştur. Ayrıca merkezî bütçeden büyük kentlere ayrılan kaynaklar açısından da bu yıllarda iki katlık bir büyüme gerçekleşmiştir. Buna karşın finansal kaynakların kullanılmasında yerel yönetimlerde yeterli özerklik olduğunu söylemek güçtür. Bütçedeki büyümeye finansal kötü yönetim ve israfın eşlik ettiği görülmüştür. Bu da bir yönüyle yerel yönetimler ile merkezî idare arasındaki yetki ve görev paylaşımlarındaki karmaşıklıkla ilişkilidir.⁶³

1990 sonrasında İstanbul'un iktisadi, siyasi ve kültürel alanlarda öneminin giderek artması yerel siyasetin yükselişi ile paraleldir. 1984'te iki kademeli büyükşehir yönetim modeline geçilmesini ve 1985'te kabul edilen yeni imar yasasının yürürlüğe girmesini takiben, yerel yönetimlerin yetki ve sorumluluklarında da genişlemeler olmuştur. Özellikle 1984'te ANAP'ın "proje" siyasetçisi Bedrettin Dalan'ın büyükşehir belediye başkanı olmasıyla yerel siyasette yeni bir

dönem başlamıştır. Tartışmalı imar kararları, kentsel rantın dağıtımı, çok sayıda tartışma yaratan projeleriyle Dalan dönemi, İstanbul yerel siyasetinin önemini ülke gündemine de sokmuştur. Bu önem, kentin yerleşik elitleri ile gecekondular arasında bir uzlaşmayla nitelenir. Gecekondulara yapılan büyük imar affıyla gecekondular topluluklarının yerel siyasetin odağına dâhil olduğu bir dönem olmuştur. Ancak bu ittifak rejimi sürdürülemediği, gecekonduların desteği zamanla sola kaymış ve sonraki seçimde sosyal demokrat aday Nurettin Sözen başkanlığa seçilmiştir. Bu dönem de İstanbul'un büyümeye devam ettiği ancak altyapı sorunlarının çözümünde yeterli mesafe alınamayan bir dönem olmuştur. Özellikle yolsuzluk tartışmaları kentin siyasi ortamında büyük bir kutuplaşma ve parçalanma yaratmıştır. 1994 yerel seçimlerinde Recep Tayyip Erdoğan'ın sert bir seçim yarışından başarıyla çıkması gecekondular bölgelerindeki topluluklardan aldığı büyük destekle mümkün olmuştur. Erdoğan'ın daha sonra ülke siyasetine taşıdığı isimlerin birçoğu belediye başkanlığı deneyiminden gelen yöneticilerdir. Böylece İstanbul'da yerel siyasetin güçlenmesiyle paralel, ülke genelindeki siyasi liderlik dengeleri de değişmiştir.⁶⁴

1994'ten sonra aynı siyasi çizginin belediye yönetiminde egemen olmasında, 1980 öncesinden itibaren gecekondular topluluklarıyla yerleşik kentli seçkinler arasında uzlaşmayan çıkarların ve bakış açılarının etkisi vardır. Gittikçe güçlenen ve genişleyen bir tabana yayılarak kentte hâkim bir siyasi ortamın oluşması kentsel mekândaki siyasi kutuplaşmaya paralel gitmiştir. Eski ve seçkin kıyı ilçelerinin önemli bir kısmı bu siyasi çizgiden ayrı yönde siyasi tercihlerini kullanırken, iç bölgelerde ve çeperlerdeki yüksek nüfuslu ilçeler Erdoğan'ın siyasi hareketini desteklemişlerdir. İstanbul'un siyasi coğrafyası ile iktisadi ve sosyal coğrafyasının oluşumu iç içe gerçekleşmiştir.

KÜRESELLEŞME ORTAMINDA BİR MEGAPOL

İstanbul'un geleceği açısından 1990 sonrası tanımlayan sessiz devrim kuşkusuz Soğuk Savaş'ın bitişidir. Soğuk Savaş süresince sanayileşen, nüfus ve mekânsal kalıp itibarıyla büyüyen İstanbul'un eski dönemlerindeki etkin siyasi konumu değil jeostratejik konumu bu büyümede belirleyici olmuştur. Soğuk Savaş yıllarında Türkiye'yi Kuzey Atlantik İttifakı'na dâhil olmaya iten en önemli nedenlerin başında Sovyetler Birliği'nin İstanbul ve

⁶² Kuban, *İstanbul, Bir Kent Tarihi*, s. 537-545.

⁶³ Alan Duben, *The Middle Eastern City: An Urban Management Perspective*, İstanbul 1992, s. 29, 88-89, 101-103.

⁶⁴ Sema Erder ve Nihal İncioğlu, *Türkiye'de Yerel Politikanın Yükselişi: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Örneği, 1984-2004*, İstanbul 2008.

Boğazlar üzerindeki hak iddiaları geliyordu. 1991’de Sovyetlerin ortadan kalkışıyla birlikte İstanbul, çok yönlü zamansal ve mekânsal etkilerin alanına girmiştir. Böylece 1990’da 7.500.000’e yakın nüfusuyla İstanbul, dünyada değişen siyasi düzenle birlikte bölgesinde ve küresel alanlarda yeni bir konum almaya başlamıştır. Kent, Doğu Marmara’daki kentlerle neredeyse birleşerek büyük bir kent bölgesinin merkezi hâline gelmiştir. Yirmi yıl gibi kısa bir zamana yayılan kapsamlı değişimlerin yaşandığı bu dönemi özetlemek mümkün olmasa da bu bölümde değişimin ana hatlarına değinilecektir.

1990 sonrası İstanbul’unda öne çıkan konuların başlıkları ve içeriğinin genişliği İstanbul’un dünya şehirleri arasında gittikçe artan önemini anlatır niteliktedir. Mekânsal güç kalıbı bakımından çok yönlü desantralizasyon ve buna bağlı karayolu ve raylı sistemlerin geliştirilmesi, toplu taşımanın iyileştirilmesi ve Üçüncü Boğaz Köprüsü öne çıkanlardır. Yine depreme bağlı doğal afet riski ve konut sorununun çözümü için farklı politika arayışları, çevre kalitesi azalmış eski kent içi alanlarda yürütülen mutenalaştırma (*gentrification*) çalışmaları da kent gündemini işgal etmektedir. İçinden geçilen 2010 sonrası dönemde, Karadeniz kıyısına iki yeni kent kurulması projesi, Üçüncü Boğaz Köprüsü’nün inşaatına başlanması ve Kuzey Anadolu otoyolu ile birleştirilmesi, İzmit-Yalova körfez geçişi ve bağlı otoyolun inşaatının başlaması, Boğaz geçiş yoluna alternatif bir kanalın Silivri bölgesinde açılması projesi, deniz altından raylı geçiş sistemiyle iki yakayı bağlayan Marmaray Projesi ve buna bağlı metro hatlarının inşası, metrobüs hatları, yıllık 150.000.000 yolcu kapasiteli yeni havaalanının Kuzey İstanbul’a yapılması sadece kentin değil ülkenin de en önemli gündem maddeleri hâline gelmiştir. Paralel olarak yeni kamusal meydan düzenlemeleri, Haliç bölgesindeki sanayinin tasfiyesi sonucu yürütülen yeniden işlevlendirme ve mutenalaştırma çalışmaları, gecekondu bölgelerinin dönüşümünü içeren büyük ölçekli konut alanlarının inşası da bu çerçeve içindedir. Yüz milyarlarca dolarlık yatırım kalemlerini içeren bu devasa işler, kentin sosyal ve doğa ekolojisinin geleceğiyle ilgili kaygı ve tartışmaları da en üst seviyeye çıkarmıştır. Kentin neredeyse kesintisiz biçimde kuzey ve doğu-batı eksenlerine doğru büyüme süreci devam etmektedir. Ancak son yirmi yıla yakından bakıldığında kentin, 1950’den 1980’lere kadarki hızlı ve kapsamlı dönüşümden çok daha büyük bir değişim dalgası ile karşı karşıya olduğu görülmektedir.

Değişim sürecinin baskın tartışma konularının tepesinde kentsel dönüşüm ve gecekondu bölgelerinin

tasfiyesi olmuştur. 1990’ların başından itibaren gecekondu sorunu yeni bir evreye girmiştir. 1970’lerin ortasından başlayarak kentsel ranta ortak olma amacıyla ticarileşmeye başlayan gecekonducular, 1980’lerin ortasından itibaren ticarileştirilmede yeni bir döneme girmiş ve bu apartmanlaşma biçiminde devam etmiştir. Ancak ticarileşmenin aktörleri, yapısı ve niteliği ise değişmeye başlamıştır. Kıymetli topraklar üzerindeki mücadeleler nüfuz sahibi kişi ve grupların gözetim ve denetimine girmeye başlamıştır. Siyasi etkisi veya ait olduğu hemşerilik ağları kuvvetli grupların etkisi bu el koyma ve yeniden dağıtma sürecinde ortaya çıkmıştır. Kente gelen göçmenlerin sosyal ve iktisadi statüleri farklı olduğundan kente dâhil olma biçimleri de değişmiştir. Gecekondu alanlarının yüksek katlı yapılara dönüşmesiyle birlikte, gecekondu kavramının anlamı karmaşıklaşarak farklılaşmıştır. Bu yerlerde oturanların karmaşık sosyal köken, iş kolu ve ağlara sahip insanlardan oluşması kentteki toplulukların klasik sınıflamalar içinde anlaşılmasını imkânsızlaştırmıştır. Erder, buralardaki haneleri, bu farklı yapılarına duyarlı biçimde, “yükselen haneler”, “izole haneler” ve “yoksullar ve yoksullaşanlar” olarak üç grup hâlinde kavramsallaştırmıştır.⁶⁵ İstanbul ekonomisinin değişim dinamikleriyle paralel biçimde enformelin anlamı ve yapısı da değişmiştir. Enformel sektörlerin bir üretim biçimi olarak yeniden örgütlendiği bu dönemde, sektörler kendi içlerinde farklı fırsat yapılarına sahip katmanlar hâlinde karmaşık bir biçimde evrilmiştir. Bu durum, bu sektörlerle dâhil olanların beklenti ve amaçlarını da değiştirmiştir. Böylece bu iş kolları sadece sefaleti değil, kendi içindeki katmanlaşması nedeniyle farklı üretici dinamikleri de içerir hâle gelmiştir. Sosyal güvenlik sisteminin dışında hızla kentin vaat ettiği zenginliklere erişmek isteyenler kadar sadece kentte tutunmak ve kırdaki ailelerinin geçimini sağlamaya çalışanlara kadar farklı özelliklerde kişilerin içinde olduğu iş kollarına dönüşmüştür.⁶⁶ İstanbul’un sınıfsal tabakalaşması bu yıllar boyunca yeniden oluşmuştur. Kentteki sınıfsal ayrışma dinamiğine konut sahipliği üzerinden bakıldığında görünüşteki kaotik durumun arkasındaki örüntüler saptanabilmiştir. Emek, yoğun iş kollarının konuşlandığı alanlarla mülksüzlerin, kıyılardaki beyaz yakalı iş kollarıyla birden fazla konutu olanların örtüşme yoğunluğu çarpıcıdır.⁶⁷

⁶⁵ Sema Erder, *İstanbul’a Bir Kent Kondu: Ümraniye*, İstanbul 1996.

⁶⁶ Tansı Şenyapılı, “Enformel Sektör: Devingenlikten Durağanlığa/ Gecekondulaşmadan Apartmanlaşmaya”, *Devlet Reformu: Yoksulluk*, ed. A. Halis Akder ve Murat Güvenç, İstanbul 2000, s. 161-183.

⁶⁷ Murat Güvenç ve Oğuz Işık, “İstanbul’u Okumak: Statü Konut Mülkiyeti



26- Tarihi yarımada; Haliç ve Boğaz'ın iki yakası





28- Boğaziçi Köprüsü'nden Sarayburnu'na: Boğaz'ın iki yakası

1990-2000 döneminde İstanbul, Türkiye'nin en önemli göç varış merkezi olma özelliğini devam ettirmiştir. Kentin nüfus artışının %60'ı net göçle, kalanı ise doğal artışla karşılanmaya devam etmektedir. Nüfus artış hızı ve net göç oranları düşse de bu eğilim hâlen devam etmektedir. Bir yönüyle kent üzerinde baskı yaratmayı sürdürse de, göçler aynı zamanda İstanbul'un canlılığının ana dinamiğidir. Kentteki iktisadi etkinlikler çeşitlenmeye devam etmiş ve özellikle finansal piyasalar, sigortacılık, hizmet sektörlerindeki önemi her geçen gün artmıştır. Böylece kentin her yönden bu büyüme eğilimi Türkiye kentlerinin iktisadi iş bölümü açısından konumunu değiştirmiştir. İstanbul imalat sektörlerinin ağırlıklı olduğu bir iktisadi yapıdan 1990-2000 döneminde ticaret ulaşım ve hizmet sektörlerinin ağırlıklı olduğu bir kent kimliğine bürünmüştür. Aynı dönemde Anadolu'da ortaya çıkan sanayi şehirleri Türkiye'nin imalat sanayisinde yeni bir konum ve etkinlik kazanmışlardır.⁶⁸ Yakın zamanda yapılan kapsamlı bir çalışmada kentin

ticaret ve sanayi yapısı hakkında da ayrıntılı bulgular yer almaktadır. Sanayinin büyük kısmının çevre illere desantralizasyonuna rağmen büyüyen metropolün çeperlerindeki sanayi üretimi kentte tutunmaya devam etmiş görünmektedir. Yine tek merkezli bir yapıdan çok merkezli bir metropole dönüşme eğilimi küresel kent eğilimleriyle paralel biçimde devam etmiştir. Ticari etkinliklerin kentteki dağılımı merkezîleşme ve yayılma eğilimlerini aynı anda sergilemektedir. Buna paralel tarihî kent merkezlerinin küçük ölçekli firmalar için bir tür kuluçka merkezi olmaya devam ettiği bulgulanmıştır. Bu bulgularına ek olarak yine Yılmaz'a göre, kent küresel bir metropolistir. Bu küresel metropolis "çok merkezli, düğümlerden oluşan, esnek ve küresel kent yapısını yansıtmaktadır".⁶⁹ "Bu yapı, yeni kent ekolojisi kapsamında alt kentler, gelişme koridorları, sınır kentler ve sınırsız kent kavramları ile anlaşılmaktadır."⁷⁰ Bu gelişmeler sonucunda 2000'li yıllarda İstanbul'un

Farklılaşmasına İlişkin Bir Çözümleme Denemesi", *Toplum ve Bilim*, 1996, sy. 71, s. 6-60.

68 Murat Güvenc, "Küreselleşme Bağlamında İstanbul'a Göç ve İstanbul'dan Göç", *Eski İstanbullular Yeni İstanbullular*, ed. Murat Güvenc, İstanbul 2009, s. 130-140.

69 Gülsen Yılmaz, "Kentsel Planlamada Yeni Temsil Biçimlerine Doğru: İstanbul Ticari Peyzajında Tarihi ve Coğrafi Çözümlemeler", doktora tezi, Gazi Üniversitesi, 2009, s. 326-330.

70 Yılmaz, "Kentsel Planlamada Yeni Temsil Biçimlerine Doğru", s. 327.



29- Boğaziçi Köprüsü'nden Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'ne: Boğaz'ın iki yakası

gecekondu tarihine içinde gelişen ilçeleri tekstil iş kolları, diğer imalat sanayi, kimya sanayi, ulaştırma ve haberleşme iş kolları, inşaat işleri alanlarının hâkim olduğu mavi yakalı bir iş gücü yapısı sergilemişlerdir. Deniz ve Boğaz kıyılarına konuşlanmış ilçelerin ise farklı hizmet iş kollarıyla, finans, sigortacılık, kültür ve eğlence hizmetleri gibi beyaz ve altın yakalı iş kollarının hâkim olduğu bir iş gücü yapısına sahip olduğu görülmüştür.⁷¹

İstanbul'un 1990-2000 yılları arasında Türkiye'nin illeri ile kıyaslandığında iktisadi performansı çarpıcı bir büyümeye işaret eder. 1990'da Türkiye'deki toplam istihdamdaki oranı %10,5 olan şehir 2000'de %14'e çıkmıştır. Aynı dönemde sanayileşmiş diğer büyük dokuz Türkiye metropolünün istihdam oranları küçük bir artış dışında hemen hemen sabit kalmıştır. Yeni iş imkânları üretmede İstanbul diğer dokuz metropolün tamamının performansına yakın iş üreterek artan ulusal toplam içindeki oranını büyütüştür. Bu büyümenin bir diğer özelliği kadın emeğinin İstanbul'daki oranı olmuştur. 1990'da Türkiye genelinde mavi-beyaz yakalı kadın

istihdamının %31,9'u İstanbul'da bulunmaktaydı. Bu oran 2000 yılında %41'e çıkmıştır. Aynı dönemde diğer dokuz büyük metropolün tamamında bu oran 1990'da %30,6 iken 2000'de %34,1'e çıkmıştır. 1990 yılındaki konumuna göre, İstanbul'un ulusal istihdam alanı içindeki payı 2000'de 3,3 puan artmıştır. Tarım-dışı iktisadi etkinlik alanlarındaki belirgin yoğunlaşma ve beyaz-mavi yakalı kadın emeğinin artan görünürlüğü bakımından, İstanbul'da kadının iş hayatındaki ağırlığında 2000 yılında belirgin bir artış görülmektedir. 1990-2000 nüfus sayımlarındaki iktisadi sektör verilerinin karşılaştırılmasından çıkan temel sonuç, İstanbul'un Türkiye yerleşmeler hiyerarşisinde tarım dışı hizmet sektörlerinin tamamında kazandığı hâkim konum ve çekim gücüdür.⁷²

İstanbul'un 1990 sonrasındaki değişiminin en önemli unsurlarından birisi yükseköğretim alanındaki yaşadığı büyük değişimdir. Son yirmi yıllık süre yükseköğretim alanında İstanbul'da gerçekleşen kesintisiz bir büyüme sürecidir. 1990'ların başında tamamı kamu üniversitesi olan toplam altı üniversiteden, 2012 yılı

⁷¹ Alim Arlı, "Küreselleşen İstanbul'da Sosyo-Mekânsal Farklılaşma", *Kültürler Başkenti İstanbul*, ed. Fahmeddin Başar, İstanbul 2010, s. 516-524.

⁷² Alim Arlı, "Sosyal Mekânda Farklılaşma: Denizli'de Kırsal/Kentsel Dönüşüm (1990-2000)", doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, 2009, s. 82-106.



30- Haliç'in iki yakası: Fatih (ön taraftaki Fatih Camii) ve Kasımpaşa

sonunda kırk beş sayısına ulaşmıştır. Bunların otuz altısı vakıf yükseköğretim kurumu olarak kurulmuş üniversitelerdir. 1985 yılında İstanbul'daki farklı yükseköğretim programlarında okuyan öğrenci sayısı 95.000, mezun öğrenci sayısı ise yılda 11.600 olarak gerçekleşmiştir. 2000 yılına gelindiğinde İstanbul'daki farklı yükseköğretim programlarında okuyan öğrenci sayısı 193.000, mezun öğrenci sayısı ise 30.500'e yükselmişti. 2012 yılında ise İstanbul'daki üniversitelerin değişik programlarında okuyan öğrenci sayısı 405.000, mezun öğrenci sayısı ise 60.000'e çıkmıştır. 1990 yılında İstanbul'daki yükseköğretim kurumlarında görev yapan öğretim elemanı sayısı 8.100 iken, bu sayı 2000'de 12.000'e, 2012'de ise 23.000'e çıkmıştır. 1985-2012 yılları arasında İstanbul'daki yükseköğretim kurumlarının farklı seviyelerdeki programlarından 851.230 kişi mezun olmuştur. Bunların 124.002'si ön lisans, 593.639'u lisans, 112.717'si yüksek lisans, 16.131'i doktora ve 5.741'i ise tıpta ihtisas programlarından mezun olmuştur. Bu mezunların %31,5'i İstanbul Üniversitesi'nden, %22,3'ü Marmara Üniversitesi'nden, %10,7'si İstanbul Teknik

Üniversitesi'nden, %8,7'si Yıldız Teknik Üniversitesi'nden %5'i Boğaziçi Üniversitesi'nden mezun olmuştur. Bu okulların toplam mezun sayıları içindeki oranı %78'tir. Kalan %22'lik kısım 1990 sonrasında açılan üniversitelerden mezun olmuştur. Son yıllarda yeni açılan kamu ve vakıf yükseköğretim kurumlarından mezun olanların sayısında önemli artışlar vardır.⁷³ Ticari sektörler, istihdam piyasaları, yükseköğretim alanındaki atılım ve diğer metropollerle kurduğu ilişkilerdeki konumu bakımından yaşadığı bu dönüşüm İstanbul'un küresel öneminin artışıyla paralel yürümüştür.

1990'lı yıllarda İstanbul'da yapılan en önemli etkinliklerden birisi "Habitat II: İnsan Yerleşimleri Dünya Konferansı" toplantısıydı. Yoksul ve gelişmekte olan ülkelerdeki kentleşme ve konut sorunlarının tartışıldığı bu büyük organizasyonun sonraki dönemde önemli etkileri olmuştur. 2000'li yıllar boyunca Türkiye hükümetlerini kuran geniş siyasi kadronun birçoğu bu dönemde İstanbul

⁷³ Verilen sayı ve oranlar, ÖSYM *Yükseköğretim İstatistikleri* (1985 ila 2012 arası) yıllıklarından alınan ham veriler üzerinden tarafımca hesaplanmıştır.

Büyükşehir Belediyesi'ni yönetmekteydi. Özellikle konut ve yapılı çevre sorunlarının çözümü için bu süreçte ulusal ve uluslararası grupların katkılarını yoğun biçimde ortaya koymasıyla birlikte Türkiye'nin ve İstanbul'un konut meseleleri açısından farkındalık eşiği bir hayli yükselmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin konut üretimi için kurduğu KİPTAŞ ve 2000'li yıllardan sonra olağanüstü yetkileriyle konut üretimi sektöründe en büyük oyuncu olan TOKİ'nin politikaları ile Habitat gündemi arasında doğrudan bir bağ vardır. TOKİ on yıldan daha az bir sürede sadece İstanbul'da 100.000'den fazla, ülke genelinde ise 500.000'i aşkın konut üretmiştir. Bu açıdan toplantı o günün yerel yöneticileri ve sonranın hükümet yetkililerinin ülkenin en acil sorunlarının başına konut üretimini ve kentsel dönüşüm programını koymasını hızlandıran bir etki yapmıştır.⁷⁴

Bu sürecin diğer yüzü ise, kapalı yerleşmeler veya kapalı siteler olarak da anılan bir yeni yerleşme biçiminin, yine küresel eğilimlerle paralel, kentin çehresini dönüştürmesidir. Bu yerleşmelerin artışıyla kentte sınıfsal kutuplaşmanın belirginleşmesi birlikte yürümüştür. 2005'te 650'yi aşmış olan ve sayıları günümüze katlanarak gelen bu yerleşmeler küresel metropolün yoğun güvenlik kaygılarının ve üst sınıfların ayrışma stratejilerinin mekânlarıdır. Yüksek güvenlikle donatılmış bu yerleşmeler belirgin bir sınıfsal ayrışma ve katmanlaşmayla nitelenebilecek farklı tipte konut alanlarını içerir. Küçük gruplar ölçeğinde olabildiği gibi, orta ve büyük ölçeklerde nüfusları barındıracak örnekleri de vardır. Sosyal ve çevresel risk algılarının ve depreme dayanıklılık gibi doğal tehditlerin yoğun bir pazarlama stratejisi olarak kullanıldığı bu sitelerde oturmak aynı zamanda sınıfın kendi sembolik değerine öz atfını da içerir.⁷⁵

Kentsel dönüşüm tartışmaları çerçevesinde yapılan tartışmalar ise birkaç açıdan değerlendirilebilir. İlki kentin farklı bölgelerinde yaşayan insanların yeni konut bölgelerinde bir araya getiren yeniden yerleştirmedir. Diğer, gecekondular ve çöküntü alanlarında yapılan ve oralarda yaşayan sabit gelirden mahrum olan meskûn nüfusu kirayla ev sahibi yapmaya dayanan uygulamalardır. Sonuncusu ise eski kent merkezlerinde

metruk yapıların olduğu alanlarda yürütülen ve önemli bir toplumsal muhalefeti seferber eden mutenalaştırma çalışmalarıdır. 2005 sonrası İstanbul'un sosyolojik değişiminin ve toplumsal hareketler tarihinin en önemli safhaları bu olgular içinde şekillenmektedir. Bu uygulamaların sembol mekânlarından Tarlabası ve Ayazma'daki kentsel yenileme çalışmaları kentsel muhalefetin ve araştırmacıların yoğun dikkati içine girmiştir. Bu yerlerdeki mücadele biçimleri ve hukuki tartışmalar, yürütülen politikaların revizyonuna yol açması bakımından da öne çıkmıştır.⁷⁶

2000 sonrasının İstanbul'u küresel dünya bütünleşme eğilimleri gittikçe güçlenen ancak buna bağlı olarak iç gerilimleri artan bir şehirdir. "Urbanage" toplantısında Sassen'in tespitine göre İstanbul, yükselen Avrupa kentleri içinde en önlerdedir. Bu da artan siyasal etkinliği ve özellikle farklı seviyelerdeki eğitim kurumlarıyla artan insan sermayesinin bir sonucudur. Yine İstanbul'un turizmdeki önemi yıldan yıla artmış ve kent, ülkenin en önemli turizm kentlerinin başında yer almıştır. Ancak finans sermayesinin konuşlanma stratejisinde diğer dünya metropolleri içindeki konumu, AR-GE yatırımlarının oranı ve kent ekonomisine katkısı, kültürel alışveriş, yaşanabilirlik, erişim, çevre gibi "kapsamlı güç endeksi" ölçüleri dikkate alındığında otuz beş küresel şehir arasında yer almamış gözükmektedir.⁷⁷ Bu tür sıralamaların kıstasların değişimiyle farklı olabileceği dikkate alınmalıdır. Ancak yine de, şehri küresel şehirler arasına sokan son on yıllardaki dinamizmiyle kıyaslandığında özellikle iktisadi güç bakımından şehrin etkililiği hâlâ sınırlı gözükmektedir. Neoliberal ekonomilerin stratejik sektörleri olan finans, sigortacılık, emlak, moda, reklamcılık, Ar-Ge etkinlikleri alanlarından İstanbul'un rekabet gücünün sınırları olduğu görülüyor. Dünya ekonomisine yön veren otuz büyük banka merkezinin tamamı ABD, Avrupa ve Japonya'nın büyük metropollerindedir. Son yıllarda bu alanda öne çıkmaktaysa da, doğrudan yabancı yatırımlar bakımından 1990'lı yıllar boyunca Türkiye ve İstanbul en gerilerdeydi. Kentler arasında yeni eşitsizlik biçimleri oluşturan bu hiyerarşiler dikkate alındığında İstanbul'un bu güç kaplarının

⁷⁴ Alim Arlı, "Habitat II Tartışmaları ve İstanbul'da Toplumsal Dönüşüm", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 2010, c. 8, sy. 16, s. 367-388.

⁷⁵ Jean-François Pérouse, *İstanbul'la Yüzleşme Denemeleri: Çeperler, Hareketlilik ve Kentsel Bellek*, İstanbul 2011, s. 135-228; karşılaştırma için Pierre Bourdieu, "Site Effects", *The Weight of The World: Social Suffering in Contemporary Society*, ed. Pierre Bourdieu vd., Stanford 1999, s. 123-129.

⁷⁶ Tuna Kuyucu ve Özlem Ünsal, "Neo-Liberal Kent Rejimiyle Mücadele: Başbüyük ve Tarlabası'nda Kentsel Dönüşüm ve Direniş", *İstanbul Nereye?: Küresel Kent, Kültür, Avrupa*, ed. Deniz Göktürk vd., İstanbul 2011, s. 85-106.

⁷⁷ Saskia Sassen, "The Immutable Intersection of Vast Mobilities", *İstanbul City of Intersections*, İstanbul 2009, s. 5-7.



31- Cumhuriyet İstanbul'u ve dünya şehirleri (Harita: Oğuz Kallek)

çeperinde yer aldığı görülmektedir.⁷⁸ Kenti finansal bir alt merkez hâline getirebilmek için merkezî hükûmetin 2005 sonrası girişimlerine rağmen kent henüz bu konuma ulaşamamıştır. Yakın döneme damga vuran ve yabancı yatırımları çeken alan daha çok emlak ve gayrimenkul piyasalarında yaşanmaktadır. Diğer büyük dünya metropollerinde olduğu gibi ulusal ve yerel yöneticilerin söylemlerini de kuşatan küresel finansal piyasalarıyla bütünleşme eğilimi İstanbul'u da etkilemektedir. Son yirmi yıllık sürede yaşanan gelişmelerin nasıl açıklanacağı araştırmacıları da bölmüştür. Kentin küresel neoliberal ekonomiye ve girişimci kentler yarışına eklenme süreci olarak tanımlanması bir yaklaşım olarak ortaya çıkmıştır. Türkiye'de yaygın bir sosyal bilimsel açıklama biçimi olarak kullanan merkez-çevre diyalektiği üzerinden İstanbul'un değişimini açıklayan bir yazın da mevcuttur. Küresel ve yerel süreçler arasındaki etkileşim ve gerilimin kentteki izdüşümlerini araştıran araştırmalar da hâlen açıklayıcı bir başka çerçeve olarak kullanılmaktadır.

⁷⁸ Saskia Sassen, *Cities in a World Economy*, California 2000.

SONUÇ

İstanbul'un son asrındaki değişimleri özetleme girişiminin imkânsızlığı ortadadır. Bu yazıda sosyoteknolojik, siyasi ve kültürel hatlar üzerinden sosyolojik bir yeniden değerlendirme yapılmaya çalışıldı. İstanbul'un XIX. yüzyılın ortasından başlayarak Cumhuriyet'e, çok partili sisteme ve küreselleşme dönemlerine uzanan tarihinin her evresi kuşatılması zor ayrıntıda ve zenginlikte sosyal ve kültürel süreçleri içerir. Ancak kentleşmesinin ana güzergâhları ülkede, bölgesinde ve dünyada gelişen olgularla etkileşerek şekillenmiştir. Bugün yayıldığı ölçek itibarıyla bir megalopolise evrilen İstanbul, tüm dev şehirler gibi yönetilebilirlik bakımından büyük sorunlarla yüz yüzedir. Ayrıca kenti kuşatan bölgedeki ekolojik sürdürülebilirliğin gelecekte mümkün olup olmayacağı günümüzün temel endişelerindedir. Öte yandan geride bırakılan uzun yüzyıldaki kapsamlı değişimlere rağmen İstanbul'un hâlâ doğal güzelliklerinin önemli bir kısmını koruyabilmesi de bir yönüyle hayret vericidir. Ancak pek çok başka doğal güzelliklerini ve kültürel mirasının pek çok anıtsal yapısını bu büyüme dinamiğine kurban

verdiği de ortadadır. 2000'lerden sonra yükselen bir küresel şehir olarak cazibesi her geçen yıl daha da artmaktadır. Buradan kaynaklı iktisadi baskılar kentteki sosyal ve doğal yapıları yerinden etmektedir. XXI. yüzyıl İstanbullularının şehrin kültürel, doğal, sosyal mirasının ve güzelliklerinin korunabilmesi için daha çok çabayı seferber etmesi gereken bir döneme girildiği kesindir. İstanbul gibi tarihsel miras bakımından olağanüstü öneme sahip bir şehri tanımlayacak vasıflardan biri onun insanları sürekli şaşırtabilmesidir. XXI. yüzyılda bu özelliğinden geriye ne kalacağı birlikte yaşanarak görülecektir.