

İKİ YAKASI BİR ARAYA GELMEYEN KENT: İSTANBUL

İmdat Demir — Filozof Kirpi

ÖZET

İstanbul, doğal biçimde büyüyen tarafsız bir yerleşim değil; iktidar, sermaye, mülkiyet ve imar kararları tarafından sürekli yeniden üretilen siyasî bir mekândır. Kentin kıyıları, meydanları, mahalleleri, ormanları ve ulaşım hatları kamusal ihtiyaçlardan çok rant, yatırım ve değer artışı mantığıyla biçimlenmektedir. Bu düzen, yurttaşı müşteriye, mahalleyi portföye, evi yatırım aracına dönüştürürken barınma hakkını sınıfsal bir ayrıcalık hâline getirmektedir. Kentsel dönüşüm, deprem güvenliği gerekçesiyle yürütülse de kiracıları, yoksulları ve eski mahalle sakinlerini yerinden eden bir mülksüzleştirme mekanizmasına dönüşebilmektedir. İstanbul aynı zamanda birbirine temas etmeyen sınıfsal adacıklardan oluşur. Güvenlikli siteler, yoksul mahalleler, göçmen emeği, eşitsiz eğitim imkânları ve damgalanmış semtler, toplumsal ayrışmayı mekânda katılaştırır. Ulaşım sistemi ise özellikle çeperlerde yaşayan emekçilerin zamanını tüketen görünmez bir vergi üretir. Deprem de yalnızca doğal bir tehlike değildir; güvensiz yapı stoku, denetimsizlik, yoksulluk ve yanlış planlama nedeniyle toplumsal bir felâkete dönüşür. Ekolojik bakımdan kuzey ormanlarının, su havzalarının, derelerin, kıyıların ve Marmara Denizi'nin yapılaşma ve kirlilik baskısı altında bırakılması İstanbul'un yaşama altyapısını zayıflatmaktadır. Çözüm; mega projelerden değil, kent hakkından, sosyal konuttan, yerinde dönüşümden, erişilebilir toplu ulaşımdan, ekolojik sınırların korunmasından, mahalle meclislerinden ve katılımcı bütçeden geçmektedir. İstanbul'un kurtuluşu, kenti emlak değeri olarak değil, çocukların, kadınların, yaşlıların, engellilerin, göçmenlerin ve bütün canlıların eşit haysiyetle yaşayacağı müşterek bir yurt olarak yeniden kurmaktır. Lefebvre'nin kent hakkı, Harvey'nin sermaye birikimi, Castells'in kolektif tüketim, Simmel'in metropol yabancılaşması, Bourdieu'nün sermaye türleri, Beck'in risk toplumu ve Bookchin'in toplumsal ekoloji yaklaşımları bu otopsinin düşünsel omurgasını oluşturur. Temel mesele, İstanbul'un iki yakasını değil, parçalanmış hayatlarını yeniden buluşturacak âdil, demokratik ve insanî bir kent düzenidir. Bu zorunluluk ertelenemez bir sorumluluktur.

1

1. Kentin Üretilmesi — İstanbul Kimin Şehri?

İstanbul'un en büyük yanılgısı, kendisini hâlâ doğal biçimde büyüyen bir şehir sanmasıdır. Oysa İstanbul artık büyümüyor; büyütülüyor. Genişlemiyor; genişletiliyor. Değişmiyor; belirli iktidar, sermaye ve mülkiyet ilişkileri tarafından yeniden kuruluyor. Bu yüzden İstanbul'un bugünkü görünümünü yalnızca nüfus artışıyla, göçle veya coğrafi zorunluluklarla açıklamak yetersizdir. Şehrin biçimi tesadüfî değil, siyasîdir. Hangi mahallenin değer kazanacağına, hangi kıyının halka kapanacağına, hangi ormanın yol uğruna parçalanacağına, hangi semtin "dönüşüm alanı" ilân edileceğine ve kimin şehir merkezinde kalıp kimin çepere sürüleceğine doğal süreçler değil, karar mekanizmaları hükmeder.

Henri Lefebvre'nin kent sosyolojisine yaptığı en güçlü katkı tam burada ortaya çıkar. Lefebvre'ye göre mekân, boş ve tarafsız bir zemin değildir; toplumsal ilişkiler tarafından üretilir. Bir meydan yalnızca taş döşenmiş bir

alan, bir mahalle yalnızca binalar toplamı, bir cadde yalnızca ulaşım koridoru değildir. Her mekân; kimin görünür, kimin görünmez; kimin serbest, kimin denetlenen; kimin sahip, kimin misafir sayıldığına dair siyasî bir düzen taşır. İstanbul'un meydanlarına, kıyılarına, tarihî semtlerine ve yeni yerleşim alanlarına bu gözle bakıldığında, şehrin aslında dev bir iktidar metni olduğu görülür. Bu metnin satırlarını imar planları, dipnotlarını tapu kayıtları, noktalama işaretlerini güvenlik bariyerleri, reklam panoları ve beton bloklar oluşturur.

İstanbul'un temel meselesi, mekânın insanî ihtiyaçlara göre değil, değişim değerine göre düzenlenmesidir. Bir arsanın çocukların oynayacağı bir alan mı, yaşlıların soluklanacağı bir park mı, yoksa yatırımcı için yüksek getirili bir proje mi olacağına karar verilirken hayatın niteliği değil, metrekaresinin fiyatı konuşulur. Bu noktada David Harvey'nin şehir ile sermaye arasındaki ilişkiye dair çözümlemesi açıklayıcıdır. Harvey, kapitalizmin birikim krizlerini aşmak için kentsel mekâna yöneldiğini; yollar, köprüler, konut projeleri, alışveriş merkezleri ve dev altyapı yatırımları üzerinden sermayeye yeni dolaşım alanları açtığını belirtir. İstanbul'da inşaatın yalnızca bir sektör değil, adeta bir yönetim ideolojisi hâline gelmesi bu nedenle şaşırtıcı değildir. Şehir, yaşanacak bir müşterek olmaktan çıkarılıp sürekli değer üreten bir makineye çevrilmiştir.

Bu makinenin yakıtı topraktır; dışlıları imar kararlarıdır; kazancı ise çoğu zaman kamudan özele doğru akar. Bir bölgeye metro gelmesi, yeni bir köprü yapılması veya yol bağlantısı açılması yalnızca ulaşım kolaylığı doğurmaz; aynı zamanda arsa değerlerini değiştirir, mülkiyet yapısını dönüştürür ve yeni sınıfsal yer değiştirmeler üretir. Bu sebeple İstanbul'da ulaşım yatırımı ile rant politikası, altyapı ile mülkiyet, kamu hizmeti ile özel kazanç birbirinden ayrı düşünülemez. Kent sosyolojisi tam da bu görünmez bağı açığa çıkarır: Bir proje kente ne kazandırdı sorusundan önce, kime kazandırdı ve bedelini kime ödetti sorusunu sorar.

Manuel Castells'in "kolektif tüketim" kavramı da İstanbul'u anlamak için önemlidir. Castells'e göre kent; konut, ulaşım, eğitim, sağlık, su, altyapı ve kamusal hizmetlerin ortaklaşa tüketildiği bir alandır. Ancak bu hizmetler eşit dağılmadığında şehir yalnızca mekânsal değil, toplumsal olarak da parçalanır. İstanbul'da bir çocuğun doğduğu semt, onun temiz havaya, güvenli parka, nitelikli okula, hızlı ulaşım ve kültürel imkânlarla erişimini büyük ölçüde belirler. Böylece şehir, eşitsizliği yalnızca barındırmaz; onu yeniden üretir. Bir mahallede kamusal hizmet yoğunlaşırken başka bir mahallede yoksunluk kalıcılığıdır. Şehir, vatandaşları eşitleyen bir zemin olmaktan çıkıp sınıfsal kaderi mühürleyen bir aygıt dönüşür.

Bu dönüşüm aynı zamanda kent sakininin siyasî statüsünü de değiştirir. Yurttaş, şehrin müşterek sahibi olmaktan çıkarılıp hizmet satın alan bir müşteriye indirgenir. Belediyecilik, kamusal sorumluluk yerine marka yönetimi diliyle konuşmaya başladığında meydan "vitrin", mahalle "portföy", insan ise "kullanıcı" olur. Oysa kent, tüketici memnuniyeti anketleriyle yönetilemeyecek kadar karmaşık bir ahlâkî ve siyasî varlıktır. Bir hizmetin verimli olması, onun âdil olduğu anlamına gelmez. Hızlı bir ulaşım hattı, eğer yoksulları yerinden ediyor ve çevresindeki toprağı spekülasyona açıyorsa, teknik başarı toplumsal başarısızlığa dönüşebilir. Bu nedenle İstanbul'un yönetiminde yalnızca maliyet, hız ve yatırım miktarı değil; yerinden edilme, ekolojik kayıp, toplumsal bağların çözülmesi ve çocukların hayatı üzerindeki etkiler de hesaba katılmalıdır. Kent bütçesi yalnızca para cetveli değil, hangi hayatların değerli sayıldığını gösteren ahlâkî bir belgedir.

İstanbul'un tarihî merkezleri de bu dönüşümden bağımsız değildir. Tarih, kültür ve hafıza çoğu zaman yaşayan toplumsal dokular olarak değil, turistik ve ticarî değer taşıyan dekorlar olarak ele alınmaktadır. Mahalle sakinleri uzaklaştırılırken binaların cepheleri korunabilir; fakat bir kentin hafızası yalnızca taşta değil, insan ilişkilerinde yaşar. Fırının, bakkalın, kahvenin, küçük zanaatkârın, kapı önünde oturan yaşlının ve sokakta oynayan çocuğun çekildiği yerde tarihî doku korunmuş görünse bile şehir ruhunu kaybeder. Cephe restorasyonu yapılır; fakat toplumsal hayat yıkılır. İstanbul'un en sinsi kaybı da budur: Binalar ayakta kalırken şehir ortadan kalkabilir.

Lefebvre'nin "kent hakkı" kavramı burada yalnızca teorik değil, doğrudan siyasî bir talep hâline gelir. Kent hakkı, şehirde bulunma hakkından ibaret değildir. Kenti kullanma, dönüştürme ve geleceği hakkında söz söyleme hakkıdır. İstanbul'da yaşayanların görevi, kendilerine sunulan projeleri onaylamak veya reddetmekle sınırlandırılmaz. Mahalle sakinleri planlama sürecinin başından itibaren karar mekanizmalarına katılmalıdır. Çünkü şehir; uzmanların, belediyelerin, bakanlıkların ve yatırımcıların teknik laboratuvarı değil, milyonlarca insanın müşterek hayat alanıdır. Halkın fikrini karar verildikten sonra sormak katılım değil, siyasî dekorasyondur.

Bu nedenle İstanbul'un çözümü daha fazla proje değil, farklı bir kent rejimidir. İmar kararları açık, izlenebilir ve yargısal denetime elverişli olmalıdır. Kamu yatırımlarının meydana getirdiği değer artışı bütünüyle özel mülkiyete bırakılmamalı, kamusal yarara geri döndürülmelidir. Kıyılar, meydanlar, parklar, korular ve tarihî alanlar ticaretin değil, müşterek hayatın parçası kabul edilmelidir. Mahalle meclisleri sembolik danışma organları değil, bağlayıcı söz hakkına sahip yerel yapılar hâline getirilmelidir. Mega projeler, gösterişli maketler ve büyüme retoriği yerine yaya ölçeği, çocuk güvenliği, komşuluk, erişilebilirlik ve hayat kalitesi merkeze alınmalıdır.

İstanbul'un meselesi, şehrin yeterince modern olmaması değildir; insanı ikinci plana atan bir modernleşme anlayışına teslim edilmesidir. Şehir daha fazla bina yaparak değil, daha fazla hayat koruyarak gelişir. Daha yüksek kuleler İstanbul'u güçlü kılmaz; kamusal alanın, adaletin ve birlikte yaşama iradesinin güçlenmesi kılar. Çünkü gerçek şehir, betonun yükseldiği yerde değil, insanın başını eğmeden yaşayabildiği yerde kurulur.

Filozof Kirpi: "Bir şehirde toprağın fiyatı insanın haysiyetinden daha hızlı yükseliyorsa, orada kent büyümüyor; yalnızca rant semiriyordur."

3

2. Barınma Krizi, Kentsel Dönüşüm ve Mülksüzleştirme

İstanbul'da barınma meselesi artık yalnızca ev bulma güçlüğü değildir; şehirde kalabilme hakkının giderek sınıfsal bir ayrıcalığa dönüşmesidir. Bir insanın doğduğu, büyüdüğü, komşuluk kurduğu, hatıra biriktirdiği mahallede yaşayabilmesi gelirine, mülkiyet durumuna ve piyasa karşısındaki dayanıklılığına bağlı hâle gelmiştir. Konut, insanın başını sokacağı güvenli bir yer olmaktan çıkarılmış; yatırım, spekülasyon, miras, servet aktarımı ve sermaye birikimi aracına dönüştürülmüştür. Böylece İstanbul'da evler çoğalırken barınma güvencesi azalmış, binalar yükselirken insanların şehirde tutunma imkânı daralmıştır.

Friedrich Engels'in on dokuzuncu yüzyılda ortaya koyduğu konut sorunu çözümlemesi, İstanbul'u anlamak bakımından hâlâ güçlüdür. Engels'e göre konut sorunu, yalnızca yeterli sayıda ev yapılmamasından doğmaz; kapitalist üretim ilişkilerinin kenti sınıflara göre bölmesinden kaynaklanır. Yoksulların sağlıksız, güvencesiz ve kalabalık yapılarda yaşaması bir planlama hatası değil, ekonomik düzenin sonucudur. Sermaye, iş gücüne ihtiyaç duyar; fakat işçinin kent merkezindeki varlığını maliyet olarak görür. Bu nedenle çalışan sınıflar şehrin ekonomik hayatı için vazgeçilmezken, şehrin değerli alanları için istenmeyen nüfus hâline gelir.

İstanbul'un hizmet sektöründe, sanayisinde, ulaşımında, temizliğinde ve gündelik işleyişinde çalışan milyonlarca insan, yaşadıkları kentin merkezî bölgelerinde barınamaz duruma gelmektedir. Şehri ayakta tutanlarla şehrin nimetlerinden yararlananlar arasındaki mesafe büyümektedir. Gündüz merkezde çalışan insan, gece saatler süren bir yolculukla çeperdeki konutuna dönmek zorunda kalır. Böylece barınma krizi ulaşım krizine, ulaşım krizi zaman yoksulluğuna, zaman yoksulluğu ise aile hayatının ve toplumsal ilişkilerin çözülmesine dönüşür. Konut sorunu duvarlarla sınırlı değildir; insanın bütün hayatını kuşatır.

David Harvey'nin "mülksüzleştirme yoluyla birikim" kavramı, İstanbul'daki kentsel dönüşüm süreçlerini açıklamak için merkezî önemdedir. Harvey, sermaye birikiminin yalnızca üretim yoluyla değil, insanların

sahip oldukları veya ortaklaşa kullandıkları değerlerin el değiştirmesiyle de gerçekleştiğini söyler. Toprağın, konutun, kıyının, mahallenin ve kamusal alanın piyasa değerine açılması bu sürecin parçalarıdır. İstanbul'da düşük gelirli mahallelerin "riskli", "çöküntü", "yenilenmesi gereken" veya "değersiz" alanlar olarak damgalanması, çoğu zaman bu alanların gelecekteki rant değerini görünmez kılar. Önce mahalle değersizleştirilir, sonra sakinleri yerinden edilir, ardından aynı toprak yeni bir tüketici sınıfına yüksek bedellerle sunulur.

Burada kentsel dönüşümün deprem güvenliğiyle kurduğu ilişki özellikle sorgulanmalıdır. Güvenli yapılarda yaşamak herkesin hakkıdır. Fakat dönüşüm, yalnızca bina yenilemekten ibaret görüldüğünde toplumsal sonuçlar karanlıkta kalır. Bir yapı sağlamlaştırılırken o yapıda yaşayan insanların mahallede kalıp kalamayacağı, kiracıların ne olacağı, yeni maliyetlerin kim tarafından karşılanacağı ve dönüşüm sonrasında ortaya çıkan değer artışının kime gideceği sorulmalıdır. Aksi hâlde afet güvenliği, toplumsal tasfiyenin meşrulaştırıcı dili hâline gelebilir. Beton güçlendirilirken hayat zayıflatılabilir.

Neil Smith'in soylulaştırma çözümlemesi, bu sürecin tesadüfi olmadığını gösterir. Smith'e göre sermaye, mevcut kullanım değeri ile gelecekte elde edilebilecek potansiyel rant arasındaki fark büyüdüğünde düşük gelirli kent alanlarına yeniden yönelir. Bir mahalle, sakinleri yoksul olduğu için değersiz değildir; tam tersine düşük maliyetle ele geçirilebildiği ve yüksek değerle yeniden pazarlanabildiği için yatırımın hedefi olur. Eski atölyeler, işçi mahalleleri, küçük esnaf bölgeleri ve tarihî konut dokuları bir süre ihmal edilir; ardından kültür, turizm, estetik ve güvenlik söylemleri eşliğinde yeni bir sınıfa açılır.

Bu dönüşüm çoğu zaman zarif bir dil kullanır. "Canlandırma", "yenileme", "markalaşma", "değer kazandırma" ve "kentsel kalite" gibi kavramlar, yerinden edilmenin üzerini örter. Mahalleye kafeler, butik işletmeler, tasarım dükkânları ve turistik mekânlar gelirken eski sakinlerin kiralari yükselir. Dışarıdan bakıldığında bölge güzelleşmiş görünür; fakat bu güzelliğin kimin için üretildiği sorulmaz. Mahalle temizlenmez, sınıfsal olarak el değiştirir. Yoksulluk çözülmez, başka bir yere sürülür.

Saskia Sassen'in küresel kent çözümlemesi de İstanbul'un toplumsal kutuplaşmasını anlamaya yardım eder. Sassen, küresel kentlerin bir yandan yüksek gelirli profesyonelleri, finans çevrelerini ve uluslararası şirketleri çekerken diğer yandan düşük ücretli hizmet emeğine bağımlı olduğunu belirtir. Bu iki sınıf aynı şehirde yaşar; fakat aynı şehri yaşamaz. Biri güvenli sitelerde, özel ulaşım imkânları ve geniş tüketim seçenekleri içinde hareket ederken diğeri kira baskısı, uzun yolculuklar ve güvencesiz çalışma arasında sıkışır. İstanbul'un dikey mimarisi, yalnızca binaların değil, sınıfların da birbirinden uzaklaşmasını simgeler.

Konut piyasasındaki en çarpıcı çelişkilerden biri, kullanılmayan veya yatırım amacıyla elde tutulan konutlarla barınma güçlüğü çeken insanların aynı şehirde bulunmasıdır. Burada sorun mutlak konut yokluğu değil, konutların dağılımı, fiyatlandırılması ve kullanım amacıdır. Bir şehirde ev boş dururken insan barınamıyorsa, mesele mimarlık değil ahlâktır. Mülkiyet hakkı, yaşama hakkını bütünüyle ezdiğinde şehir yurttaşlarını değil, varlık sahiplerini koruyan bir düzene dönüşür.

Kiracılar bu düzenin en kırılgan kesimlerinden biridir. Kentsel dönüşüm tartışmaları çoğu zaman yalnızca mülk sahipleri üzerinden yürütülür. Oysa bir mahallede yaşayan herkes tapu sahibi değildir. Kiracının komşuluğu, çocuğunun okulu, işine yakınlığı, sosyal çevresi ve mahalleye kattığı emek görünmez sayılır. Dönüşümden sonra geri dönme hakkı yalnızca mülkiyet üzerinden tanımlandığında, kiracı şehirden silinir. Böylece kent hakkı tapuya indirgenir.

İstanbul'un barınma krizinin çözümü, daha fazla lüks konut üretmek değildir. Kamu eliyle sosyal kiralık konutlar oluşturulmalı, konut kooperatifleri desteklenmeli, boş tutulan konutlara yönelik caydırıcı vergiler uygulanmalı ve kiracılar dönüşüm süreçlerinde hukukî taraf olarak tanınmalıdır. Mahalle sakinlerine yerinde

dönüşüm güvencesi verilmeli, değer artışının önemli bir bölümü kamusal yarara aktarılmalıdır. Konut politikası yalnızca inşaat sektörünün değil, sosyal devletin konusu olmalıdır.

İstanbul'da ev sahibi olmak bir servet meselesi, kiracı olmak ise sürekli bir kovulma korkusu hâline gelmişse, şehir müşterek yurt olma niteliğini kaybetmiş demektir. Barınma hakkı, insanın yalnızca dört duvar arasında bulunması değil; güvenle kalabilmesi, komşuluk kurabilmesi, geleceğini öngörebilmesi ve yaşadığı yere ait hissedebilmesidir. İnsanları yerinden eden bir dönüşüm, binaları yenilese bile şehri çürütür.

Filozof Kirpi: "Bir mahalleyi yıkmak için önce binaları değil, insanların orada kalma hakkını değersizleştirirler."

3. Bölünmüş İstanbul — Sınıf, Göç, Yoksulluk ve Mekânsal Ayrışma

İstanbul tek bir şehir değildir. Aynı harita üzerinde yan yana duran, fakat birbirinin hayatına değmeyen birçok İstanbul vardır. Bir yanda güvenli siteleri, özel okullar, özel hastaneler ve kapalı alışveriş alanları; diğer yanda yoksul mahalleler, güvencesiz işler, kalabalık evler ve uzun ulaşım hatları bulunur. Şehrin farklı kesimleri aynı havayı soluyor görünür; fakat aynı imkânlara, aynı güvenliğe ve aynı geleceğe sahip değildir. İstanbul'un temel sosyolojik meselelerinden biri, toplumsal eşitsizliğin mekânda katılaşmasıdır. Sınıflar yalnızca gelir düzeyleriyle değil, yaşadıkları semtlerle, kullandıkları ulaşım araçlarıyla, çocuklarını gönderdikleri okullarla ve kamusal alanda görünme biçimleriyle birbirinden ayrılır.

Georg Simmel, metropol hayatının insan üzerinde oluşturduğu yoğun uyarıcı baskısını ve bunun sonucunda gelişen "bezgin tavrı" anlatır. Büyük kent insanı, sürekli kalabalık, gürültü, hız ve karşılaşma içinde olduğu için kendisini korumak amacıyla çevresine karşı mesafeli hâle gelir. İstanbul'da bu mesafe yalnızca psikolojik değildir; sınıfsal ve mekânsal bir biçim kazanmıştır. İnsanlar karşılaşmaktan yoruldukları için değil, karşılaşmayı gereksiz veya tehlikeli gördükleri için birbirinden uzaklaşır. Güvenli sitelerin duvarları, özel araçların camları, kontrollü giriş sistemleri ve kameralı yaşam alanları, kentteki toplumsal mesafenin mimarî biçimleridir.

Simmel'in yabancılaşmış metropol insanı, İstanbul'da çoğu zaman komşusunun hayatından habersizdir. Aynı apartmanda yaşayan insanlar birbirlerinin adlarını bilmezken, aynı mahallede yaşayan farklı gelir grupları bütünüyle ayrı gündelik hayatlar kurabilir. Şehir fizikî olarak yoğunlaşırken toplumsal bağlar incilir. Kalabalık artar, yakınlık azalır. İnsanlar birbirine daha çok yaklaşır, fakat birbirini daha az tanır. İstanbul'un nüfus yoğunluğu, kendiliğinden bir toplumsal beraberlik üretmez; tersine, eşitsizlikle birleştiğinde güvensizlik ve kapanma doğurur.

Louis Wirth, kentliliği nüfus büyüklüğü, yoğunluk ve toplumsal heterojenlik üzerinden açıklar. Wirth'e göre büyük kent, farklı kimliklerin ve hayat tarzlarının yan yana yaşadığı bir alandır. Ancak heterojenlik, tek başına çoğulculuk ve hoşgörü üretmez. İstanbul bunun çarpıcı örneğidir. Farklı dinlerden, etnik kökenlerden, sınıflardan, kültürlerden ve göç deneyimlerinden insanlar aynı şehirde yaşar; fakat bu farklılıkların eşit biçimde kamusal hayata katıldığı söylenemez. Bazı kimlikler şehrin makbul sakini kabul edilirken bazıları tehdit, yük veya geçici misafir olarak görülür.

İç göç İstanbul'un toplumsal yapısını belirleyen temel süreçlerden biridir. Anadolu'dan gelen işçiler, Karadenizli, Kürt, Balkan ve muhacir topluluklar farklı dönemlerde şehrin mahallelerini, emek piyasasını ve kültürünü dönüştürmüştür. Daha yakın dönemde Suriyeli ve başka ülkelerden gelen göçmenler de bu çok katmanlı yapıya eklenmiştir. Fakat göç, çoğu zaman yalnızca nüfus baskısı ve güvenlik meselesi olarak ele alınmaktadır. Oysa göçmenlerin kentte hangi işlerde çalıştığı, hangi mahallelere sıkıştığı, hangi hizmetlere erişemediği ve nasıl damgalandığı sosyolojik olarak daha belirleyicidir.

Göçmenler şehrin ucuz emeğini, tekstil atölyelerini, hizmet sektörünü ve görünmeyen işlerini taşıırken kent yurttaşlığının dışında bırakılabilir. Bu çelişki İstanbul'un ahlâkî açmazlarından biridir. Şehir göçmenin emeğini kabul eder, fakat varlığını reddeder. Onu çalıştırır, fakat komşu olarak istemez. Böylece göçmen, ekonomik sistemin içinde fakat siyasî ve toplumsal aidiyetin dışında tutulur.

Pierre Bourdieu'nün sermaye kavramları İstanbul'daki mekânsal ayrışmayı anlamak için güçlü bir çerçeve sunar. Bourdieu, insanların toplumsal konumunun yalnızca ekonomik sermayeyle değil; kültürel sermaye, sosyal sermaye ve sembolik sermayeyle de belirlendiğini söyler. İstanbul'da bir ailenin gelir düzeyi kadar, sahip olduğu eğitim, ilişkiler, dil kullanımı ve kültürel alışkanlıklar da hangi mekânlara erişebileceğini belirler. Aynı şehirde yaşayan iki çocuk, yalnızca farklı evlerde değil, farklı toplumsal dünyalarda büyür.

Bir çocuğun doğduğu ilçe, okulunun niteliğini, yeşil alana erişimini, kültürel etkinliklerle temasını ve gelecekte kurabileceği ilişkileri etkiler. Varlıklı mahallelerde çocuklar yabancı dil, sanat, spor ve güvenli oyun alanlarıyla büyürken, yoksul mahallelerde çocukların hayatı kalabalık sınıflar, dar sokaklar ve erken yaşta çalışma baskısıyla kuşatılabilir. Bu fark yalnızca bugünün eşitsizliği değildir; gelecek kuşaklara aktarılan toplumsal kaderdir. Şehir, sınıfsal eşitsizliği eğitim ve kültürel imkânlar üzerinden yeniden üretir.

Loïc Wacquant'ın "ileri marjinalite" ve damgalanmış mahalleler yaklaşımı, İstanbul'un bazı bölgelerinde görülen dışlanmayı açıklamak bakımından önemlidir. Yoksul mahalleler yalnızca ekonomik olarak ihmal edilmez; suç, düzensizlik ve tehlike ile özdeşleştirilir. Bu damgalama, o mahallede yaşayan herkesin kimliğine yapışır. Bir gencin iş başvurusunda verdiği adres, onun hakkında peşin hüküm oluşturabilir. Mahallenin adı, insanın kişiliğinin önüne geçer.

Damgalanmış mahallelerin sakinleri, şehrin geri kalanında sürekli kendilerini açıklamak zorunda kalır. Yoksulluk bireysel başarısızlık gibi sunulur; oysa yoksulluğu üreten işsizlik, düşük ücret, eğitim eşitsizliği ve mekânsal dışlanma görünmezleştirilir. Devlet ve piyasa, mahalleyi yıllarca ihmal ettikten sonra ortaya çıkan sorunları mahalle sakinlerinin kültürüne bağlar. Böylece mağdur, kendi mağduriyetinin sorumlusu ilân edilir.

İstanbul'daki mekânsal ayrışmanın en belirgin örneklerinden biri güvenli sitelerdir. Bu siteler yalnızca konut biçimi değil, toplumsal kapanma arzusunun ifadesidir. İçeride yaşayanlar kentin gürültüsünden, yoksulluğundan ve belirsizliğinden korunmak ister. Fakat korunan şey çoğu zaman güvenlikten çok ayrıcalıktır. Duvarların dışındaki şehir sorunlu kabul edilir; site içinde ise yapay bir düzen, kontrollü doğa ve seçilmiş komşuluk üretilir. Kent, ortak hayat olmaktan çıkar; birbirine kapalı adacıklara bölünür.

Kadınlar, yaşlılar, engelliler ve çocuklar da bu bölünmüş şehirde eşitsiz biçimde hareket eder. Aydınlatılmayan sokaklar, erişilemeyen kaldırımlar, güvensiz duraklar ve çocuklara ayrılmayan kamusal alanlar, kentin kimin bedeni için tasarlandığını gösterir. İstanbul'un kamusal mekânı çoğu zaman genç, sağlıklı, araç sahibi ve erkek bir kullanıcı varsayımıyla kuruludur. Bunun dışında kalan bedenler şehrin kenarına itilir.

Çözüm, yoksulları başka mahallelere taşımak veya farklı sınıfları duvarlarla ayırmak değildir. İlçeler arasındaki kamu hizmeti farkları azaltılmalı, nitelikli eğitim ve sağlık hizmetleri mahalle ölçeğinde eşitlenmelidir. Sosyal konutlar kentin çeperlerine sürülmemeli, karma gelirli yerleşim modelleri geliştirilmelidir. Mahalle merkezleri, ücretsiz çocuk hizmetleri, kadınlar için güvenli kamusal alanlar ve göçmenlerin hak temelli katılımı güçlendirilmelidir.

İstanbul'un bir arada yaşaması, farklı insanların yalnızca aynı şehirde bulunmasına değil, aynı kamusal alanları eşit haysiyetle paylaşmasına bağlıdır. Şehir, duvarların çoğaldığı yerde güvenli değil; toplumsal olarak kör hâle gelir. İstanbul'un ihtiyacı, farklılıkları silmek değil, aralarındaki adaletsiz mesafeyi azaltmaktır.

Filozof Kirpi: "Bir şehirde mahalle adresi insanın kaderini yazıyorsa, orada harita coğrafya değil, sınıf cetvelidir."

4. Hareket Hâlinde Tutsaklık — Ulaşım, Zaman ve Gündelik Hayat

İstanbul'da ulaşım, bir yerden başka bir yere varma meselesi olmaktan çoktan çıkmıştır. Ulaşım artık insanın gününü, bedenini, ruh hâlini, ailesiyle geçireceği zamanı ve şehirle kurduğu ilişkiyi belirleyen temel bir sınıf meselesidir. Aynı kentte yaşayan herkes aynı mesafeyi katetmez, aynı yoğunluğu taşımaz, aynı bekleme süresine mahkûm olmaz. Bir insanın eviyle işi arasındaki uzaklık, çoğu zaman gelir düzeyiyle ters orantılıdır. Kentin merkezinde çalışıp çeperinde yaşayan emekçi, her gün hayatından saatler verir. Bu yüzden İstanbul'da trafik yalnızca otomobillerin sıkışması değil, milyonlarca insanın zamanının kamusal olarak tüketilmesidir.

Zaman, görünmeyen bir servettir. Para kaybedildiğinde yeniden kazanılabilir; fakat yolda geçirilen iki saat geri dönmez. Sabah karanlığında evden çıkan, aktarmalarla işine varan, akşam yine kalabalık taşıma araçlarına sıkışan bir insanın günü yalnızca çalışma saatlerinden ibaret değildir. İşe ulaşmak için harcadığı süre de fiilen emeğinin parçasıdır. Buna rağmen bu zaman ücretlendirilmez, toplumsal maliyet olarak görülmez ve ekonomik hesapların dışında bırakılır. İstanbul'un ulaşım sistemi, böylece özellikle dar gelirli sınıfların hayatından görünmez bir vergi tahsil eder.

John Urry'nin hareketlilik sosyolojisi, bu eşitsizliği anlamak bakımından önemlidir. Urry, modern toplumlarda hareket etme imkânının başlı başına bir güç ve ayrıcalık olduğunu gösterir. Herkes hareket ediyor görünür; fakat herkes aynı hızda, aynı konforla ve aynı güvenlikle hareket etmez. Özel aracı olan, evden çalışan, merkezî bir bölgede yaşayan veya ulaşım masrafını önemsemeyecek gelir düzeyine sahip biriyle, üç araç değiştirerek işe giden bir insanın şehri aynı değildir. Biri İstanbul'u seçenekler şehri olarak yaşar, diğeri zorunlu güzergâhlar hapisanesi olarak.

7

Bu noktada ulaşım ile barınma krizi birbirinden ayrı düşünülemez. Konut fiyatları yükseldikçe düşük gelirli nüfus kent merkezinden uzaklaşır. İş alanları, üniversiteler, hastaneler ve kültürel merkezler belirli bölgelerde yoğunlaşırken konutlar çepere doğru itilir. Böylece şehir yatay olarak büyür, gündelik hayat parçalanır. İnsanlar evleriyle işleri arasındaki mesafede yalnızca kilometre değil, ömür tüketir. İstanbul'un büyüme modeli, bir taraftan merkezi değerli kılar, diğer taraftan merkeze hizmet eden nüfusu uzaklaştırır. Kent, çalışanını kendi bedeninden dışarı atan tuhaf bir organizmaya dönüşür.

Jane Jacobs, canlı ve güvenli kentlerin karma kullanımlı, yaya odaklı ve sokak hayatı güçlü mahallelerden oluştuğunu savunur. Jacobs'a göre iş, konut, alışveriş, okul ve gündelik ihtiyaçlar birbirinden koparıldığında kent işlevsel olarak parçalanır. İstanbul'un birçok bölgesinde tam da bu kopuş yaşanmaktadır. Dev konut alanları, ticaret merkezleri, ofis bölgeleri ve ulaşım koridorları birbirinden ayrılmıştır. İnsan, en basit ihtiyacına ulaşmak için bile motorlu taşıta bağımlı hâle gelir. Böylece mahalle, yaşanan bir çevre olmaktan çıkar; yalnızca uyunan bir konut alanına dönüşür.

Otomobil merkezli planlama, İstanbul'un en derin yapısal hatalarından biridir. Yeni yolların trafiği kalıcı biçimde azaltacağı düşüncesi, yıllardır tekrar edilen bir şehir efsanesidir. Yol kapasitesi arttıkça otomobil kullanımı teşvik edilir, yeni yapılaşma alanları açılır ve kısa süre sonra trafik yeniden yoğunlaşır. Bu süreçte şehir daha fazla asfalt, daha fazla otopark, daha fazla gürültü ve daha fazla hava kirliliği üretir. Otomobil, bireysel özgürlük vaadiyle sunulur; fakat kitleselleştiğinde herkesin hareketini yavaşlatan kolektif bir tıkanıklığa dönüşür.

Richard Sennett, modern kentlerin insanları birbirinden ayıran, temas ihtimalini azaltan ve hayatı aşırı biçimde düzenleyen tasarımını eleştirir. Sennett'in "açık şehir" düşüncesi, farklı insanların karşılaşabildiği, mekânların tek bir işleve hapsedilmediği ve şehrin tamamlanmış bir proje gibi görülmediği bir kent anlayışını savunur. İstanbul'da ise ulaşım altyapısı çoğu zaman insanları birbirine yaklaştırmak yerine mahalleleri böler.

Otoyollar, viyadükler, geniş kavşaklar ve yüksek hızlı geçiş hatları, kenti fizikî olarak bağlarken toplumsal olarak parçalayabilir. Bir yol, iki semt arasındaki ulaşımı hızlandırırken aynı mahallenin iki yakasını birbirinden koparabilir.

Yaya, bu ulaşım anlayışının en değersiz unsurudur. Kaldırımların darlığı, kesintiye uğraması, araçlar tarafından işgal edilmesi ve engelliler için kullanılamaz hâle gelmesi, şehrin insan bedenine verdiği değeri gösterir. Çocuk arabası kullanan bir kadın, tekerlekli sandalyedeki bir yurttaş, bastonla yürüyen bir yaşlı veya sokakta güvenle hareket etmek isteyen bir çocuk için İstanbul çoğu zaman düşmanca bir zemindir. Bir kentin medeniyeti gökdelenlerinin yüksekliğiyle değil, en yavaş yürüyen insanına açtığı alanla ölçülmelidir.

Toplu ulaşımın yaygınlaşması elbette hayatîdir; fakat mesele yalnızca yeni hatlar açmak değildir. Ücretlerin erişilebilirliği, aktarma düzeni, yoğunluk, güvenlik, gece seferleri ve istasyonlara yaya erişimi de önemlidir. Bir metro hattı açılmış olabilir; fakat vatandaş o istasyona güvenli biçimde yürüyemiyor, aktarma ücretlerini karşılayamıyor veya yoğunluk nedeniyle insanlık dışı koşullarda yolculuk ediyorsa, teknik başarı toplumsal başarıya dönüşmemiş demektir. Ulaşım hizmeti, yolcu sayısı üzerinden değil, insan haysiyeti üzerinden değerlendirilmelidir.

Kadınların ulaşım deneyimi de erkeklerden farklıdır. Gece seferlerinin yetersizliği, karanlık duraklar, taciz riski ve تنها geçiş alanları kadınların şehirdeki hareketini sınırlar. Benzer biçimde engelliler için asansörü çalışmayan bir istasyon, fiilen kapalıdır. Yaşlılar için uzun aktarma mesafeleri, çocuklar için güvenli olmayan yaya yolları ve düşük gelirli çalışanlar için yüksek ulaşım maliyetleri, şehrin eşitsizliğini görünür kılar.

İstanbul'un ulaşım sorunu daha fazla otomobil yolu yapılarak çözülemez. Toplu taşımanın payı artırılmalı, tek bilet ve düşük maliyetli aktarma sistemi güçlendirilmelidir. Kesintisiz yaya yolları, güvenli bisiklet ağları, gece ulaşımı ve erişilebilir istasyonlar yaygınlaştırılmalıdır. İş, okul, sağlık ve gündelik ihtiyaçların mahalle ölçeğinde erişilebilir olmasını hedefleyen "on beş dakikalık kent" yaklaşımı benimsenmelidir. Amaç insanların daha hızlı yolculuk etmesi değil, daha az yolculuk etmek zorunda kalmasıdır.

İstanbul'un gerçek ulaşım devrimi, insanı daha çok hareket ettirmek değil, hayatını yollarda tüketmekten kurtarmaktır. Çünkü bir şehir insanları sürekli bir yere yetiştiriyor, fakat yaşamaya vakit bırakmıyorsa, orada hareket özgürlük değil, düzenlenmiş bir tutsaklıktır.

Filozof Kirpi: "İstanbul'da trafik, araçların değil; ömrü yollarda azar azar kamulaştırılan insanların sıkışmasıdır."

5. Afet Kenti — Deprem, Kırılğanlık ve Yaşam Hakkı

İstanbul'un deprem meselesi, çoğu zaman fay hattının nereden geçtiği, depremin ne zaman olacağı ve kaç büyüklüğünde gerçekleşeceği üzerinden tartışılır. Oysa kent sosyolojisi açısından asıl soru, depremin olup olmayacağı değil; aynı sarsıntının neden bazı insanları hayatta bırakırken bazılarını ölüme daha yakın hâle getirdiğidir. Deprem doğal bir olaydır; fakat yıkımın büyüklüğü, ölümün dağılımı ve insanların felâket karşısındaki savunmasızlığı toplumsal olarak üretilir. Fay hattı sınıf ayrımı yapmaz; ancak güvensiz yapılar, yoksulluk, imar kararları ve kamu ihmali yapar.

Bu nedenle İstanbul'un deprem riski yalnızca jeologların, mühendislerin ve mimarların konusu değildir. Aynı zamanda sosyolojinin, hukukun, ahlâkın, iktisadın ve siyasetin konusudur. Bir binanın dayanıklılığı teknik bir meseledir; fakat kimin sağlam binada, kimin çürük yapıda yaşadığı siyasî bir meseledir. Bir ailenin riskli konuttan neden ayrılamadığı, kira artışları karşısında neden seçeneksiz kaldığı ve afet sonrasında hangi imkânlara sahip olacağı ise doğrudan sınıfsal bir sorundur.

Ulrich Beck'in "risk toplumu" kavramı, İstanbul'un bu durumunu anlamak bakımından önemlidir. Beck'e göre modern toplum, yalnızca zenginlik üretmez; aynı zamanda kendi kararlarıyla yeni riskler de üretir. Sanayileşme, yoğun yapılaşma, teknolojik altyapı ve büyük ölçekli kentleşme, hayatı kolaylaştırırken daha karmaşık ve yaygın tehlikeler doğurabilir. Bu riskler doğal görünse de çoğu kez yanlış planlama, denetimsizlik ve ekonomik çıkarların kamusal güvenliğin önüne geçirilmesi sonucunda büyür.

İstanbul'da deprem tehlikesinin kendisi doğaldır; fakat dere yataklarına yapı yapılması, toplanma alanlarının başka işlevlere açılması, yapı denetiminin zayıflatılması, altyapının aşırı yüklenmesi ve nüfusun belirli bölgelerde yoğunlaştırılması doğal değildir. Bunlar kararların sonucudur. Dolayısıyla afet, yalnızca toprağın hareketiyle değil, yönetimin tercihiyle de oluşur. Şehir yıllarca yanlış kararlarla kırılganlaştırıldıktan sonra, felâketin sorumluluğunu "kader" kelimesine yüklemek siyasî sorumluluktan kaçmaktır.

Susan Cutter'ın toplumsal kırılganlık yaklaşımı, afetlerin herkesi eşit biçimde etkilemediğini gösterir. Gelir, yaş, sağlık durumu, engellilik, cinsiyet, aile yapısı, konut niteliği ve ulaşım imkânı, insanların afet karşısındaki dayanıklılığını belirler. Yaşlı, yalnız yaşayan, hareket kabiliyeti sınırlı veya kronik yoksulluk içinde bulunan bireyler aynı tehlike karşısında daha savunmasızdır. Afet öncesinde eşitsiz olan şehir, afet sırasında bu eşitsizliği ölümcül hâle getirir.

İstanbul'da düşük gelirli yurttaşların önemli bir kısmı, riskli olduğunu bildikleri yapılarda yaşamaya devam eder. Çünkü güvenli konuta taşınmak ahlâkî bir kararla değil, ekonomik imkânla mümkündür. Bir insan çürük binada yaşadığı için tedbirsiz değildir; çoğu zaman seçeneksizdir. Bu yüzden "neden taşınmıyorlar?" sorusu, yoksulluğun gerçekliğini gizleyen kolaycı bir sorudur. Asıl soru, neden güvenli konutun piyasa ayrıcalığı hâline geldiğidir.

Mike Davis'in kentler ve felâketler üzerine yaptığı çözümlemeler, doğal olayların toplumsal eşitsizlikle birleştiğinde kitlesel yıkıma dönüştüğünü gösterir. Davis'e göre modern kent, özellikle yoksulları tehlikeli bölgelere ve güvencesiz yapılara iterek afeti önceden toplumsal olarak örgütler. İstanbul'da da riskli alanlarda yaşayanların büyük bölümü, tehlikeyi bilinçli biçimde seçmiş değildir. Konut piyasası, düşük ücretler ve kamusal konut yetersizliği onları bu alanlara yöneltmiştir.

Kentsel dönüşüm bu noktada hem zorunlu hem de tehlikeli bir araçtır. Zorunludur; çünkü güvensiz yapıların yenilenmesi ertelenemez. Tehlikelidir; çünkü dönüşüm deprem güvenliği adı altında yeni bir rant ve yerinden edilme mekanizmasına dönüşebilir. Bir mahalledeki binalar yenilenirken orada yaşayan insanlar başka bölgelere sürülüyorsa, yapılan şey güvenli kent kurmak değil, nüfusu sınıfsal olarak yeniden düzenlemektir.

Deprem güvenliği, yalnızca mülk sahiplerinin hakları üzerinden düşünülemez. Kiracılar, öğrenciler, yaşlılar, göçmenler ve düşük gelirli aileler de dönüşümün hukukî tarafı olmalıdır. Kiracıya taşınma desteği vermeden, geri dönüş hakkı tanımadan ve yeni konutların maliyetini karşılanamaz düzeye çıkarmadan yapılan dönüşüm, sosyal adalet üretmez. Güvenli bina inşa edilir; fakat güvenli hayat ortadan kaldırılır.

Afet yönetiminin bir başka zayıf noktası, hazırlığın merkezî kurumlara havale edilmesidir. Oysa ilk saatlerde mahalle dayanışması, yerel bilgi ve komşuluk ilişkileri hayat kurtarır. İnsanlar kimin yaşlı olduğunu, hangi evde engelli bulunduğunu, hangi binada çocukların yaşadığını ve hangi sokakların geçişe elverişli olduğunu en iyi yerel ölçekte bilir. Bu nedenle mahalle afet meclisleri, gönüllü ekipler ve düzenli tatbikatlar zorunlu hâle getirilmelidir.

Toplanma alanları yalnızca haritada işaretlenen boşluklar olmamalıdır. Suya, sağlık hizmetine, haberleşmeye ve güvenli ulaşımına erişebilen gerçek yaşam alanları olarak korunmalıdır. Hastaneler, okullar, köprüler, doğalgaz hatları, su şebekeleri ve iletişim sistemleri birlikte ele alınmalıdır. Çünkü afet yalnızca binaları değil,

şehrin bütün dolaşım sistemini etkiler. Bir hastane ayakta kalsa bile yollar kapalıysa, haberleşme çökmüşse veya su yoksa teknik dayanıklılık işlevsizleşir.

İstanbul'un deprem meselesi, korku siyasetine de teslim edilmemelidir. Sürekli felâket görüntüleri üretmek insanları hazırlıklı değil, çaresiz hâle getirebilir. Bilimsel veriler açık, anlaşılır ve düzenli biçimde paylaşılmalıdır. Yurttaş neyle karşı karşıya olduğunu, binasının durumunu ve hangi haklara sahip olduğunu bilmelidir. Bilgi, emlak piyasasının veya siyasî propagandanın aracı değil, kamusal güvenliğin temeli olmalıdır.

İstanbul'un çözümü bina bazlı ve parça parça müdahalelerden ibaret olamaz. Mahalle, ulaşım, altyapı, nüfus ve sosyal yapı birlikte planlanmalıdır. Bağımsız yapı denetimi güçlendirilmeli, kamu görevlilerinin ve şirketlerin sorumluluğu açık biçimde belirlenmeli, riskli yapılarda yaşayanlara gelir durumuna göre destek sağlanmalıdır. Afet hazırlığı bir kampanya değil, sürekli bir kamu düzeni hâline gelmelidir.

Bir şehir, yurttaşlarına "deprem olacak, başının çaresine bak" diyemez. Devletin ve yerel yönetimin görevi korkuyu yönetmek değil, riski azaltmaktır. İstanbul'da deprem kader olabilir; fakat denetimsizlik, çürük yapı, plansızlık ve ölüm kader değildir.

Filozof Kirpi: "Deprem toprağın hareketidir; felâket ise iktidarın yıllarca yerinden kıpırdamamasıdır."

6. Ekolojik Kuşatma — Su, Orman, Beton ve İklim Krizi

İstanbul'un ekolojik meselesi, birkaç parkın azlığına veya kaldırımlardaki ağaçların sayısına indirgenemez. Kent; ormanları, su havzaları, dereleri, kıyıları, denizi, toprağı, rüzgâr koridorları, hayvanları ve insanlarıyla bütünlüklü bir hayat sistemidir. Bu sistemin herhangi bir parçasına yapılan müdahale, şehrin geri kalanını da etkiler. Bir ormanın içinden geçirilen yol yalnızca ağaç kaybı doğurmaz; su döngüsünü, hava hareketini, canlı çeşitliliğini ve yapılaşma sınırlarını değiştirir. Bir derenin beton kanala alınması yalnızca görüntüyü düzenlemez; toprağın suyu emme kapasitesini azaltır ve sel riskini büyütür.

İstanbul'un en büyük ekolojik yanılgısı, doğayı şehrin dışında bulunan boş bir alan sanmasıdır. Oysa doğa, kentin süsü değil, yaşama altyapısıdır. Kuzey ormanları manzaralık bir yeşillik değil; İstanbul'un hava, su ve iklim dengesini taşıyan canlı bir kalkandır. Su havzaları, yatırım bekleyen arsa rezervleri değildir. Kıyılar yalnızca turizm, konut ve ticaret projelerinin vitrini sayılamaz. Marmara Denizi de kentin atıklarını sonsuza kadar yutacak dipsiz bir çukur değildir. İstanbul, kendi hayat kaynaklarını sermaye birikiminin hammaddesi hâline getirdikçe gelişmiyor; geleceğini yiyerek bugünü finanse ediyor.

Murray Bookchin'in toplumsal ekoloji yaklaşımı bu noktada güçlü bir açıklama sunar. Bookchin'e göre ekolojik krizin kaynağı yalnızca yanlış teknoloji veya aşırı nüfus değildir. İnsanlar arasındaki tahakküm ve hiyerarşi ilişkileri, doğayla kurulan tahakkümcü ilişkinin de temelini oluşturur. İnsanı sınıflara, merkez ve çevreye, yöneten ve yönetilene bölen zihniyet; doğayı da kullanılacak, fethedilecek ve kâra dönüştürülecek bir nesne olarak görür. Bu nedenle İstanbul'un ekolojik krizi, yönetim ve mülkiyet ilişkilerinden bağımsız ele alınamaz.

Şehrin kuzeye doğru büyümesi bu tahakkümün en açık örneklerinden biridir. Yeni yollar, köprü bağlantıları ve büyük altyapı yatırımları yalnızca ulaşım sağlamaz; daha önce yapılaşma baskısından görece korunmuş alanları emlak piyasasına açar. Yol, kendisiyle birlikte benzin istasyonunu, lojistik merkezi, konut projesini ve ticaret alanını getirir. Böylece altyapı, doğayı koruyan sınırları delen öncü kuvvete dönüşür. Önce ulaşım koridoru açılır, ardından yapılaşma "kaçınılmaz" ilân edilir. İstanbul'un ekolojik yıkımı çoğu zaman bir gecede değil, birbirini hazırlayan küçük idarî kararlarla gerçekleşir.

Erik Swyngedouw'un siyasal ekoloji yaklaşımı, suyun ve altyapının tarafsız olmadığını gösterir. Su, yalnızca mühendislerin yönettiği teknik bir kaynak değildir; kimin temiz suya eriştiği, kimin sel riski altında yaşadığı ve hangi bölgelerin korunup hangilerinin yapılaşmaya açıldığı siyasî tercihlerle belirlenir. İstanbul'da su havzalarının çevresindeki yapılaşma, şehrin su güvenliğini uzun vadede zayıflatır. Buna rağmen kısa vadeli arsa ve inşaat kazancı, gelecek kuşakların su hakkının önüne geçirilebilir. Böylece bugünün rantı, yarının susuzluğunu üretir.

Dere yatakları da benzer biçimde yalnızca teknik drenaj kanalları olarak görülmektedir. Dereler kapatıldığında, daraltıldığında veya üzerleri yapılaşmaya açıldığında suyun doğal hareket alanı yok edilir. Şiddetli yağış geldiğinde su, kendisine çizilen yapay sınırları tanımaz. Sel, çoğu zaman doğanın saldırısı olarak sunulur; oysa su yalnızca kendisinden alınan yatağı geri istemektedir. Taşkın alanına bina yapan, toprağı betonla örten ve suyun geçişini engelleyen kent, sonra meydana gelen felâketi "olağanüstü yağış" sözüyle açıklayamaz.

Bruno Latour'un doğa ile toplum arasındaki keskin ayrımı eleştiren yaklaşımı da İstanbul'u anlamak için önemlidir. Latour'a göre insan, teknoloji, hayvan, altyapı, toprak ve iklim birbirinden bağımsız varlıklar değildir; karşılıklı ilişkilerden oluşan ağların parçalarıdır. İstanbul'un ekolojik meselesi bu nedenle yalnızca çevrecilerin uzmanlık alanı sayılamaz. Bir ulaşım kararı hava kalitesini, bir konut kararı su havzasını, bir atık politikası Marmara Denizi'ni, bir kıyı düzenlemesi balıkçılığı ve kamusal hayatı aynı anda etkiler. Kent yönetimi bölümlere ayrılmış olabilir; fakat doğa belediye müdürlüklerinin idarî sınırlarına göre çalışmaz.

Marmara Denizi'ndeki kirlilik ve müsilaj meselesi, bu bütünlüklü bakışın neden zorunlu olduğunu göstermiştir. Evsel ve endüstriyel atıklar, yetersiz arıtma, denizin taşıma kapasitesini aşan nüfus ve kıyı baskısı bir araya geldiğinde deniz canlı bir ekosistem olmaktan çıkar, atık haznesine dönüşür. Denizi yüzeyde temizlemek, sorunu çözmez. Müsilajı toplayıp üretim ve tüketim düzenini değiştirmemek, hastanın ateşini düşürüp enfeksiyonu vücudunda bırakmaktır.

İklim krizi İstanbul'un mevcut eşitsizliklerini daha da ağırlaştıracaktır. Isı dalgaları, sel, kuraklık ve su baskısı herkesi aynı biçimde etkilemez. Klimalı evlerde yaşayanlarla, yalıtımsız çatı katlarında veya yoğun yapılaşmış mahallelerde yaşayanlar aynı sıcaklığı yaşamaz. Yeşil alanı, gölgesi ve hava dolaşımı az olan ilçelerde sıcaklık daha ağır hissedilir. İklim krizi bu nedenle yalnızca çevre meselesi değil, sınıfsal adalet meselesidir. Kentin yoksulları, en az kirleten fakat en ağır bedeli ödeyen kesimlerdir.

Sokak hayvanları da İstanbul'un ekolojik ve ahlâkî bütünlüğünün parçasıdır. Onları şehirden temizlenecek unsurlar olarak görmek, kenti yalnızca güçlü insan bedenine tahsis eden otoriter bir anlayışın sonucudur. Medenî şehir, güçsüz canlıları görünmez kılan değil, onlarla güvenli ve düzenli ortak yaşam kurabilen şehirdir. Hayvanların varlığı, kentsel hijyen veya güvenlik bahanesiyle toplu sürgün ve şiddetin meşrulaştırılmasına dönüştürülemez.

İstanbul'un ekolojik kurtuluşu, göstermelik yeşillendirme kampanyalarıyla mümkün değildir. Kuzeye doğru büyüme durdurulmalı, orman ve su havzaları kesin yapılaşma sınırlarıyla korunmalıdır. Dere yatakları yeniden doğal işlevlerine kavuşturulmalı, kıyılar ticaret ve özel mülkiyet baskısından çıkarılmalıdır. Mahalle bostanları, geçirgen yüzeyler, gölgelendirilmiş yaya yolları ve iklim sığınakları oluşturulmalıdır. Marmara Denizi, tek tek belediyelerin değil, bütün havzanın ortak sorumluluğu olarak yönetilmelidir.

İstanbul'un geleceği daha fazla beton dökebilme kapasitesine değil, kendi hayat kaynaklarına dokunmama iradesine bağlıdır. Çünkü şehir doğayı yendiğinde zafer kazanmaz; yalnızca kendi yenilgisinin temelini atar.

Filozof Kirpi: "Bir şehir ormanını arsa, deresini kanal, denizini lağım gördüğü gün; kendisini medeniyet değil, cenaze için hazırlamaya başlamıştır."

7. İstanbul'u Yeniden Kurmak — Kent Hakkı, Demokrasi ve Müşterek Gelecek

İstanbul'un sorunları yalnızca kötü yönetimden, plansızlıktan veya aşırı nüfustan doğmuyor. Asıl mesele, kentin kime ait sayıldığıdır. İstanbul uzun süredir içinde yaşayanların müşterek yurdu olarak değil; yatırımcıların, müteahhitlerin, merkezî idarenin, belediyelerin ve çeşitli çıkar ağlarının tasarruf alanı olarak görülüyor. Halk ise çoğu zaman kararların öznesi değil, sonuçların taşıyıcısıdır. Bir yol yapılır, mahalle bölünür; bir proje ilân edilir, kiralar yükselir; bir meydan düzenlenir, kamusal hayat daralır. Sonra yurttaşla fıkri sorulur. Bu, demokrasi değil; tamamlanmış kararın alkışını toplama çabasıdır.

Henri Lefebvre'nin "kent hakkı" kavramı, İstanbul'un yeniden kurulması için başlangıç noktasıdır. Lefebvre'ye göre kent hakkı, yalnızca şehirde bulunma veya belediye hizmetlerinden yararlanma hakkı değildir. Kenti üretme, değiştirme ve geleceği hakkında söz söyleme hakkıdır. Bu düşünce, İstanbul sakininin müşteri veya seçmen olmaktan çıkarılıp gerçek bir kent yurttaşına dönüşmesini gerektirir. Kent hakkında karar verenler yalnızca uzmanlar, siyasetçiler ve sermaye sahipleri olmamalıdır. Mahallede yaşayan çocuk, kiracı, esnaf, yaşlı, kadın, engelli, öğrenci ve göçmen de şehrin geleceğinin meşrû tarafıdır.

Bugünkü yönetim anlayışı ise kenti çoğu zaman teknik bir problem olarak ele alır. Ulaşım mühendislerin, imar plancıların, çevre uzmanların, bütçe maliyecilerin alanı sayılır. Elbette uzmanlık gereklidir; fakat uzmanlık, siyasî kararın yerine geçemez. Çünkü nerede yol yapılacağı, hangi alanın yapılaşmaya açılacağı, hangi mahalleye park veya kreş ayrılacağı yalnızca teknik değil, ahlâkî ve siyasî tercihtir. Uzman "nasıl yapılır?" sorusuna cevap verebilir; fakat "kimin için yapılmalı?" sorusunun cevabı toplumla birlikte verilmelidir.

Jürgen Habermas'ın kamusal alan düşüncesi burada önem kazanır. Habermas, yurttaşların eşit biçimde tartışabildiği ve ortak meseleler hakkında akıl yürütebildiği bir kamusal alanın demokratik toplumun temeli olduğunu savunur. İstanbul'da gerçek katılım, belediyenin önceden hazırladığı projeyi halka sunup birkaç görüş toplaması değildir. Katılım, gündemin birlikte belirlenmesiyle başlar. İnsanların yalnızca proje hakkında konuşması değil, hangi projenin gerekli olduğuna karar vermesi gerekir. Aksi hâlde toplantılar demokrasi üretmez; yalnızca bürokratik meşruiyet sağlar.

Bu nedenle mahalle meclisleri sembolik yapılar olmaktan çıkarılmalıdır. Belirli bütçeler üzerinde söz sahibi olan, yerel ihtiyaçları önceliklendiren ve belediyeden hesap sorabilen kurumsal yapılar hâline gelmelidir. Bir mahallede kreş mi, otopark mı, park mı, sağlık merkezi mi gerektiğine yalnızca merkezî masa karar vermemelidir. O mahallede yaşayanlar, kararın gerçek sahibi olmalıdır. Katılımcı bütçe uygulamaları bu bakımdan önemlidir. Belediye bütçesinin belirli bir bölümü doğrudan mahallelerin ve yerel toplulukların kararına açılmalıdır. Çünkü demokrasi, yalnızca yöneticiyi seçmek değil, kaynağın nasıl kullanılacağına katılmaktır.

Elinor Ostrom'un müşterekler üzerine çalışmaları, İstanbul'un kamusal varlıklarını yeniden düşünmek için güçlü bir zemin sunar. Ostrom, ortak kaynakların yalnızca devlet veya piyasa tarafından değil, yerel topluluklar tarafından da sürdürülebilir biçimde yönetilebileceğini gösterir. İstanbul'un kıyıları, bostanları, parkları, meydanları, koruları ve kültürel mirası yalnızca kamu mülkiyeti olarak değil, müşterek varlıklar olarak ele alınmalıdır. Müşterek, herkesin sınırsızca kullanacağı alan değil; herkesin sorumlulukla koruyacağı ortak değerdir.

Bu anlayış, kamusal alanların ticarileştirilmesine karşı da güçlü bir itiraz üretir. Bir meydanın kafelerle, reklamlarla ve özel etkinliklerle doldurulması onu canlı kılmaz; bazen kamusal niteliğini yok eder. İnsanların para harcamadan oturamadığı, çocukların özgürce oynayamadığı, yaşlıların dinlenemediği bir alan teknik

olarak halka açık olsa bile gerçekte kamusal değildir. Kamusal alanın ölçüsü mülkiyet kaydı değil, eşit erişimdir.

Richard Sennett'in "açık şehir" yaklaşımı da İstanbul için kurucu bir önem taşır. Sennett, şehrin bütünüyle tamamlanmış, katı ve denetlenmiş bir yapı değil; farklılıkların karşılaştığı, sürprize ve değişime açık bir alan olması gerektiğini savunur. İstanbul'un geleceği, birbirine kapalı sitelerden, tek işlevli bölgelerden ve güvenlik duvarlarından oluşamaz. Şehir, farklı sınıfların ve kimliklerin birbirini görmeden yaşadığı adacıklara bölündükçe güvenli değil, kırılgan hâle gelir. Toplumsal temasın azaldığı yerde önyargı büyür.

İstanbul'un yeniden kurulması, merkezî idare ile yerel yönetimler arasındaki yetki çatışmasının da çözülmesini gerektirir. Şehir, kurumlar arası siyasî rekabetin rehinesi olmamalıdır. Su, ulaşım, afet, çevre ve barınma gibi konular günlük siyasî hesapların üzerinde ele alınmalıdır. Fakat bu, denetimsiz bir teknokrasi anlamına gelmemelidir. Tam tersine, karar süreçleri şeffaflaştırılmalı, ihale ve imar verileri halka açık olmalı, kent suçları karşısında bağımsız denetim mekanizmaları kurulmalıdır.

Çocukların kent yönetimine katılması da sembolik bir jest değil, ahlâkî zorunluluktur. Çocukların güvenle yürüyemediği, oynayamadığı ve nefes alamadığı bir şehir, yetişkinler için de iyi değildir. Kent planlaması en hızlı, en güçlü ve en zengin kullanıcıya göre değil; en kırılgan olana göre yapılmalıdır. Bir şehir tekerlekli sandalyeye, çocuk arabasına, yaşlı bedenine ve yoksul yurттаşa uygunsu medenîdir.

İstanbul'un geleceği yeni bir mimarî projeden önce yeni bir siyasî ahlâk gerektirir. Bu ahlâk, kenti kazanç nesnesi değil müşterek hayat olarak görmelidir. Şeffaflık, katılım, sosyal adalet, ekolojik sınırlar ve mahalle dayanışması bu yeni düzenin temelidir. İstanbul'u kurtaracak olan daha büyük projeler değil, daha büyük bir yurttaşlık bilincidir.

Çünkü İstanbul'u yeniden kurmak, yalnızca binaları düzenlemek değildir; insanlarla şehir arasındaki bozulmuş sözleşmeyi yeniden yazmaktır.

Filozof Kirpi: "Şehir, yöneticilerin eseri değil; içinde yaşayanların müşterek iradesidir. Halkın sustuğu yerde kent değil, yalnızca emlak büyür."