

İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi
No:44. (Mart 2011). ss.107-123.

BİRLEŞTİREN VE AYRIŞTIRAN İŞLEVLERİYLE İSTANBUL'DA BOĞAZ KÖPRÜLERİNİN TOPLUMSAL DİLİ

Şükrü ASLAN*

Özet

Fiziksel mekanları birbirine bağlama işlevi olan köprüler, çeşitli bağlantı yollarının kesiştiği bir zihinsel karşılık da inşa ederler. Böylece gerçek hayatta olduğu gibi zihin dünyasında da köprülerin birleştirici/ayırıştırıcı işlevleri izlenebilir. Bu bağlamda toplumsal/mekansal sonuçları kadar İstanbul Boğazında inşa edilmiş iki köprü üzerine üretilen dile bakmak oldukça ilgi çekicidir.

İstanbul için bir ihtiyaç olduğu vurgusu, projelendirilmesi ve inşası ulusal sınırların dışında kurgulandığı halde köprülerin, birer “milli simge” olarak zihinlerimizde yer alması bu dil ve söylemle mümkün olabilmektedir. Köprülerin mekansal/toplumsal etkileri de genellikle bu dilin gölgesinde kalmıştır.

Bu makalede iki Boğaz Köprüsü üzerine üretilen dil ve söylemin nitelikleri irdelenecek; köprülerin sanal ve gerçek işlevleri tartışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Mekan, Mekanın Temsiliyeti, Toplumsal Yansımalar, Boğaz Köprüleri

Social Discourse Of Bosphorus Bridges In Istanbul With Their Connecting And Segregating Roles

Abstract

Connecting separate physical spaces is not a unique function of bridges, they also construct mental counterparts in the form of intersection nodes of various linkage roads. Thus, it is possible to observe integrating and segregating roles of bridges in the mental world as well as in real life. Therefore it is very intriguing to look at the discourse developed on the both bridges built in Istanbul Bosphorus as well as social/spatial outcomes they are causing.

Even though projects and construction of both bridges mentioned above designed abroad, becoming “national symbols” in our minds and strong emphasis on their necessity for Istanbul facilitated by this language and discourse. Social/spatial effects of these bridges are generally neglected in the shadow of this discourse.

In this article it is going to be analysed the nature of the language and the discourse created on both bosphorus bridges and it is going to be debated their real and virtual functions.

Keywords: Urban Space, Representation of Space, Social Reflections, Bosphorus Bridges

* Öğr. Gör. Dr. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyoloji Bölümü,
sukruaslan93@yahoo.com

Giriş: Köprüler ve Nesnel/Sanal İşlevleri

İstanbul'da kentsel mekanın yeniden üretimi/dönüştürülmesi ekseninde bir süredir tartışılan konulardan birisinin de Boğazda yeni bir köprünün inşası olduğu bilinmektedir. Hakim söylemde yeni köprünün kent için bir ihtiyaç olduğu tezi işlenirken ilgili meslek kuruluşları, çeşitli yerel örgütler ve STK'lar bu yönde bir karar alınmasını engellemek için yoğun bir mücadele yürütmektedirler. Dolayısıyla bir birleştirici unsur olarak köprü daha baştan zihin dünyasında ayrıştırıcı işleviyle (ve yeniden) gündemimize girmiş bulunmaktadır. Bu ayrışma halinin argümanları büyük ölçüde köprülerin maddi/nesnel sonuçlarıyla ilgilidir.

Gerçekte köprü(ler) üzerine tartışmanın makul araçlarından biri, onları toplumsal ve mekansal bağlamında nesnel işlevleriyle ele almaktır. Bunun için geride bıraktığımız yıllarda İstanbul Boğazı üzerinde inşa edilen iki köprü üzerinden sağlanan dolaylı ve dolaysız deneyimlere bakmak gerekiyor. Sözkonusu deneyimler, köprüleri, sanal olmayan işlevleri bakımından tartışmayı kolaylaştırmıştır. 1950-1960'lı yıllarda ilk köprü üzerine tartışmalar doğal olarak olasılıklar üzerinden yapılmış; köprünün yol açacağı sonuçlar "hesap edilmişti." Bugün ise olasılıkların yerini kesinlikler almıştır. Zira kullanıma açıldıkları dönem itibarıyla ilk köprünün üzerinden 36, ikincisinin üzerinden 21 yıl geçmiş bulunuyor. Dolayısıyla köprülerin sadece kentin fiziki mekanı üzerindeki sonuçlarını değil, toplumsal karşılıklarını da test etmiş bulunuyoruz. Bu nedenle İstanbul'a üçüncü bir köprü gerekli mi sorusunu "önceki köprülerin amaca uygun bir işlev görüp görmedikleriyle birlikte düşünmek anlamlıdır.

Bu bağlamda hakim söylem, boğazda yeni bir köprü inşa etmeyi meşru kılacak deneysel nitelikte makul bir gerekçe ileri sürüyor; "iki köprü İstanbul trafiğini rahatlatmaya yetmiyor". Zira bu da test edilmiş bir sonuçtur ve doğrudur. Ama bu doğruyu tersinden okursak başka bir doğruya ulaşmak da mümkündür: "Köprü yapmak İstanbul trafiğini kalıcı olarak rahatlatmaya yetmiyor". Birinci türlü düşünürseniz İstanbul'a üçüncü köprü gereklidir, hatta dördüncüsü, beşincisi de.. Fakat ikinci düşünme biçimine göre baktığımızda ilk iki köprünün yapımı da gereksiz bir edime dönüşür. Bu ikinci bakış açısından yeni köprüler ulaşım problemini çözemeyeceği gibi aslında birçok yönüyle kente zarar verecektir.

Bu tartışma köprülerin nasıl ve hangi dinamikler içerisinde inşa edildiklerine ilişkin başka bir bağlamda sürdürülebilir. Köprüler sonuç olarak bir ulusal coğrafyada inşa edilmiş olsalar da bütün bu sürece ulusal sınırların ötesinden de pek çok aktör katılmaktadır. Boğazda yeni bir köprü inşa etmenin, sermayenin beklentileri yönünde kentsel mekanın yeniden üretimine denk düştüğü bir noktada hangi ülkelerin ya da sermaye gruplarının İstanbul'da Boğaziçi Köprüleriyle ilgili olduklarını sormak ilginç olabilir. Bu bağlamda ilk Boğaziçi Köprüsünün dünyadaki petrol kriziyle, ikincisinin de Japon şirketlerinin otomotiv sektöründeki ağırlığıyla ilişkisi olduğuna dair dolaysız deneyime sahip durumdayız.

Bir bütün olarak köprülerin deneyimsel sonuçlarından yol çıktığımızda bugün zihinlerimizde inşa edilmiş yeni köprünün kendisi henüz nesnel bir özellik taşımamış olsa da bu aslında yeterince “nesnel”dir. Başka bir deyişle önceki köprülerin sağladığı deneyimsel sonuçlardan hareket ederek İstanbul Boğazında üçüncü bir köprünün hangi mekansal ve toplumsal etkiler üretebileceğine dair kolaylıkla bir fikir sahibi olunabilir.

Köprüleri, nesnel işlevlerin dışında bir tür sanal işlevin aracı olarak tartışmak da mümkündür. Bu ikinci işlevde köprüler, mekan üretimi ve kimlik inşasını birbirine bağlayan bir araç olarak önem kazanırlar. Mülkiyeti, kullanımı, erişimi açısından aynı zamanda bir tür “kamusal alan” olarak tanımlanabilecek köprüler hem kentsel mekanın yeniden üretiminin bir aracı hem de kentsel ya da ulusal kimliği temsil edici birer figür olarak bambaşka bir algıya konu olurlar. Bu bakımdan nasıl bir dil ve söyleme konu oldukları, özellikle hakim politikada onlar üzerinden nasıl bir dil ve söylemin üretildiği son derece önemlidir.

Bu bağlamda kapitalizmin insan/mekan ilişkisini nasıl kurguladığına dair deneyimlere bakmak gerekir. Gerçekte 18 yüzyıl kapitalizminin büyük mekansal düzenlemeleri kentlerde gerçekleşmiştir. Yeni gelişen kentlerin simgesel yapıları olarak büyük tren garları, bulvarlar ve alışveriş merkezlerinin inşa edilmeleri, kentte insan ve meta hareketini kolaylaştırmış ve kentlerin görünümünü radikal biçimde değiştirmiştir.¹ Bütün mekansal düzenlemeler, kentsel alana yukarıdan müdahale ile gerçekleştirilmiştir,² Lefebvre'nin vurguladığı gibi devletin işleyişinden sorumlu aygıtlar, politik söylem merkezleri, yerel yönetimler ve benzeri seküler kuruluşlar, kısaca kentin nasıl olması gerektiğini planlayan güç merkezleri gündelik hayatın içerisindeki düşünme biçimlerini de yeniden üreterek, kenti dönüştürmüşlerdir.³

Kentsel mekan sadece fiziksel bir nesne olarak değil aynı zamanda toplumsal bir inşa olarak düşünüldüğünde mekanın üretimi ile kimlik arasında bağ daha da somutlaşmıştır. Gerçekte mekan üretme ve yerleşme toplumsal kimlik ve belleğin üretiminde temel bir pratik halini alır. Çünkü toplumlar ürettikleri mekanı kendi imgeleri olarak algılar ya da anlamlandırır.⁴ Tatal'ın dediği gibi eğer bir nesne farklı adlara sahipse ve bunlardan biri seçilip diğerleri kullanım dışı bırakılıyorsa, bu, nesneye nasıl bir kimlik inşa edileceğini gösterir. Söylemde, nesnenin nasıl adlandırıldığı kadar, hangi niteliklerinden söz edildiği bu çerçevede önem taşır.⁵ Böylece nesnenin kendisine ilişkin bir kimlik inşa edilir fakat aynı zamanda nesne, başka bir kimliğin inşasına ya da yeniden inşasına da aracılık edebilir.

Bu noktada modern dönem insan mekan ilişkisine dair deneyimlere ve özellikle “milli kimliği vurgulayan mimari tasarımlar” üzerinden milliyetçilik ve mimarının ilişkisine bakmak ilgi çekicidir. Bozdoğan'ın, “moderni millileştirmek”

¹ Yırtıcı,2005;84

² Aslan,2008;224

³ Lefebvre, 1991;

⁴Yalım, 2002;158

⁵ Tatal,2006; 66

diye ifade ettiği gibi modern mimari bazen fiziki olarak fakat genellikle üretilen dil ve söylem yönünden genellikle ulusal nitelikte bir olgu olarak karşımıza çıkar.⁶

Türkiye’deki deneyimlerin de bu duruma uygunluk gösterdiği söylenebilir. Bilindiđi gibi erken cumhuriyet yıllarında bir “milli mimari” yaratmak aynı zamanda bir ulusal aidiyet alanı inşa etmek olarak algılanmıştır⁷. 1923-50 arasında şehirlerin ve binaların ulusları sadece barındırmakla kalmayıp, aynı zamanda temsil ettiği varsayılmış ve bilinçli olarak bir “ulusal mimarlık” yaratmak hedeflenmiştir. Bunun sonucu olarak “ulusal kimliğin” her yeni yorumunda, onu temsil etmesi gereken “mimarlık” da mutlaka işlenmiştir. Bütün bu ulusal inşa sürecinde Cumhuriyetin kamu binaları, kenti ve toplumu değiştirme görevini üstlenmişler, sosyal değişim programlarının temsilcileri ve propagandistleri halini almışlardır.⁸

Köprüler de, üzerine üretilen dilde de görüleceği gibi söz konusu mimarinin ve işlevselliğin bir örneği olarak görülmüş ya da öyle algılanmışlardır. Tıpkı Goethe’nin, Main Köprüsü üzerinde gezinirken, bu mimarlık eserinin, hükümetlerin milletlerine borçlu oldukları ihtimamını temsil eden bir abide olduğunu vurguladığı⁹ gibi “eser”le millet arasında doğrudan bağ kurulmuştur. Simmel’in öncelikle insanların iki farklı şeyi birleştirme arzusunu temsil eden ve bu yönüyle doğal sınırları aşan bir estetik başarı¹⁰ olarak nitelediği köprüler, onu başarabilen “milletlerin” arzu ettikleri zihin dünyasının inşasını kolaylaştıran işlev görmüştür.

Bu çerçevede özetlersek İstanbul’da boğaz köprülerini hem fiziki ve nesnel işlevleri ile (kentin ulaşım ve trafik düzenlenmesinde kolaylaştırıcı bir araç olarak) hem de kimlik inşasının bir aracı olarak tartışmak mümkündür. Konuyla ilgili belgeler tarandığında köprülerin, ilgili meslek kuruluşları ve akademi tarafından daha çok birinci işlevleriyle ele alındığı, buna karşılık hakim söylemde özellikle ikinci işleviyle anlatıldığı ve anlamlandırıldığı dikkat çekmektedir.¹¹

⁶ Bozdoğan,2002;260

⁷ Bozdoğan; 2002;292

⁸ Kılınç,2002;130

⁹ Goethe,1946;

¹⁰ Simmel’den aktaran Işık, Şentürk;2009;15-21

¹¹ Birinci Boğaz Köprüsünün inşası sürecinde hakim politikalara nesnel sonuçları bakımından karşı çıkan en önemli kurumun Mimarlar Odası olduğu görülmektedir. Oda, konuyla ilgili olarak bir kurul oluşturur ve Boğaz köprüsüne, metropoliten alanda karmaşık etkilere yol açacağı ve geri dönülmez sonuçlar doğuracağı gerekçesiyle karşı çıkar. Odaya göre Boğaz Köprüsü; planlama, şehircilik ilkeleri ve şehrin geleceğinden bağımsız olarak ele alınmış bir proje olarak, şehrin trafik ve ulaşım problemini arttıracak; şehir kuzeye doğru büyüyecek ve bu durum yeni bağlantı yolları ve köprülerin yapımını zorunlu kılacaktır. Köprü otomobil ulaşımını teşvik edecek, kaynakların sınırlılığı yüzünden metro yatırımını belirsiz bir tarihe erteleyecektir. Köprü ve bağlantılarına harcanacak 2.5-3 milyar lira ile bir milyon ton yıllık kapasiteli demir çelik tesisleri kurulabilir, 600.000 insanın konut sorunu çözülebilir (tüm Ankara’nın gecekondusu sorunu çözülebilir) ya da Türkiye’nin tüm köylerinin içme suyu sorunu çözülebilir. 1959-1967 yılları arasında İstanbul’da boğaz geçişi araç trafiğinin % 60’ı özel otomobillerden oluştuğu için köprü, bu kesimlerin ihtiyacına verilmiş bir yanıt olacaktır. Kaldı ki köprü kentsel arazi üzerinde yeni spekülasyon eğilimleri tetikleyecek ve belli bir grup, arazileri sahiplenerek kamuya yüksek bedelle satacaktır. Ayrıca köprü boğazda iskan teşvik edecektir. Mimarlar Odası’na göre iki kıtayı birbirine bağlamak açısından en uygun araç

I. Boğaziçi'ne İlk Köprü: Dışarıdan Dayatılan "İhtiyaç" Vurgusu İle İçeriden Üretilen Milliyetçi Dilin Eklemlenmesi

İstanbul'a ilk köprünün inşası süreci neredeyse tümüyle dışarıdan, çeşitli sermaye gruplarının Türkiye'deki siyasi iktidara yönelik tavsiyeleriyle paralel gelişen bir "ikna" sürecini anlatıyor. 20. yüzyılın başında Bosphorus Railroad Company'nin II. Abdülhamit'e gönderdiği "Anadolu ve Rumelihisarı'nı birbirine bağlayan şahane bir köprü inşa etme" teklifinden başlayarak ilk köprünün inşa edilmesine karar verilinceye kadar onlarca şirketten teklif gelmiştir.¹² Türkiye'deki karar vericiler ise kimi zaman yurtdışındaki örnekleri yerinde görerek, kendilerine önerilen projeleri kabul ediyor, kısmen kabul etmiş, reddetmiş, tercih edilen şirketleri değiştirmiştir vb. Sonuç olarak dışarıdan empoze edilen bir "ihtiyaç" olarak köprü inşası fikri Türkiye'de siyasi hayatının merkezine taşınmıştır.

Burada en ilgi çekici nokta, dışarıdan gelen "sizin İstanbul'da bir köprü yapmanız şarttır, buna ihtiyacınız var" yönündeki telkinlerin, içeride bir milli söylem inşa edilerek savunulmasıdır. Hem köprü fikri için meşru bir kabul ortamı yaratılması hem de temel atma ve açılış sürecinde bu dilin baskın niteliğiyle ortaya çıkar. Hatta bu projeye karşı çıkışlar bile "milli" ruh hali çerçevesinde analiz edilmiştir. Bunun örneklerinden birisi 1960'lı yılların ikinci yarısında Başbakan Süleyman Demirel'in açıklamalarıdır.

23.06.1966 tarihinde başbakan Demirel'in konuşmasına göre İstanbul'a köprünün yapılması bir zaruret haline gelmiştir. Şöyle der Başbakan: "Türkiye umumiyet itibarıyla büyük eserlere karşı havsalamıza sığmadığından mıdır, nedir bir nevi direnme vardır. Arkadaşlar, büyük eserler milletlerin bütünlüğüne hizmet eder. Batılı büyük eserlerle öğünmez ama o büyük eser batının hayatının, cemiyetinin, millet olma şartlarının bir parçası haline gelmiştir. İstanbul köprüsü bir faraz, bir hayal değil, bir hesap kitap işidir. İstanbul Köprüsü Türk ekonomisi için bir yük değil, ona hizmet götürecek bir tesisdir."¹³

Bu arada Mimarlar Odası'nın Boğaz'da köprü yapımına yönelik muhalefeti büyük ölçüde "milli" hassasiyetlere vurgu yapılarak eleştirilir. Ama aynı zamanda köprü için gerekli tüm hazırlıklar süratle devam eder ve 1970 yılında köprünün temeli atılır. Temel atma töreni sırasında (20 Şubat 1970) Başbakan Süleyman Demirel'in yaptığı konuşma bugünkü tartışmalarımızın bir bölümüne ışık tutacak kadar açıktır: "Göreceksiniz, bir on sene içerisinde, iki on sene içerisinde bu tesis de kafî gelmeyecek. Bunun tadını aldıktan sonra Boğazın bir tarafından diğer tarafına yeni geçiş imkanları arayacağız."¹⁴ Ancak bu "tadına varma" hali daima milli kimlik ve çağdaşlıkla vb. ilişkilendirilerek anlatılır. Köprünün, İstiklal Marşının okunuşu ile başlayan, Beylerbeyi Sarayından yapılan top atışları, Boğazdaki gemi ve teknelerin

demiryolu tüneli projesidir. Yenikapı Harem arasında böyle bir köprünün o günkü maliyeti 800.000 ila 1 milyar lira arasındadır." (Bkz. Boğaz Köprüsü Üzerine Mimarlar Odasının Görüşü, Mimarlar Odası Yayını, İstanbul 1969, s. 9-27)

¹² Özler, 2007;323-326

¹³ Boğaz Köprüsü Üzerine Mimarlar Odası Görüşü, Mimarlar Odası Yay. İstanbul, 1969 s. 33

¹⁴ İstanbul Boğaziçi Köprüsü, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara 1973 s. 45

klaksonları eşliğinde devam eden temel atma töreninin niteliği de bunun bir örneğidir. Hatta törende bir konuşma yapan Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay'ın, aynı zamanda Avrupalı olmak niteliğini kuvvetlendirmek ve bağlarını arttırmak üzere gecikmeden Çanakkale Boğazında da bir köprü yapılmasını temenni etmesi ve o yıllarda DPT Müsteşarı olan Turgut Özal'ın, İstanbul'un fethi ile Boğaz köprüsü arasında bağ kurarak köprüye "Fatih" adının verilmesini önermesi köprünün iki yakayı birbirine bağlamanın ötesindeki anlamına işaret eder.¹⁵

Köprünün inşa sürecinde olduğu gibi bitirilişi sırasında (29 Ekim 1973) üretilen dil de fazlasıyla millidir ve bu dil hiyerarşik olarak devletin tüm katlarında adeta tek ses halinde ifade edilir. Dönemin Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk'ün köprü hakkındaki düşünceleri şöyledir: "İstanbul Köprüsü Türk Milletine getireceği sosyal ve ekonomik faydalar yanında Asya ve Avrupa kıtaları arasındaki bağlantıyı günün anlayışı içinde ikmal ederek, bütün insanlığın hizmetine geniş ölçüde yarar sağlamıştır. İstanbul Köprüsü ayrıca dünyanın tabii güzellikleri içinde müstesna bir yeri olan İstanbul'a, cihanın dikkatini çekecek yeni bir estetik sanat eseri kazandırmıştır."¹⁶

Başbakan Naim Talu, Anadolu ve Rumeli Hisarlarının inşası ile Boğaziçi'nin ve İstanbul'un artık ebediyen Türk kalacağına işaret ettiğini vurgulayarak, Cumhuriyetin 50. yılında büyük gayret ve fedakarlıklarla inşa edilen bu köprünün bu bağlamda tarihi anlam ve değerine vurgu yapar.¹⁷ Bayındırlık Bakanı Nurettin Ok ise "bir inanç ve ruh üzerine kurulduğunu belirttiği köprüyü "Asya'yı Avrupa'ya bağlayan inci bir gerdanlık" olarak niteler. Bu arada bakan köprünün sahici bir işlevine işaret ederken bile buna milli bir dil giydirmeyi ihmal etmez: "Boğazı feribotla çok uzun bekleyişten sonra 34 dakikada geçmek yerine hiç sıra beklemeden ve bir dakikada geçebilmek düşüncesi, köprü fikriyatının temel unsuru olmuştur. Fakat şu sözler de onundur: "Sanıyorum İstanbul'u fetheden büyük Fatih'in ruhu, fetih sırasında kadirgalardan bir köprü halinde geçtiği boğazı bugün çelikten bir gerdanlık şeklinde aşan torunlarının başarısı karşısında büyük huzura kavuşmuştur."¹⁸

Karayolları Genel Müdürü Atalay Coşkunoglu da "İstanbul Boğaziçi Köprüsünün kıtalar arasında olduğu gibi insanların gönülleri arasında da bağ kurması dileğini ifade eder. İstanbul Milletvekili Tekin Erer'in bazı ifadeleri ise köprünün adeta kutsallaştırıldığını gösterir. Yazar, Boğaziçi Köprüsünü "asırların rüyası" olarak nitelemekte ve asırlar sonra bile "bu büyük köprüyü kimler yapmış sorusunu soracak olanlara yanıt olsun diye bir kitap hazırladığını belirtir. Yazara göre "Boğaziçi Köprüsü Türk'ün tarihinde yeni bir medeniyet abidesidir". Onu bir bayram gibi algıladığı için "Büyük Türk Milletine Kutlu Olsun" demektedir.¹⁹

¹⁵ Milliyet Gazetesi, 21 Şubat 1970

¹⁶ İstanbul Boğaziçi Köprüsü, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara 1973 s. 3

¹⁷ Age. s. 5

¹⁸ Age. s. 11

¹⁹ Erer,1973;12

Dönemin İstanbul Valisi Vefa Poyraz'a göre "son 50 yılda Cumhuriyet döneminde bütün Türk Milletini etkileyen en büyük imar olayı şüphesiz Boğaz Köprüsüdür. Böylece İstanbul daha da güzelleşmiştir.²⁰ Kentin Belediye Başkanı Fahri Atabey "emsalsiz güzelliklerin cenneti olan İstanbul'a zarif bir kolye gibi yaraşan Boğaz Köprüsü" diye edebi bir dille savunduğu köprü ile ilgili olarak Belediye Meclisinde çok eleştirildiğini, hatta tehdit edildiğini ama kendisinin, hapse girme pahasına dahi olsa bu mesuliyeti üzerine aldığını bahtiyarlıkla belirtir.²¹

Köprü'nün bitirilmesi sırasında konuşan ama temel atma döneminin Bayındırlık Bakanı olan Turgut Gülez ise "temel atmanın bakanlığıma denk gelmesini mutlu bir talih sayıyorum"²² diyerek köprü'nün fonksiyonlarına ilişkin çok daha iddialı bir değerlendirme yapar: "Dünya coğrafyasını değiştirecek ve açılışı dünya ticaret, ekonomi ve turizmde önemli tesirler yaratacak olan dev eser."²³

Özetle, köprü, esas olarak dışarıdan Türkiye'ye hatırlatılan bir ihtiyaç olarak anlatıldıkça,²⁴ içeriden tümüyle bir "milli" dil inşa edilerek savunulur ve adeta ulusal kimliği güçlendirecek veya onu yeniden kuracak bir nesne olarak ifade edilir. Bu, birinci Boğaz Köprüsü süreci tartışmalarının en dikkate değer yönüdür.²⁵

Köprü'nün açılışına ilişkin törenlerin basında yer alma biçimi de bütünüyle bu dile uygundur. Gazetelerde "Boğazdaki Çelik Kolye", "50. Yılda Türk İşçisinin Dev Eseri", "Atalarımızın Asırlar Boyu Hayallerini Süsleyen Boğaziçi Köprüsü", "Cumhuriyetimizin 50. Yılı kutlarken Ulusa Armağan Edilen Bu Dev Eser", "Türk İşçisinin, Türk Mühendisinin Başarısı", "Atatürk Ülküsünün Sembolü" gibi iddialı başlıklar dikkati çeker.²⁶ Ayrıca deneme seferinde köprüden geçen ilk sürücünün, defalarca köprü'nün zeminini öptüğü gibi kutsallık algısı veren çok sayıda haber de gazetelerde yer alır.²⁷ Basında köprü milli ve estetik bakımdan o kadar önemli bir simge olarak algılanır ki 31 Ekim 1973 tarihli Hürriyet Gazetesinin ilk sayfasında

²⁰ Age. s.13

²¹ Age. s.14

²²Köprü fikrinin daha ilk konuşulduğu dönemde İstanbul Belediye Başkanı Fahrettin Kerim Gökay da "Boğazın iki yakasının birbirine bağlayacak köprü'nün temel atma töreninin Belediye Başkanlığım döneminde yapılacağını kuvvetle ümit ediyor ve cenabı Haktan bunu bana nasip etmesini diliyorum" diyerek büyük özlemini dile getirmişti. (Cumhuriyet, 19 Temmuz 1953)

²³ Erer,1973;16

²⁴ Birinci Boğaziçi Köprüsünü yapan konsorsiyumun içinde ana müteahhit firma İngiltere, çelik yapının montajı işini tamamlayıcı şirket Almanya ve diğer taşeron işleri de büyük ölçüde İtalyan, Almanya ve Fransız şirketlerinden oluşmaktadır. (Sarıdağlı,1989:91)

²⁵ Gerçi tam da o dönemlerde içeriden kimi karşı sesler de yükselir. Bir örnek olarak İstanbul Ulaşım Etüdüleri Fen Heyeti Müdürü Bedii Sarsan'ın değerlendirmeleri verilebilir. Sarsan, ulaşım ile ilgili sorunun insanların bir yerden bir yere ulaşması yerine araçların bir yerden bir yere ulaşması olarak yanlış tanımlandığı için çözümün de yolların genişletilmesi, geçitlerin yapılması, Boğaz köprüsü ve bağlantı yollarının tamamlanması gibi yanlış bir yerde arandığını vurgular. Bu eleştirel tavır büyük ölçüde milliyetçi söylemin gölgesinde kalır. (Sarsan,1973; 147-148)

²⁶ Hürriyet Gazetesi 29 Ekim 1973

²⁷ Hürriyet Gazetesi 18 Ekim 1973

tam sayfa köprü fotoğrafı ve üç kelimelik bir yazı yer alır: “Ne Güzel Şey”! İç sayfada ise köprü için “Türk Milletinin İnsanlığa 50. Yıl Armağanı” değerlendirmesi yapılır. Gazeteye göre Türkler, “2500 yıllık rüyayı gerçekleştirmiştir.” Bütün yönleriyle milli kimliğe göndermede bulunan bu yüceltici söylem hemen tüm gazetelerde günlerce yer alır.²⁸

II. Boğaziçi’ne İkinci Köprü: Milli ve İslami Motiflerin Eklemlendiği Yeni Bir Söylem

Fatih Sultan Mehmet adı verilen ikinci köprünün inşası öncesi ve inşaa sürecinde hakim söylem dikkatli bir biçimde gözden geçirildiğinde yine aynı eğilimin etkili olduğu görülebilir. Köprünün yapımına ilişkin gerekçeler ve nasıl nitelendiğine ilişkin değerlendirmeler, önceki köprüye yönelik kullanılan dil ve söylemde olduğu gibi daha çok milli değerlere gönderme yapmakta; fakat ilave olarak bu kez “dini” motiflerin de devreye girdiği görülmektedir. Bu yeni durum aslında 1980’li yılların ortalarında Dünyada ve Türkiye’de hissedilen ve yeni bir politik tercih olan neo liberal politikalarla doğrudan ilgilidir.

29 Mayıs 1985’de temelleri atılan ve 3 Temmuz 1988 tarihinde açılan dünyanın en uzun 5. Köprüsünün açılışında yapılan konuşmalar köprünün ulaşım ile ilgili sahici işlevlerinden çok milli ve manevi kimlik vurgusuyla ilgilidir. Başbakan Turgut Özal, Başbakan Yardımcısı Kaya Erdem, Genelkurmay Başkanı Necip Torumtay, Japon Bayındırlık Bakanı, İtalya Bayındırlık Bakanı, Bayındırlık ve İskan Bakanı Sefa Giray, bakanlar, İstanbul Valisi Cahit Bayar, Anakent Belediye Başkanı Bedrettin Dalan ve Birinci Ordu Komutanının katıldığı açılış töreninde sadece dönemin Bayındırlık ve İskan Bakanı Sefa Giray “gelişen Türkiye’nin ulaşım ve taşımacılık sorunlarına çözüm aradıklarını,” köprünün inşasının bu çözüm arayışıyla ilgili olduğunu belirtir. Diğer konuşmaların tümü daha çok milli ve dini övünçle ilgilidir.²⁹ Gazetelerde “gururumuz” başlığıyla manşetten verilen ve “heybet ve zerafet abidesi” olarak nitelenen köprü milli sevincin konusu olarak şu ifadelerle anlatılır: “Boğaziçinin ikinci inci gerdanlığı FSM köprüsü tüm heybet ve zerafetiyle iki kıtanın ortasına kuruluverdi. Asya ve Avrupa’yı bir kez daha birbirine bağlarken Türk ulusunun göğsünü kabarttı.³⁰ Uluslararası işbirliğiyle öngörülenden yedi ay

²⁸ Bu arada Boğaziçi Köprüsünün açılmasıyla birlikte bu büyüklükte ve önemde ulusal eserin korunması da yine ulusal bir görev olarak algılanmış; bu bağlamda köprüde çalışacak personelin seçimi ve eğitimini amaçlayan özel çalışmanın yanı sıra Çevreyolu ve Boğaziçi Köprüsü Koruma Şube Müdürlüğü kurulmuştur. (Sarıdağılı,1989;159-172)

²⁹ Hürriyet, 4 Temmuz 1988

³⁰ Bir ulusal gurur abidesi olarak nitelenen FSM Köprüsü’nün inşası sürecinde, köprünün hangi ülke tarafından yapılacağına ilişkin önemli bir uluslararası gerilim yaşanır. Daha köprünün ihalesinin konuşulduğu günlerde İngiltere Başbakanı Teacher ve Japonya Başbakanı Nakasone, bir araya geldikleri Bonn Zirvesinde FSM Köprüsünün yapımı için tartışırlar. Teacher, ilk köprünün kendileri tarafından yapıldığını, ikincisini de yapmak istediklerini, bunu bir tür ulusal gurur olarak algıladıklarını vurgulayarak, Japonya’nın devreye girmesine tepki gösterir. (Milliyet, 6 Mayıs 1985) İlerleyen günlerde bu gerilim gazetelerde “diplomatik savaş” başlığıyla verilir. (Milliyet, 11 Mayıs 1985) Fakat İngiltere’nin bütün çabalarına karşın durum değişmeyecek köprü Japonya’nın desteklediği ortaklık tarafından yapılacak; açılışı

önce tamamlanan FSM köprüsü Türk işçisinin alın terinin eseri oldu.”³¹ İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı Bedrettin Dalan, bir adım daha ileri giderek “bu köprü ile ipek Yolu tekrar hayata döndü” değerlendirmesini yapar.³² Dönemin gazeteleri de bu siyaset diline uygun haber yaparlar. O kadar ki “milli gelişmeyi” anlatmak üzere FSM Köprüsünün açılışı, 53 yıl önce Manisa’nın Turgutlu ilçesinde ilçe kaymakamı tarafından kurdelesi kesilerek yine devlet töreniyle açılan iki metre uzunluğundaki köprü ile mukayese edilir ve 53 yılda Türkiye’nin geldiği başarı düzeyi vurgulanır.³³

Törenlerde vurgulanan ve basına da konu olan hakim söylemin diğer bir yansıması da 1980’li yılların kültürel iklimine uygun olarak “dini” vurgudur. İlk köprüünün açılışında çok belirgin olmayan “dini” motifler bu kez fazlasıyla işlenir. “Boğaza ikinci gümüş gerdanlık”³⁴ olarak tanıtılan köprüünün girişine “Dört Türk Büyüğünün (Fatih, Atatürk, Evren ve Özal) büyük boy posterleri ve bayraklar asılır. Açılış konuşmasında Özal, “sevgili peygamberimizin övgüsüne layık olmuş büyük hakanın anısına yapılan FSM köprüsü vaktinden önce bitirildiği için yüce Allaha hamdediyorum” der.³⁵ “Boğaza İkinci Gurur” başlığıyla başka bir haberde ise bizzat kendisinin kullandığı araçla köprüyü ulaşım açan Özal’ın “Fatih köprüsünün açılışı bize nasip olduğu için Allaha hamdolsun” sözleri aktarılır. Ayrıca köprüünün üzerinde kurbanlar kesilir. Semra Özal, yanında getirdiği nazar boncuğunu köprüünün korkuluklarına asar ve bütün bunlar fotoğraflarla gazetelerin ilk sayfalarında verilir. Köprü, “aman nazar değmesin duaları” arasında açılır. “Gazi Başbakanımız Hoş Geldiniz”, “Boğaza Köprü Gönülümüze Taht Kurdunuz”, “Başbakanımız Sizi Allah Korusun” sloganları arasında Özal kendi kullandığı araçla köprüyü geçer ve hemen arkasından yine dini motiflerin bir aracı olarak orada hazır bulundurulmuş ve içinde hacıların bulunduğu 60 otobüslük kabile geçirilir.³⁶

sırasında Japonya’nın Kavaga eyaletindeki Seto Ohashi Köprüsü ile FSM’nin “kardeş köprü” ilan edilmesine ilişkin iki ülke arasında anlaşma imzalanacaktır. (Hürriyet, 4 Temmuz 1988)

³¹ Köprü ve milliyetçi övünme hali arasında bu kuvvetli bağ nedeniyle muhalefetten de övünç durumuna ortak olma talebi yükselir. DYP, “FSM Köprüsünün asıl mimarının S. Demirel olduğu yönünde açıklama yapar. Buna göre Demirel, yeni bir köprüünün gerekliliğini 1973 yılında ilk köprüünün açılışı sırasında söylemiş, 1975 yılında fizibilitesini yaptırmış ve fakat proje 1978 yılında Ecevit hükümeti tarafından iptal edilmiştir. (Milliyet, 4 Temmuz 1988) Öte yandan herkesin gururla köprüyü anlattığı bir dönemde Milliyet Gazetesinde “Düşünenlerin Düşünceleri” başlıklı köşede Doğan Hasol’un, boğaza köprü yapımını eleştiren bir yazısı yer alır. İTÜ Mimarlık Mezunu ve Mimarlar Odasında bir dönem YK üyeliği yapmış Hasol’un uyarısı, köprüünün bir tuzak olduğu yönündedir. (Milliyet, 7 Temmuz 1988)

³² Milliyet Gazetesi, 4 Temmuz 1988

³³ Gazetelerin, “abide”, “eser” gibi yüceltici kavramlarla Türk mimarisini ve milli başarısını anlattıkları dönemde Cansever’e göre “Türk mimarisi derin bir bunalım içindeydi. Kültürel açıdan batı aleminin tesiri altına girmiş İslam ülkelerinde bağımsız düşünce, sanat ve mimarlık arayışları neredeyse bir asırdır durmuştu.” Türk-Osmanlı mimarisi de böyleydi ve bu bir yozlaşmaydı. (Cansever,1992;62)

³⁴ Hürriyet Gazetesi 3 Temmuz 1988

³⁵ Milliyet Gazetesi, 4 Temmuz 1988

³⁶ Hürriyet Gazetesi, 4 Temmuz 1988

Gazetelerin köşe yazılarında da köprüye ilişkin yüceltici nitelikte görüş ve değerlendirmelerin yer aldığı gözlenir. Hatta köprünün sahici yol, ulaşım, trafik vb. işlevlerine göre diğer işlevlerinin daha önemli olduğu da açıkça vurgulanır. Oktay Ekşi'nin yazısı bu bakımdan dikkate değer yazısında şu ifadeler yer alır: "Neticede ortaya çıkan eser karşısında şapka çıkarıp saygı duruşunda bulunmak gerektiği açıktır." "Normal tarihinden yedi ay önce bitirilen bu büyük eser, iyi yönetilince bu milletin en zor sorunları ne kadar büyük bir yetenekle çözebildiğinin kanıtıdır." "FSM köprüsüne bakanlar ve oradan geçenler sadece iki kıtayı ikinci kez birleştiren bir bağ ile karşı karşıya olduklarını düşünürlerse olayın boyutlarından belki de en önemlisini görmemiş olurlar." Ekşi, köprünün gerçek işleviyle ilgili olarak da şu değerlendirmeyi yapar: "Köprünün tam amacına uygun şekilde hizmet vereceğini söylemek imkanı yoktur. Hatta köprünün, İstanbul'un Zincirlikuyu-Dört Levent arasında ciddi bir trafik sıkışıklığı yaratacağı da bellidir" ama yine de doğru olan bu dediğimiz sıkışıklığı ön plana almak değil, yeni köprünün İstanbul'a ve ülke ekonomisine neler getireceğini (ve varsa neler götüreceğini) görmektir."³⁷

Böylece İstanbul Boğazına inşa edilen ve Türklerin İstanbul'u fethettikleri döneme gönderme yapacak biçimde Fatih Sultan Mehmet adı verilen ikinci köprü de belleklerimizde hakim söylemin kullandığı kavramlarla yerini alır. "İstanbul Boğazını süsleyen inci birer gerdanlık", "Türk Milletinin üstün bir başarısı", Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir şaheser", "Anadolu'nun ebediyen Türk kalacağına dair kalıcı bir eser" vb. Elbette köprülerin gerçek hayata ilişkin işlevleri vardır ve tabii ki hakim söylem bu işlevlerden de söz eder. Fakat bu ikinci işlevler bile köprülerin "milli ekonomiye katkılarıyla" ilgilidir. Dolayısıyla köprüler, hemen her dönemde öncelikle "milli" kimlikle ilişkili olarak algılanmış/algılanması sağlanmıştır.³⁸

III. Boğaz Köprülerinin İstanbul'un Mekansal/Toplumsal Yapısına Etkileri

Köprülere ilişkin bu büyümlü söyleme rağmen mekansal ve toplumsal bir dizi etkisinin olduğu da muhakkaktır. Bu etkiler aslında daha ilk köprünün yapımı sürecinde ilgili kurumlar tarafından bir ölçüde değerlendirilmiştir. Ancak sonuçlara ilişkin yargılar da köprüye yönelik yargılarda olduğu gibi genellikle olumludur. Örneğin Birinci Boğaz Köprüsü'nün inşasıyla "İstanbul'un gelişmesinin Anadolu tarafından teşvik edilmesi, Anadolu'ya hizmet edecek sanayi ve ticaretin Kadıköy-Gebze sahil şeridinde yerleşmesi tabii bir gelişme olarak öngörülmüştür."³⁹ Ancak bir bütün olarak köprünün getireceği sonuçların bilimsel şekilde analiz edilebildiğini söylemek zordur. Bugün artık bu sonuçları çıplak bir biçimde görebilmekteyiz.

³⁷ Ekşi, 1988

³⁸ "Boğazı köprü ile geçme fikrinin 1930'lu yıllarda da gündeme geldiğini ve yine "milli güvenlik nedeniyle benimsenmediğini Prof. Herman Elgötz, İstanbul Belediyesine gönderdiği bir rapordan öğreniyoruz. Elgötz, boğazı köprü ile geçmek fikrini münakaşa ederken bunun bilhassa milli müdafaa bakımından tehlikeli bir teşebbüs olabileceğini söyler. Ağır harp vasıtaları köprülerden kolay geçer, köprüler tayyare hücumlarına karşı emniyetle müdafaa edilemezler der. (Halil, 1934)

³⁹ İstanbul Boğaziçi Köprüsü, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara 1973 s.34

İstanbul'a ilk boğaz köprüsünün inşasına ilişkin fikirlerin konuşulmaya başlandığı dönem ile kentte sanayi planlarının oluşturulması süreci arasında paralel ilişkiler olduğu söylenebilir. Daha 1952 yılında İstanbul'da sanayi faaliyetleri ilk kez ayrıntılı şekilde İmar Müşavirleri Heyeti'nce ele alınmış ve heyet önce İstanbul'da sanayi kuruluşlarını gösteren bir planın hazırlanmasını sağlamıştır. Beyoğlu Nazım Planı'nda şehrin Avrupa yakasında aşağıdaki sanayi bölgeleri saptanmıştır. Mecidiyeköy-Levent arası, Mecidiyeköy-Şişli arası, Bomonti, Kasımpaşa-Kâğıthane deresi arası, Kâğıthane atış poligonu alanı. Son iki alan birinci sınıf sanayiye ayrılmıştır. 1955 yılında plana Topkapı, Haznedar ve İstinye bölgeleri de eklenmiştir. Yine aynı planda Paşabahçe Şişe-Cam ile Beykoz Deri Sanayi kuruluşları kabul edilmiş ve bütün bunları kapsayan İstanbul Sanayi Sahaları Planı" İstanbul Belediye Meclisinde 1966 yılında kabul edilmiştir.⁴⁰

Sanayi planları için ilk girişimlerin başladığı dönemde Boğaza köprü yapımına dair uluslar arası şirketlerin çeşitli teklifleri ve hedeflerini içeren haberler de gazetelerde yer almaya başlamıştır.⁴¹ Özellikle 1953 yılında bu yönde artan haberlerin yanı sıra teklif veren Alman Krupp Firması yetkilisinin ilginç bir açıklaması da gazetelerde yer almıştır. Yetkili, açıklamasında: "Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın konuya şahsi ilgisi ve bu işi kendi cumhurbaşkanlığı döneminde bitirme arzusunun kendilerini ümitlendirdiğini belirtmektedir."⁴² Gerçekten de bu dönemde köprü fikri ilk kez resmi bir biçimde ele alınmış ve somut adım atılmıştır. 1953 yılında Bayındırlık Bakanlığı, İTÜ ve İstanbul Belediyesi temsilcilerinden kurulan bir komiteye, boğaza köprü işi etüt ettirilmiş, olumlu rapor verilmesi üzerine konunun önemi nedeniyle teknik etüt bir Amerikan şirketine yaptırılmıştır. (İlter,1973;29) 1950'li yılların sonlarına geldiğimizde ise artık köprü'nün ihaleye çıkacağı ve 1961'de yapımının biteceği yönünde haberler basında yer almıştır.⁴³

İstanbul'a birinci Boğaziçi köprüsünün kent mekanında yarattığı başlıca etkilerden biri sanayi tesisleri için yer seçimine koşut olarak Londra/Ankara Asfaltı olarak adlandırılan karayolu çevresinde hızlı bir biçimde yeni yerleşim bölgelerinin oluşmasıdır. Bu özellikle Londra Asfaltı ve yeni Ankara Asfaltı çevresinde açıkça görülür.⁴⁴ Ulaşım olanakları nedeniyle bu bölgelerde sanayi tesislerinin kuruluşu enformel yerleşme sürecini de tetiklemiş; sanayi faaliyetlerinin arazilerine girdiği, yerleşmelerde gecekondu çoğalmıştır.⁴⁵ Anadolu yakası E 5 yoluyla birlikte bu eğilim Kadıköy'den Pendik'e kadar sanayi tesisleri ve gecekondu yerleşmeleriyle dolmuştur.⁴⁶

İkinci Boğaziçi Köprüsünün inşası ise o dönemin politikalarıyla uyumlu olarak kent rantının daha büyük ölçüde üretilmesini ve dağıtılmasını hızlandırmıştır. İstanbul'da Holdingler için Boğaziçi ormanlık alanlar, temiz kalmış su havzaları

⁴⁰ Tümertekin,1997;167

⁴¹ Cumhuriyet Gazetesi, 19 Temmuz 1953

⁴² Cumhuriyet Gazetesi, 22 Temmuz 1953

⁴³ İstanbul Ekspres, 4 Nisan 1959

⁴⁴ Tümertekin,1997; 49

⁴⁵ Age. s.74

⁴⁶ Age. s.82

lüks konut için rağbet gören yerler olmuş; özellikle belli bölgelerde arsa sağlamak ve bu arsaların üzerine villa, yalı, lüks otel vb. yapmak özellikle yaygın bir davranış haline gelmiştir.⁴⁷

“İslah İmar Planları” da bu dönemde arsa yağmasının bir aracı olarak kullanılmış Zeytinburnu, Kartal, Bakırköy, Pendik, Ümraniye, Üsküdar, Beykoz, Avcılar, Sarıyer, Gaziosmanpaşa, Şişli, Bayrampaşa, Bahçelievler, İkitelli, Küçükçekmece ve Büyükçekmece gibi kentin gelişme gösteren tüm ilçelerinde birçok bölge 1986-1993 yılları arasında İslah İmar Planlarıyla imara açılmışlardır. Dolayısıyla bu durumu bekleyerek arsa kapatan spekülâtorler, bir anda imar hakkı verilmiş arsalardan olağanüstü rantlar sağlamışlardır.”⁴⁸ 1989 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığına seçilen Prof. Dr. Nurettin Sözen bu durumu “Kent Yağması” olarak nitelemiş; Park Otel, Süzer Binası, Mesan ve Uyum Villaları, İstek Vakfı ve Su Havzalarında Yapılaşmaya karşı hukuk mücadelesi verdiklerini ifade etmiştir.⁴⁹

FSM'nin bağlı olduğu otoyol üzerinde ve üstelik su havzası içinde hızla yeni yapılaşmalar teşvik edilmiş ve çok sayıda yeni yerleşim birimi bu dönemde oluşmuştur.⁵⁰ Sadece bir örnek olarak 1987 yılına kadar Üsküdar'a bağlı bir köy olan Alemdağ, hızla büyümüş ve birkaç yıl içinde Belde Belediyesinin kurulmasına karar verilmiştir.⁵¹

Köprülerin ve bağlantı yollarının inşası Türkiye'de yaşanan hızlı ekonomik, toplumsal ve kültürel değişimin kentlerdeki yansımalarından biri olan konut alanlarının giderek sınıfsal anlamda ayrışması sürecini desteklemiştir. 1980'lerin sonunda sadece birkaç tane olan kapalı yerleşmeler, kartopu efekti biçiminde çoğalmıştır. Çoğu tanınmış işadami, politikacı ve medya mensubunun ev sahibi olduğu ve toplam 401 konaktan oluşan Beykoz Konakları, Bahçeşehir ve Acarkent bu ayrışmanın bazı örneklerdir.⁵² İstanbul'un hemen dışında 10 kilometrelik bir ormanla çevrili 1200 hektar arazi üzerine kurulu olan Kemer Country de yine bu sürecin önemli bir örneği ve sonucudur.⁵³

Boğaz köprülerinin etkilediği alanları sınıflamak gerekirse bunların başında kentin demografik yapısı gelir. İstanbul nüfusunda patlama yaşandığını gösteren üç ana dönem vardır. 1950-55, (binde 54.75) 1970-75 (binde 54.94 ve 1985-90 (41.76) dönemleridir.⁵⁴ İlk dönemde İstanbul başta olmak üzere şehirlerdeki nüfus patlamasının kırsal alanın çözülmesini tetikleyen politikalarla ilgili olduğu genel kabul görmektedir.⁵⁵

⁴⁷ Sönmez,1996; 76

⁴⁸ Age. s. 83-84

⁴⁹ Başkan Sözen'in Görevde Beş Yılı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayını, 25 Mart 1994 s. 23-24

⁵⁰ Işık, Pınarcıoğlu,2002; 207

⁵¹ Bir Tatlı huzur Beldesi Alemdağ, Alemdağ Belediyesi Yayını, 2007, s. 252

⁵² Kurtuluş,2005;179

⁵³ Bartu,2002;84

⁵⁴ Sönmez,1994;15

⁵⁵ Kongar,1997;551-553

Ancak bu üç dönemin son iki bölümünün, ilk ve ikinci köprünün inşasını izleyen dönemler olması dikkat çekicidir. Kentteki nüfus ve yerleşme hareketlerine baktığımızda bu ilişkiyi görebilmek mümkündür. 1950-70 tarihleri arasında Boğazın iki yakasındaki ilçelerde (Beykoz Beşiktaş, Sarıyer, Üsküdar) toplam nüfus yaklaşık olarak 43.000- 50.000 aralığında artarken ve indeks değerleri düşerken, 1965-1970 arasında birden bire 67.500 kişilik artışla büyük bir sıçrama yapmış ve indeks değerini de yükseltmiştir. Bu gelişme bina yapımına da yansımıştır. Bu ilçelerde bütün binaların ortalama % 22'si tam da bu kritik dönemde yapılmış ve köprünün inşasıyla birlikte Boğaz yoğun bir inşa faaliyetine uğramıştır.⁵⁶

Benzer bir eğilimi 1988 yılında tamamlanan Fatih Sultan Mehmet Köprüsünün inşa sürecinde de görmekteyiz. Köprünün yapımına henüz başladığı 1985 yılı Genel Nüfus Sayımı verilerine göre İstanbul'da kilometrekareye düşen nüfus sayısı 1023 iken 1990'da 1280'e ulaşmıştır. Bu dönemde nüfusu en fazla artan ilçelerin başında ise köprünün bağladığı otoyol üzerinde bulunan ve büyük ölçüde gecekondu mahallelerinden oluşan Kağıthane (binde 159.8) ve Ümraniye (binde 142) gelmekteydi.⁵⁷

Gerçekte köprülerin yapımı ve dolayısıyla kentin ulaşım akslarının değişmesi öncelikle yeni akslar üzerinde kalan ilçelerde nüfus artışını tetiklemiştir. Nitekim bu ilçelerden Üsküdar'ın nüfusu 1960'da 111.821 iken 1970'de 171.267 ve 1980'de 366.186 olmuştur. Üsküdar'dan ayrılarak ilçe haline getirilen Ümraniye'de 1990 Genel Nüfus sayımında nüfusu 301.257 iken 2000 yılında 605.855'e ulaşmıştır.⁵⁸ Beykoz'da ise nüfus 1960'da 58.317, 1970'de 76.385 ve 1980'de 114.812 olmuştur. Kartal'da 1960 yılında 68.462 1970 de 168.822 ve 1980 de 413.839 olmuştur. Bu ilçelerde nüfus artış oranları normalin oldukça üzerindedir.

FSM Köprüsünün bağladığı otoyol üzerinde ve çevresinde nüfus artışı nasıl tetiklediğini gösteren örneklerden birisi de kentin nüfus artış oranlarıyla, sözkonusu yerleşmelerdeki nüfus artış oranlarının aşırı farklılaşmasıdır. 1990-2000 yılları arasında İstanbul'un yıllık nüfus artış hızı binde 33.1 olmasına karşın, Büyükçekmece'de binde 98, Sultanbeyli'de binde 75.8, Ümraniye'de binde 69.1, Gaziosmanpaşa'da binde 64.8, Pendik'te binde 66.2, Bağcılar'da binde 64.7, Avcılar'da binde 61.4 oranında gerçekleşmiştir. Oysa aynı dönemde Eminönü, Adalar, Bakırköy, Fatih, Beşiktaş gibi bazı ilçelerde nüfus artış hızı ya çok düşük düzeyde gerçekleşmiş ya da negatife geçmiştir.⁵⁹

Köprülerin tetiklediği yeni yerleşmelerin inşası yeni idari bölümleri de beraberinde getirmiştir. Bu durumun sonuçlarından biri mahalle sayılarının artmasıdır. İstanbul'da 1955 yılında 268 olan mahalle sayısı 1997'de 590'a, 2000'de

⁵⁶ Arslan,1975;90

⁵⁷ Sönmez,1994;13

⁵⁸ Dünden Bugüne İstanbul'un Nüfus ve Demografik Yapısı, Hazırlayan: Prof. Dr. Sedat Murat, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 2006-49, İstanbul 2006 s 92

⁵⁹ Age. s. 97

ise 615'e yükselmiştir. 46 yıl içinde 347 yeni mahalle kurulmuştur.⁶⁰ Aynı durum ilçe sayısının artışı üzerinden de gözlemlenmektedir.⁶¹ Bütün bu yeni yerleşmeler aynı zamanda İstanbul'a yönelen göç hareketlerinin de ağırlıklı olarak toplanma yerleri olmuştur. Nitekim İstanbul'un 1975-80 yılları arasında % 13.7, 1980-85 yılları arasında % 11.4, 1985-90 yılları arasında % 15.5 ve 1995-2000 yılları arasında da % 10.2 göç aldığı görülmektedir. En fazla göç alan ilçelerin, eski kent merkezleri değil de büyük ölçüde İstanbul Boğaz köprülerinin inşasıyla birlikte gelişen ve/veya sonradan ilçe haline getirilen yerler olması dikkat çekicidir.⁶² 1995-2000 yılları arasında en fazla göç alan ilçelerden Gaziosmanpaşa 63.602, Bağcılar, 62.444, Küçükçekmece 62.088, Ümraniye 58.638 Pendik 37.124 göçmen aldıkları görülmektedir. Yeni ilçe haline getirilen Sultanbeyli bile 1995-2000 yılları arasında 21.267 göçmen almıştır.⁶³ 1978 yılında 3.700 kişinin yaşadığı bu küçük yerleşmenin nüfusu 1990 yılında 82.300'e ulaşmıştır. Bu, yıllık % 61.8 gibi inanılması güç bir orandır. 1997 yılı Genel Nüfus sayımına göre ise nüfus 144.000'e ulaşmıştır. Sultanbeyli, 1987'de Belde, 1992 yılında da ilçe statüsü kazanmıştır.⁶⁴

Özetle, İstanbul Boğazında iki köprünün inşa edilmesi, yüceltici nitelikteki milli ve manevi söyleme konu edilmesine karşın kentin mekansal ve toplumsal yapısı üzerinde derin etkiler yaratmıştır. Asıl önemlisi bu sonuçların kalıcı olması ve geriye dönme olasılığının olmamasıdır.

IV. Sonuç:

Sonuç olarak bütün bu tartışmaları üç temel bağlamda toparlayabiliriz:

Birincisi, Boğaz Köprülerinin kentsel mekanda ve toplumsal yapıda yol açtığı sonuçlardır ki bunlar gündelik hayat ve kentsel kaynakların sürdürülebilirliği açısından genellikle olumsuz etkiler yaratmıştır. Her şeyden önce yeni otoyolların ve

⁶⁰ Aysu,2002;55

⁶¹ Dünden Bugüne İstanbul'un Nüfus ve Demografik Yapısı, Hazırlayan: Prof. Dr. Sedat Murat, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 2006-49, İstanbul 2006 s. 357

⁶² İstanbul'da köprüler ve bağlantı yollarının tetiklediği yeni yerleşmelerin ve buralardaki nüfusun artması kaçınılmaz olarak kentin idari yapısına da müdahale edilmesini gerektirmiştir. Bu durumu İstanbul'un değişen ilçe sayıları üzerinden görebilmekteyiz. 1940 yılında İstanbul'un Adalar, Bakırköy, Beşiktaş, Beykoz, Beyoğlu, Eminönü, Eyüp, Fatih, Kadıköy, Kartal, Çatalca, Silivri, Şile, Yalova olmak üzere 14 ilçesi vardı. 1950'li yıllarda da buna Üsküdar, Şişli, Zeytinburnu ve 1963 de Gaziosmanpaşa ilçesi eklendi. Böylece 1980'li yılların başında İstanbul'un 18 ilçesi vardı. 1980'li yılların ikinci yarısında Bayrampaşa, Kağıthane, Küçükçekmece, Pendik, Sarıyer, Ümraniye ve Büyükçekmece yeni ilçeler olarak kent sistemine dahil edildiler. 1990'lı yılların başında ise; Avcılar, Bağcılar, Bahçelievler, Esenler, Güngören, Maltepe, Tuzla ve Sultanbeyli ilçeleri sisteme dahil edilerek İstanbul'un toplam ilçe sayısı 32'ye ulaştı. 2008 yılında Arnavutköy, Ataşehir, Başakşehir, Esenyurt, Sancaktepe, Sultangazi, Çekmeköy, Beylikdüzü kentin yeni ilçeleri olarak ilan edilirken, Eminönü ilçe olmaktan çıkarıldı ve kentin ilçe sayısı 1980'deki sayının iki mislini geçerek 39'a yükseldi.

⁶³ Dünden Bugüne İstanbul'un Nüfus ve Demografik Yapısı, Hazırlayan: Prof. Dr. Sedat Murat, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 2006-49, İstanbul 2006 s. 372

⁶⁴ Işık, Pınarcıoğlu,2002;210-212

bağlantı yollarının yapımı kaçınılmaz olarak yeni yerleşmeleri tetiklemiş ve sürekli göç alan kentte yeni göç toplama merkezlerinin ortaya çıkmasını hızlandırmıştır. Bu durum kentin küresel sermayeye eklenmesi amacıyla eski fonksiyonlarından bir kısmını terk etmesi olgusuyla birleşince bu kez mekansal ve toplumsal düzeyde ayrışma sürecini tetiklemiştir. Öte yandan yeni yerleşmeler, zorunlu olarak kent ormanlarının hızla tüketilmesine ve su havzalarında aşırı yapılaşmaya yol açmıştır. Böylece kentin geleceği ve sürdürülebilirliği açısından ciddi bir sorun ortaya çıkmış durumdadır.

İkincisi, köprülerin kentin ulaşım ve trafiğe ilişkin problemlerinin çözümü sürecindeki işlevleri bir anlamda işlevsizlikle sonuçlanmıştır. Bu bağlamda ilk Boğaziçi Köprüsünün yapımı sırasında dönemin Bayındırlık Bakanı Nurettin Ok tarafından dile getirilen gerekçeyi yeniden anımsamak gerekiyor: “Boğazi feribotla çok uzun bekleyişten sonra 34 dakikada geçmek yerine hiç sıra beklemeden ve bir dakikada geçebilmek düşüncesi, köprü fikriyatının temel unsuru olmuştur.” Bugün aynı gerekçeyle yeni bir köprünün yapımını savunmak artık olanaklı değildir. Zira yeni köprü, otoyollar ve bağlantı yolları motorlu taşıt tüketimini sürekli olarak arttırmış ve her defasında köprü ve yollar yetersiz gelmeye başlamıştır. İstanbul’da köprülerin yükü sürekli olarak artmaktadır. Bu iki köprünün kullanımı daha 1990’lı yılların ilk yarısında bile Boğazdan geçen taşıt sayısını 30 kat artırırken yolcu sayısını 4 kat bile artıramamıştır. Ayrıca iki yaka arasında yolcuların % 50’sinden fazlasını taşıyan toplu taşıma araçlarının araç trafiği içindeki payı % 4 bile değilken, yolcuların % 30’unu taşıyan özel otomobillerin payı % 90’a ulaşmıştır.⁶⁵ Bugün de ayda ortalama 12 milyon aracın geçtiği iki Boğaz Köprüsünün kent içi taşımacılıkta yetersiz kaldıkları kabaca gözlenebilir.

Üçüncüsü, kentin mekansal ve toplumsal yapısını olumsuz etkileyen bu sonuçların, “milli söylemle” görünmez kılınmasıdır. Yukarıdan inşa edilen dil ve söylem köprüleri birer “milli eser” olarak sahiplenmek ve “milli başarılar karşılığında duyulan bir hazımsızlık” gibi ikileme sıkıştırdığı için köprülerin gerçek (nesnel) sonuçlarını tartışabilmek pek mümkün olamamıştır. Dolayısıyla İstanbul boğazına inşa edilmesi düşünülen üçüncü köprüye ilişkin düşüncelerin, bu ikileme dışına çıkıp çıkamayacağı önemlidir. İstanbul’a yeni köprü, yeni nüfus, yeni yol, yeni araba, yeni arsa, yeni yapı, yeni ilçeler, yeni mahalleler vb. demektir. Bütün bunlar İstanbul için ne alma gelir sorusunun yanıtını şimdiki başbakan yaklaşık onbeş yıl önce İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı görevini sürdürürken vermişti: **“İstanbul’a üçüncü köprü yapmak intihardır”**⁶⁶ Fakat, acaba intiharı da görünmez hatta meşru kılacak yeni bir milli ve manevi dil inşa edilecek mi?

12 Temmuz 2009

⁶⁵ Sönmez, 1994;70

⁶⁶ Tayyip Erdoğan, İBB Başkanı, İstanbul Bülteni, 15 Nisan 1995

KAYNAKLAR

- Arslan, Rıfki (1975) “Boğaz’ın Bugünkü ekonomik Yapısı” İstanbul Boğazi ve Çevresi Sorunları Sempozyumu, 12-15 Kasım 1973, Çevre Koruma ve Yeşillendirme Derneği, Derleyen: Prof. Dr. Besalet Pamay (İstanbul Üniversitesi, Orman Fakültesi), Kutulmuş Matbaası, İstanbul
- Aslan, Şükrü; (2008) “Political Space”, BECOMING İSTANBUL, An Encyclpoedia Pelin Dervis, Bülent Tanju, Uğur Tanyeli, DAM (Deutsches Architekturmuseum)&Garanti Gallery,
- Aysu, Çiğdem; (2002) İstanbul Şehrinden Metropoliten İstanbul a Mahallelerin Mekansal Dağılışı” İstanbul Dergisi, Sayı: 40
- Bartu, Ayfer (2002) Dışlayıcı Bir Kavram Olarak “Mahalle” İstanbul Dergisi, S: 40
- Başkan Sözen’in Görevde Beş Yılı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay. Mart 1994
- Bir Tatlı Huzur Beldesi Alemdağ, (2007) Alemdağ Belediyesi Yayını
- Boğaz Köprüsü Üzerine Mimarlar Odası Görüşü, Mimarlar Odası Yay. İst. 1969
- Bozdoğan, Sibel; (2002) Modernizm ve Ulusun İnşası, Erken Cumhuriyet Türkiye’sinde Mimari Kültür, Metis Yayınları, İstanbul 2002
- Cansever, Turgut; (1992) Şehir ve Mimari, Ağaç Yayıncılık, İstanbul 1992
- Cumhuriyet Gazetesi, 19 Temmuz 1953, 22 Temmuz 1953
- Dünden Bugüne İstanbul’un Nüfus ve Demografik Yapısı, Hazırlayan: Prof. Dr. Sedat Murat, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 2006-49, İstanbul 2006
- Ekşi, Oktay; (1988) “Boğazdaki İkinci Gerdanlık”, Hürriyet, 4 Temmuz 1988
- Erer, Tekin; (1973) Boğaziçi Köprüsü, Cumhuriyetin 50. Yılına Armağan, Boğaziçi Yayınları, İstanbul
- Goethe, Johann Wolfgang Von; (1946) Kendi Hayatımdan Şiir ve Hakikat çev. Recai Bilgin, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, Ankara
- Halil, Neşet (1934) Şehirciliğimiz Gazetecilik ve Matbaacılık TAŞ Yayını, İstanbul
- Hürriyet Gazetesi, 18 Ekim 1973, 29 Ekim 1973, 31 Ekim 1973
- Hürriyet Gazetesi; 9 Mayıs 1985, 3/4 Temmuz 1988
- Işık, Oğuz, Melih Pınarcıoğlu; (2002) Nöbetleşe Yoksulluk Sultanbeyli Örneği, İletişim Yay.
- Işık, Emre; Yıldırım Şentürk: (2009) Özneler, Durumlar Ve Mekanlar, Bağlam Yayınları
- İlter, İsmet (1973) Boğaz ve Haliç Geçişlerinin Tarihçesi, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara 1973
- İstanbul Bülteni, 15 Nisan 1995
- İstanbul Boğaziçi Köprüsü, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara 1973
- İstanbul Ekspres, 4 Nisan 1959

- Kılınç, Kıvanç; (2002) “Öncü Halk Sağlığı Projelerinin Kamusal Mekanı Olarak Sıhhiye”, (Asaf Güven Sargın, Ankara’nın Kamusal Yüzleri İletişim Yayınları)
- Kongar, Emre; (1997) 21. Yüzyılda Türkiye, Remzi Kitapevi, İstanbul
- Kurtuluş, Hatice; (2005) “İstanbul’da Kapalı Yerleşmeler: Beykoz Konakları Örneği” İstanbul’da Kentsel Ayrışma, Bağlam Yayınları İstanbul
- Lefebvre, Henri (1991) The Production of The Space, Blackwell, Oxford ve Cambridge
- Milliyet Gazetesi, 26 Nisan 1985, 6 Mayıs 1985, 11 Mayıs 1985, 4/7 Temmuz 1988
- Milliyet Gazetesi 20/21 Şubat 1970
- Özler, Şener; (2007) Cumhuriyet Dönemi İstanbul Planlama Raporları, 1934-1995 (Der.) TMMMOB İstanbul Büyükkent Şubesi Yayınları, Şubat 2007
- Sabah Gazetesi, 4 Temmuz 1988
- Sarıdağlı, Kemal; (1989) Boğaz Köprülerinin Düzenlenmesi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (SBF) Yayınlanmamış Doktora Tezi 1989
- Sarsan, Bedii (1973) Cumhuriyetin 50. Yılında İstanbul’un İdari sorunları Semineri, 14-17 Mayıs 1973, İstanbul Üniversitesi. Hukuk Fakültesi, İdare Hukuku ve İdari Bilimler Enstitüsü, Raporlar, Tartışmalar, Fakülte Yayını,
- Sönmez, Mustafa; (194) Sönmez; Grafiklerle 1990’larda İstanbul, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları
- Sönmez, Mustafa (1996) Sönmez; İstanbul’un İki Yüzü, 1980’den 2000’e Değişim, Arkadaş Yayınları, Ankara
- Tural, Nilgün (2006) Söylemler ve Temsiller, Phoenix Ankara, 2006
- Tümertekin, Erol; (1997) İstanbul İnsan ve Mekan, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- Yalım, İnci; (2002) “Ulus Devletin Kamusal Alanda Meşruiyet Aracı: Toplumsal Belleğin Ulus Meydanı Üzerinden Kurgulanma Çabası”, (Güven Sargın, Ankara’nın Kamusal Yüzleri, İletişim Yayınları,
- Yırtıcı, Hakkı; (2005) Çağdaş Kapitalizmin Mekansal Örgütlenmesi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları