

Nüfusu ve Kentleşmesi Bağlamında Geçmişten Geleceğe İstanbul (İstanbul'un Dünü, Bugünü ve Yarını Üzerinde Düşünceler)

Ahmet Mithat KIZIROĞLU ¹ ve Yeşim OCAK ²

¹ Maltepe Üniversitesi ahmetkiziroglu@maltepe.edu.tr, 0000-0002-1957-5942

² Piri Reis Üniversitesi, yocak@pireis.edu.tr, 0009-0001-2332-8426

Özet

Tarih boyunca görülen değişik medeniyetler kent adını verdiğimiz yerleşim yerlerinde doğarak gelişmiştir. Tarımla uğraşmaya başlama yerleşik düzene geçişi, yerleşik düzene geçiş de medeniyetleri başlatmıştır. Başlangıçta birkaç kişiden oluşan küçük üniteler şeklinde birlikte yaşayan insanlar, tarihsel süreçte büyük nüfusa sahip gruplar halinde birlikte yaşayan topluluklara evrimleşerek inşa ettikleri kentlerde yaşamaya başlamışlardır. Kent kavramında meydana gelen değişimlere paralel olarak medeniyetler de büyük değişim ve dönüşüm göstermiş, kentler ile medeniyetlerin dönüşümü birbirini besleyen süreçler olmuştur. Günümüzün kentleri; bilim, sanayi, teknoloji, ulaşım, iletişim, ticaret, kültür ve sanat merkezleri durumuna gelmiştir. Dünya üzerindeki insanların çoğunluğu kentlerde yaşamaya başlamasıyla birlikte kentlerin nüfusları ve büyük kentlerin sayısı giderek artmaya başlamıştır. İstanbul; coğrafi konumu ve sahip olduğu özellikleri nedeniyle dünya üzerinde özel bir yeri ve önemi olan kentlerden biri durumuna gelmiştir. Tarih boyunca dünya üzerinde sahip olduğu ticaret ve liman kenti olma özelliğini geleceğe uzanan yolda da koruyacak ve gelişmesine devam edecektir.

Anahtar Kelimeler: Türkiye ve İstanbul, İstanbul, Bizantion (Byzantion), Konstantinapolis, Dünya Kenti İstanbul.

In The Context Of Population And Urbanization Istanbul From Past To Future

(Thoughts On The Past, Present And Future Of Istanbul)

Abstract

Throughout history, different civilizations have been born and developed in settlements we call cities. The beginning of agriculture led to the transition to settled order, and the transition to settled order led to civilizations. People, who initially lived together as small units consisting of a few people, evolved into communities living together in groups with large populations in the historical process and started to live in the cities they built. In parallel with the changes in the concept of the city, civilizations have also undergone great change and transformation, and the transformation of cities and civilizations have been processes that feed each other. Today's cities have become centers of science, industry, technology, transportation, communication, trade, culture and art. As the majority of people in the world starting to live in cities, the population of cities and the number of large cities have started to increase gradually. Istanbul has become one of the cities with a special place and importance in the world due to its geographical location and its characteristics. It will preserve its characteristic of being a trade and port city in the world throughout history and will continue to develop in the future.

Key Words: Turkey and Istanbul, Istanbul, Byzantion. Constantinople, İstanbul: World City.

Atıf için,

Kızıroğlu, A. M. ve Ocak, Y. (2025). Nüfusu ve Kentleşmesi Bağlamında Geçmişten Geleceğe İstanbul (İstanbul'un Dünü, Bugünü ve Yarını Üzerinde Düşünceler). *Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Dergisi*, 7(1), 1-16. doi: 10.56493/nkusbmyo.1625779

1. Giriş

Tarih boyunca kentler; insanların yerleşme, barınma, çalışma, dinlenme ve eğlenme gibi ihtiyaçlarını karşılamak için oluşturulan karmaşık, farklı, örgütlü büyük nüfus kitlelerini barındıran yerleşim alanları olarak karşımıza çıkmaktadır (Harrisson, 1978: 5-8, Keleş, 1998: 54-56). Günümüzde dünya nüfusunun büyük çoğunluğu kentlerde yaşamakta, toplumları etkileyen her türlü değişim bu yerleşim birimlerinde gerçekleşmektedir (Kıray, 2007: 27-28, Tüfekçi, 2002: 18-20). Birbirlerinden çok farklı özelliklere sahip olmakla birlikte dünyadaki (özellikle büyük kentlerin) fonksiyonları ve şekilleri yönünden birbirlerine oldukça benzediklerini görmekteyiz (Harris and Ullman, 2002: 54-56). Kentlerin sayısının genel olarak sanayi devrimiyle birlikte artmaya ve insanların modernleşme deneyimlerini buralarda yaşamaya başladığı, yerel yönetim faaliyetlerinin de ilk olarak bu mekânlarda sistemli bir hale getirildiği görülmektedir (Mumford, 2007: 547-551, Aslanoğlu, 2000: 105-107, Ertürk ve Sam, 2009: 96-99).

Dünyada yaşanan küreselleşme süreci bağlamında, dünya ekonomisi ve siyasetine küresel ölçekli büyük metropolitan kentlerde yön verilmektedir (Hatt and Reiss, 2002: 32-33, OECD, 2011: 1-3). Yaşanan bu süreçte sahip oldukları özellikleri nedeniyle diğerlerinden öne çıkan kentlere Dünya Kenti (World City) adı verilmekte olup, İstanbul da bu kentler arasında yerini almaktadır (Ertürk ve Sam, 2009:107-111). Çoklu etnik yapıya sahip olan ve çoğunlukla da enformel (biçimsel olmayan) sektörü barındıran dünya kentleri, günümüzde uluslararası sermayenin para ve mal hareketlerinin yönlendirildiği merkezlerdir (Doğan, 2002: 26-34, Tekeli, 1996: XIX).

Önümüzdeki yıllarda dünya üzerinde yaşamakta olan insanların çoğunluğunun yaşamlarını kentlerde sürdürmeye başlayacakları da görünen bir gerçektir. Bu nedenle Birleşmiş Milletler içinde bulunduğumuz yeni binyılı “Kentsel Binyıl- Urban Millenium” olarak adlandırmaktadır (OECD, 2017:17). Günümüzde gelişmiş birçok ülkede nüfusun tamamına yakını kentlerde yaşamakta, gelişmekte olan birçok ülkede ise çok büyük nüfusu barındıran mega (devasa) kentler ortaya çıkmış bulunmaktadır. Kentli nüfusun hızla artması biçiminde yaşanan bu süreç; toplumların sosyo-ekonomik yapılarını derinden etkilerken, yaşamın doğallığını bozmakta ve insani niteliğinin kaybolmasına neden olmaktadır (Tatlidil, 1989: 4-5, Türkdogan, 2006: 208-210). 20. Yüzyılın sonlarından (21. Yüzyılın başlarından) itibaren yaşanmakta olan bu kentleşme hızlı ve çarpık kentleşme süreciyel karşı karşıya olan ülkelere birisi de bizim ülkemiz olan Türkiye’dir. Yaşanan bu sorunlu sürecin Türkiye’de en bariz şekilde yaşandığı kent ise Türkiye nüfusunun yaklaşık %15-17’sinin yaşadığı kent olan İstanbul’dur.

Yapmış olduğumuz bu çalışmanın amacı; İstanbul’un geçmişte yaşadığı, halen yaşamakta olduğu hızlı göç ve çarpık kentleşmesi bağlamında bu sürecin önemli köşe taşlarını belirleyerek, beraberinde getirdiği sorunlarını ortaya koymak ve gelecekte nasıl bir İstanbul ile karşılaşacağımıza yönelik bir öngöründe bulunmaktır. 1950’li yıllardan itibaren hızlı göç olarak kentleşmesini sürdüren ve bu süreci de oldukça çarpık bir biçimde yaşayan İstanbul, sürecin beraberinde getirdiği sorunlara çözüm bulmaya çalışmaktadır. Çalışmada İstanbul’un yaşadığı durum tarihsel süreç doğrultusunda ele alınmaktadır. İstanbul’un sorunlarının giderek büyüyerek içinden çıkılmaz hale geldiği, kentin giderek kırsallaşan ve köylüleşen bir görünüme bürünmesi ise çok dikkat çekmektedir.

2. İstanbul’un Sahip Olduğu Özellikleri ve Adları

Asya ve Avrupa gibi iki büyük ve eski kıta ile Karadeniz ve Akdeniz gibi iki kadim denizin birbirine kavuştuğu merkezi bir konumda yer alan İstanbul’un en önemli özelliği ya da var olma sebebi sahip bulunduğu coğrafi konumdur (Bozlağan, 2012: 21-22). Var olduğu günden bu yana yaşanan tarihsel süreç içinde önce Yunan, ardından sırasıyla Roma İmparatorluğu, Bizans İmparatorluğu, Latin Krallığı, Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti’ne ev sahipliğini üstlenen İstanbul’da tüm bu medeniyet ve kültürler iç içe geçerek kaynaşmıştır. Böylesine zengin bir geçmiş, kültür birikimi ve çeşitliliğine sahip olan bir kenttir İstanbul. Sahip olduğu stratejik ve jeopolitik konumu nedeniyle İstanbul tarihsel süreç içinde yaşanan tüm zamanlarda Doğu ile Batı uygarlık ve kültürlerini bir araya getiren ticari bakımdan önemli, zengin bir siyasi güç merkezi olmuştur. Bu özelliklerini günümüzde de sürdürmeye devam etmektedir.

İstanbul Boğazı sayesinde kent, dünya üzerinde iki eski kıta ve denizi birleştiren tek kent olma unvanını da kazanmış olup kuzey sınırları Karadeniz’e, güney sınırları Marmara Denizi’ne, batı sınırı Ergene Nehri Havzası’na dayanırken doğu sınırı ise Kocaeli Sıra Dağları ile çevrilmiş bulunmaktadır. İdari açıdan sınırlarına bakıldığında ise kentin; batı sınırı Tekirdağ ve Kırklareli kentlerine, doğu sınırları ise Kocaeli (İzmit) ve Yalova illerine dayandığı görülmektedir. İstanbul’un sahip olduğu topraklarının yaklaşık %35’i Asya kıtasında yer alırken %65’lik bir kısmı ise Avrupa kıtasında bulunmaktadır (İstanbul Dergisi, 2005: 47-49). Bu açıdan bakıldığında İstanbul’un daha çok bir Avrupa kenti durumunda olduğunu da söylemek mümkündür. Marmara Denizi ile onun uzantısı durumunda bulunan Haliç arasında kalan, Sarayburnu’nu, Topkapı Sarayı’nı, Ayasofya Camii’ni ve Sultanahmet Meydanı’nı içine alan, adeta bir kartal başını andıran ve “Tarihi Yarımada” olarak adlandırılan bölgenin, kentin merkezini oluşturduğunu söylemek mümkündür. Stratejik ve jeopolitik konumu, kadim deniz ve ticaret yollarının kesiştiği bir yerde bulunduğu için İstanbul içinde yaşayan halk tarafından her zaman “Taşı toprağı altın” olan bir kent olarak görülmüş ve adlandırılmıştır.

Genel olarak ılıman Akdeniz ile nemli Karadeniz iklim şartlarının hüküm sürdüğü İstanbul “Yedi Tepeli Şehir” olarak da adlandırılmaktadır (Pekin ve Dinç, 2004: 41-45, İstanbul Valiliği, 2000: 144-146). İstanbul’un ormanlık olan bitki örtüsünün ise

zaman içinde yerleşim amacıyla hunharca yok edildiği görülmektedir. Kente binlerce yıldan beri devam eden zararlı insan müdahaleleri günümüzde de hızlı bir biçimde devam etmektedir (İTO, 2008: 10-20).

İstanbul'un adı birçok dilde farklı biçimde söylenmekte olup ve yaklaşık olarak 135 farklı isimle zikredilmektedir. Evliya Çelebi'nin ünlü Seyahatnamesinde de İstanbul'un farklı batı ve doğu dillerinden derlenmiş olan 25 ayrı isme yer verildiği de görülmektedir (Kahraman ve Dağlı, 2004: 25-28). Kentin merkezi olarak kabul edilen ve ilk olarak üzerinde kurulduğu değerlendirilen "Tarihi Yarımada"'nın ilk adı Licus ya da Liğos'tur. "Yedi Tepeli Ada" deyişinin kökeninde ise kentin yedi tepeli bir yarımada üzerinde kurulmuş bulunmasından kaynaklandığı ve Latin'ce ya da Yunan'ca (Grekçe)'dan alınan coğrafi bir terim olduğu değerlendirilmektedir. Kentin Licus ya da Liğos olarak bilinen adı zaman içinde değişime uğrayarak Antik Çağ'dan itibaren Bizantion adına dönüşmüştür. Dünyaca bilinen ve 20. Yüzyıla kadar da kullanılagelen Konstantinopolis adının ise; IV. yüzyılda kenti yeniden imar edip büyüten Bizans İmparatoru I. Constantinus'a ithafen verildiği görülmektedir (İstanbul Dergisi, 2005: 46-47). Kentin adı Osmanlıların kenti 1453 yılında fethetmesinin ardından değişik biçimlerde söylenen "İstanbul" olarak Türkçeleştirilmiş ve değiştirilmiştir. Kentin İstanbul olarak anılan isminin de rivayete göre; Bizans İmparatorluğu zamanından beri kullanılan ve Yunanca (Grekçe'de)'da "kentte" manasına gelmekte olan "Eis tin polin" kelimesinden türetildiği ifade edilmektedir (Kana, 2005: 10). Yunanca günlük konuşma dilinde kente doğru anlamına gelen ve oldukça fazla kullanılan "Eis ten poli" ifadesinin zamanla Stimbol, Estantul, İstambol şeklinde değişime uğrayarak İstanbul biçimine dönüştüğü anlaşılmaktadır (Ana Britannica, Cilt 17: 60-61). Kentin 1453 yılında fethini müteakip Osmanlı İmparatorluğu döneminde ise İstanbul'un genel olarak; Mahrusa-i Saltanat, Darü-saltanat-ı Aliye, Dersaadet, Deraliyye, Asitane-i Aliye, Darül-hilafetül Aliye, Payitaht-ı Saltanat, Dergâh-ı Mualla ve Südde-i Saadet, İslambol ve son olarak İstanbul, gibi isimlerle anıldığı görülmektedir (Kırmızı ve Çalışkan, 2009: 17-19). 1923 yılında Cumhuriyetin ilanı ile başlayan Cumhuriyet döneminde, Türkçe'nin sadeleştirilmesi çalışmaları kapsamında kentin adının yazım şeklinin "İstanbul mu yoksa İstambol mu?" biçiminde kullanılması tartışılmış ve "İstanbul" adının kullanılması kabul edilmiştir (İstanbul Dergisi, 2005: 46-47).

3. İstanbul'un Nüfusu ve Kentleşmesi Bağlamında Tarihsel Gelişim Süreci

3.1 Tarih Öncesinde İstanbul

Marmaray inşaatının yapım çalışmaları sırasında yapılan kazılarda geçmişi yaklaşık 8500 yıl geriye dayanan bir mezarın ortaya çıkması, İstanbul'un tarihinin bildiğimiz zamanlardan çok daha eskilere dayandığını göstermiştir (Tunç, 2010: 44). Bzyantion'un çok eski çağlarda kent olmadan önce bir geçit olduğu, İstanbul Boğazı'nın da Karadeniz'in Ege platosuna doğru taşmasına neden olan bir tufan sırasında eski bir nehir yatağının vadisinin çökmesi sonucunda oluştuğu söylenmektedir (Yerasimos, 2000:6). İstanbul; insanlık tarihinin başlangıcından itibaren iskân edilmiştir (Meydan Larousse, 1971, Cilt 6: 486). Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin denizyoluyla dünya ile bağlantısını sağlayan İstanbul Boğazı'nın üzerinde bulunması, Haliç gibi doğal ve korunaklı bir limanın bulunması, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan bir ticaret yolunun üzerinde olması İstanbul'un yüzyıllar boyunca başkent olmasını sağlamıştır (Sönmez, 1996: 9-10).

Byzantion öncesinde İstanbul ve etrafına yayılmış bulunan yerleşim yerlerinin geçmişlerinin Paleolitik Çağ'a kadar uzandığı görülmektedir. İstanbul'un sahip olduğu yaklaşık bir milyon yıllık geçmişinin kanıtları Küçükçekmece Gölü'nün yakınındaki Yarımburgaz Mağarası'nda bulunmuştur. Mağarada yapılan kazılarda yaklaşık 500 bin yıl öncesine ait olan ve Homo Erectus'un kullandığı düşünülen aletler bulunmuştur. İstanbul'un neolitik çağına ilişkin en güzel kalıntılarına ise günümüzde kentsel dönüşüme uğrayan Fikirtepe'de ulaşılmıştır (Aydingün, 2008: 56-73, Pekin ve Dinç, 2004:66-68).

İstanbul'un Avrupa kıtasında merkezini oluşturan bölgede bulunan Haliç'in güneyinde kalan kısmına ilk olarak gelip yerleşik düzene geçme kavim Traklar'dır. Sami ırkından olan Fenikeliler ise Asya kıtasında bulunan Anadolu kıyısına yani Kadıköy'e yerleşen kavimdir (Yeni Türk Ansiklopedisi, Cilt 4: 1535). Frigler, Bitinler gibi kavimler ise M.Ö. XIII. Yüzyıldan itibaren Anadolu'ya geçerek İstanbul'un çevresi ile İstanbul Boğazı'nın iki yanında yerleşim yerleri oluşturmışlardır (Temel Britannica, Cilt 9: 116, Kuban, 1996: 15-17).

Antik çağdan itibaren zengin bir kent olduğu bilinen İstanbul'un zenginliğinin temelinde; doğu, batı, kuzey ve güney yönlerinde arasındaki geçiş yollarının kesişme noktasında bulunması nedeniyle ticaret, balıkçılık ve İstanbul boğazını kuzey/güney yönünde geçen ticaret gemilerinden alınan vergiler bulunmaktadır. En eski çağlardan bu yana önemli bir ticaret merkezi olan İstanbul bu özelliğiyle tarihe zengin tüccarları, bol ve çok çeşitli malları olan zamanına göre çok gelişmiş olan ticari hayatının varlığıyla geçmiştir (İTO, 2008: 26-27). Kentin gelir kaynaklarını kaynağında; gümrük vergileri, transit ve liman ücretleri, kente getirilen mallardan alınan vergiler, balıkçılık ve ticaretten elde edilen kazanç bulunmaktaydı (Arslan, 2010: 374-376). Önceleri Karadeniz'den Akdeniz'e ve daha sonraları ise batıdan doğuya ve doğudan batıya doğru giden ticaret yollarının kesiştiği noktada bulunan İstanbul'un en önemli özelliği ticari işlevi olmuştur. İstanbul bu özelliğini günümüzde de korumakta ve sürdürmektedir.

3.2 Bizantion (Byzantion) Döneminde İstanbul

Bizantion (Byzantion) döneminde İstanbul'da üç ayrı kent bulunmaktaydı. Bunlardan ilki; İstanbul'un Anadolu yakasında kurulmuş bulunan ve eskiden "Körler Ülkesi- Kalkhedon" olarak adlandırılan günümüzün Kadıköy ilçesi, ikincisi günümüzde Fatih ilçesi ile Eminönü semtinin üzerinde olduğu "Tarihi Yarımada"'da kurulmuş bulunan "Byzantion", üçüncüsü ise; bugünkü Silivri ilçesi sınırları içinde bulunmakta olan "Selymbria" kenti idi. Yukarıda da belirtildiği üzere coğrafi konumu nedeniyle kentin ticari, askeri ve stratejik önemi zamanla giderek artmış, kentin ana gelir kaynağı ve uğraş alanı ticaret olduğu için de İstanbul'da birçok farklı halkın bir arada yaşadığı kozmopolit bir yapı oluşmuş, kent dünyaya açık bir kent görünümü kazanmıştır.

Kent bir ticaret kenti olması dolayısıyla çok zengin olduğu için birçok ulusun iştahının kabartmış ve kente göz diken bu uluslar tarihin hemen her döneminde kenti ele geçirmek istemişlerdir. Ancak kentin uzun uğraş ve çatışmalar sonucunda ele geçirildiği takdirde çok zarar görüp tahribata uğrayacağı düşünüldüğünden olsa gerek zamanın hâkim güçleri tarafından ele geçirilmektense yüksek haraç ve vergiye tabi tutulması tercih edilmiştir. Kent bu düşünce doğrultusunda çoğunlukla korunan bir kent durumunda olmuştur. Döneminin önemli ve oldukça büyük bir ticari merkezi duruşunda bulunan kent; M.Ö. 513 yılında önce Persler, Pers'lerin ardından sırasıyla M.Ö. 479 yılında Spartalı'lar, Atinalı'lar tarafından ele geçirilmiş ve Delos Birliği'ne dahil edilmiştir (M.Ö. 476-475). Byzantion; en sonundakente hâkim olan Bitinya kralı IV. Nikomedas tarafından M.S. 74'te vasiyet etme yoluyla Roma İmparatorluğu'na bırakılmış ve Roma'ya bağlanmıştır (Axis 2000, Cilt 6: 342, Temel Britannica, Cilt 9: 115-116, Ana Britannica, Cilt 17: 60-61).

3.3 Roma İmparatorluğu Döneminde İstanbul (Konstantinopolis)

İstanbul Roma İmparatorluğu'nun egemenliğine girdikten sonra siyasi, ekonomik sebepler ve taht kavgaları nedeniyle yağmalanmaya, yıkıma katliamlara maruz kalmıştır (Bozlağan, 2012: 43). İstanbul; Roma İmparatorluğu bünyesinde yaşanan iç çatışma sürecinde ise zamanın Roma İmparatoru Septimus Severus tarafından M.S. 196 yılında ele geçirilmiş ve yağmalanıp yakılıp yıkılmıştır. İmparator Septimus Severus üç yıl gibi çok uzun süren zorlu bir kuşatmadan sonra ele geçirdiği İstanbul'u hırsını yenemeyerek önce yakıp yıkıp yerle bir etmiş, daha sonra ise bu güzel kente yaptığı kötülüklerden dolayı pişman olup harekete geçerek yeni baştan yeniden inşa etmiştir (Temel Britannica, Cilt 9: 117, Yerasimos, 2000: 25-26).

I. Constantinus (Büyük Konstantin, M.S. 272-337) ise; İstanbul'un stratejik ve jeopolitik önemini M.S. 324 yılında Licinius ile İstanbul yakınlarında girdiği iki savaştan sonra anlayarak kentin sahip olduğu coğrafi konumun sağladığı tüm imkânlardan yararlanmaya başlamıştır (Bozlağan, 2012: 47-48, Pekin ve Dinç, 2004:71-72). Kentin sahip olduğu potansiyeli gren İmparator I. Constantinus'un, İstanbul'u önemli bir dünya merkezi olan kent durumuna getirme kararını vermiştir. Bu kararı doğrultusunda da İstanbul, M.S.330 yılında Bizans İmparatorluğu'nun başkenti olmuştur. Önceleri birkaç bin kişinin yaşadığı kent başkent olduktan sonra İmparator tarafından hızla 200 bin nüfuslu bir şehir haline getirilerek korunmasını sağlamak amacıyla surlarla çevrilmiştir. (Belge, 2007: 2-3, İTO, 2008:38-39, Yeni Türk Ansiklopedisi, Cilt 4:1535). İstanbul'u Roma şehrine benzer biçimde şekillendirip yeniden kurarak Roma'daki belediye teşkilatına benzer şekilde düzenleyen I. Constantinus, kenti ikisi sur dışında olmak üzere toplam 14 bölgeye (region) ayırmıştır (Tunç, 2010: 149-152). Bu yeni düzenlemelerden sonra Nea (Yeni) Roma olarak adlandırılan kentin adı da zamanın ruhuna uygun olacak biçimde "Konstantinopolis" olarak değiştirilmiştir. İstanbul bin yıldan daha uzun süren tüm Ortaçağ boyunca Hristiyanlık din ve kültürü ile sanatın, ara ara da siyasi ve ekonomik açıdan en önemli merkezi olmuştur.

Roma İmparatorluğu M.S. 395 yılında Doğu ve Batı Roma İmparatorluğu olmak üzere ikiye bölününce Konstantinopolis Doğu Roma olarak da bildiğimiz Bizans İmparatorluğu'nun başkenti olmuştur. Bu tarihten itibaren de Hristiyanlık açısından kutsal ve önemli birçok eşya ve eser (rölikler) de İstanbul'a getirilip burada toplanmaya başlamıştır. Anlattığımız bu dönemden günümüze dek ulaşan en önemli anıt ise hepimizin "Çemberlitaş" diye bildiğimiz ve bulunduğu semte adını veren çemberlerle bezeli taş sütundur. Konstantinopolis; Batı Roma İmparatorluğu M.S. 476 yılında yıkılınca Hristiyan âleminin de yegane başkenti olmak durumuna yükselmiştir (Ana Britannica, Cilt: 17: 60, Ödekan, 1996: 109, Yerasimos, 2000: 28-29).

Kentin nüfusu İmparator I. Justinianus döneminde (M.S. 527-566) bir milyonu aşmıştır. İstanbul M.S VI. Yüzyıla gelindiğinde ise Akdeniz'in de en büyük ve önemli ticaret merkezi ve dünyanın en büyük kenti haline gelmiştir. Kentin merkezi ve kalbi İmparator I. Justinianus döneminde Tanrının evi olarak nitelendirilen "Ayasofya" kilisesi, İmparatorun konutu olan "Saray" ve saraylılar ile halkın bir araya gelip bulunduğu yegane yer olan "Hipodrom" olmuştur (Yeni Türk Ansiklopedisi, Cilt 4:1535-1536). Dönemin seyyahlarının anlattıklarına göre Konstantinopolis kenti bu dönemde dünyadaki altın ve gümüşün yarısına sahip olan bir kenttir. Çok zengin, bayındır ve gösterişli bir Akdeniz başkentidir. Mısır, Suriye, Kuzey Afrika ve Trakya'da Konstantinopolis'in ihtiyaç duyduğu ürünleri karşılamak amacıyla yeni tarım alanlarının açılmış ve bu ülkelerdeki kentler de giderek büyüyüp zenginleşmeye başlamışlardır. Bu yönü ile bakıldığında Konstantinopolis, çevresinde bulunan ülkeleri ve onların kentlerini büyütüp geliştiren ve yeni kentler doğuran bir başkent durumundadır (İTO, 2008: 131-132). Ancak Konstantinopolis de tarihin her döneminde olduğu gibi hem İmparator I. Constantinus hem de İmparator I. Justinianus döneminde büyük göç sorunuyla karşı karşıya kalmıştır. Bu sorun günümüzde de devam etmektedir.

Roma İmparatorluğu dönemine baktığımızda kentin uluslararası bir “antrepo kent” şeklinde olduğu görülmektedir. Kentte gelen ve burada bulunan iş adamları (tüccarlar), dönemin en güçlü parasıyla iş yapan, dünyaya açık, girişimci, çok dil bilen ve çok kimliğe sahip olan kişilerdir. Kentin bugün de sorun olan iâşesi (beslenmesi) ise dışarıdan getirilen gıda maddelerine bağlı bulunmaktadır. Kentin bu sorununun tarih boyunca olduğu gibi günümüzde de devam etmekte olduğu görülmektedir (İTO, 2008:43-53, Pekin ve Dinç, 2004: 73-80).

Konstantinopolis’e; M.S. 440 yılında önce Türk kökenli Hunlar, ardından M.S VII. yüzyılda Sasaniler, M.S VIII. yüzyıla gelindiğinde Bulgarlar ve Araplar, M.S IX yüzyılda ise Ruslar ve Bulgarların saldırmış ancak defalarca kuşatılan bu kent bir türlü ele geçirilememiştir (Ana Britannica, Cilt 17: 60). İslamiyet M.S VII. yüzyıldan itibaren doğuda yükselmeye başlayınca Suriye, Filistin ve İskenderiye’nin Arapların denetimine girmiştir. Bu nedenle Konstantinopolis’in Mısır ve Suriye gibi tahıl depoları olan ülkeler ve Uzakdoğu ile olan ticari ilişkileri zayıflamıştır. Ancak buna rağmen M.S. X ile XII. yüzyıllar; bünyesinde birçok Suriye, İtalyan, Rus, Bulgar ve Müslüman kökenli iş adamı ve tüccarı barındırdığı için Konstantinopolis’in ticari açıdan en parlak dönemi olmuştur (İTO, 2008: 60-78).

1071 yılında zamanın Selçuklu Devleti Sultanı olan Alparslan’ın, Bizans İmparatoru IV. Romanos Diogenes’i Malazgirt Savaşı’nda yenmesinin ve Anadolu’nun kapılarının Türklere açılmasının ardında Bizans İmparatorluğu güç duruma düşmüştür. Zor durumda kalan Bizans İmparatoru Türklere karşı Batı’dan yardım istemek zorunda kalmıştır. İmparatorun bu talebi üzerine Avrupa ülkelerince papazların da kışkırtmaları sonucunda hem Bizans’a destek vermek hem de kutsal toprakları kurtarmak amacıyla “Haçlı Seferleri” başlatılmış, ancak Türklere karşı Haçlıları kullanarak hayatını devam ettirmeyi ayakta kalmayı amaçlayan Bizans İmparatorluğu önce Haçlılara, ikiyüz elli yıl sonra da Türklere yenilip yok olmaktan kurtulamamıştır (Yerasimos, 2000: 125-128).

Konstantinopolis, Avrupa’da oluşturulan haçlı ordusu ile 1204 yılında başlatılan IV. Haçlı seferi sırasında, Anadolu’ya geçip Kudüs’e gitmek üzere kente gelen, ancak kentin zenginliğini görüp dayanılmaz cazibesine kapılan Haçlı ordusu tarafından önce işgal edilip ele geçirilmiş, sonrasında ise vahşice yağmalanarak tahrip edilmiştir. (Kuban, 1996: 154-156). Konstantinopolis’te 1204 yılında bir Latin Krallığı kurulmuş, bu krallık döneminde (1204-1261) Venedikliler’e çok önemli imtiyazlar verilmiştir. Bu imtiyazlar doğrultusunda kent ve İstanbul Boğazı’nın kontrolü Venedikliler’in eline geçmiş ve kent adeta Venedik’e bağlı bir kent haline gelmiştir (İTO, 2008: 86-87). Kent 1261 yılına kadar Latin Krallığı’na merkezlik yapmış, 1261 yılına gelindiğinde Selçuklu Devleti’nin de desteğini alan Bizans İmparatoru tarafından Latinlerden geri alınmıştır (Yeni Türk Ansiklopedisi, Cilt 4: 1536, Pekin ve Dinç, 2004: 83-84).

1308 yılında Selçuklu Devletinin sona ermesinin ardından Bizans İmparatorluğu bir Türkmen boyu olan Osmanlılar Beyliği ile komşu olmuştur. 1400’lü yıllara gelindiğinde Bizans İmparatorluğu’nun elinde sadece Konstantinopolis kalmış, bunun dışında Anadolu’da neredeyse hiç toprağı kalmamıştır. Bizans İmparatorluğunun sonu gelmiş olup çökmek üzeredir. Osmanlılar 1453 yılında kenti ele geçirince de Bizans İmparatorluğu’nun çöküşü tescillenmiş, İstanbul ise tarih boyunca her zaman olduğu gibi çöken Bizans İmparatorluğun küllerinden anka kuşu misali Osmanlı İmparatorluğu ile birlikte yeniden doğmuştur (Yeni Türk Ansiklopedisi, Cilt 4: 1535-1537, İTO, 2008: 87-89).

3.4 Osmanlı Döneminde İstanbul

Osmanlılar aslında İmparator III. Andronikos (1296-1341) döneminden itibaren Konstantinopolis’te varlık göstermeye başlamışlardır. 14. yüzyılda kentin surları dışında kalan her yer Osmanlıların eline geçmiş, Bizans İmparatorluğu Osmanlılara yıllık vergi ödemeye başlamıştır. Ayrıca Bizans İmparatorları giriştikleri savaşlar esnasında da para karşılığında Osmanlı askerlerini kullanır olmuşlardır. Bu arada Orhan Bey ile Aydınlu Umur Bey Bizans İmparatoru VI. İoannes Kantakuzenos (1347-1354) ile yakın dost olmuşlardır. Özellikle Osmanlı Orhan Bey, Bizans’ın içişlerine, hatta imparatorların tahta çıkmasında bile etkili olmaya başlamıştır. Orhan Bey evlendikten sonra Nilüfer Hatun adını alan imparatorun kızıyla evlenmek suretiyle imparatorun damadı sıfatına da sahip olmuştur (Kuban, 1996: 158-159).

Osmanlı Padişahı I. Beyazıt (Yıldırım) ise Konstantinopolis’i; 1390, 1395, 1397 ve 1400 yıllarında olmak üzere toplam dört defa kuşatmasına rağmen kenti bir türlü ele geçirememiştir (İnalçık, 1996: 22-23, Yeni Türk Ansiklopedisi, Cilt 4: 1537). Osmanlı Padişahı II. Murad’ın ölümünün ardından tahta çıkan oğlu II. Mehmet (Fatih) zamanında (1451 yılında) Bizans İmparatorluğu enkazı durumundadır. Genç ve atik bir hükümdar olan II. Mehmet İstanbul’u fethetmeye karar vermesini müteakip ilk iş olarak Anadolu Hisarı’nın (Güzelcehisar) karşısına gelen mevkiye bir hisar (Rumeli Hisarı-Boğazkesen) yaptırmıştır (Meydan Larousse, 1971, Cilt 6: 490, Büyük Larousse, Cilt 11: 5857). Osmanlılar tarafından 6.Nisan.1453 tarihinde başlatılan kuşatma sonunda kent 29.Mayıs.1453 günü fethedilmiş ve Osmanlı Padişahı II. Mehmet’e başardığı bu büyük işten dolayı “Fatih” unvanı verilmiştir. Evliya Çelebi’nin Seyahatnamesinde bahsettiği “Peygamberimizin “Konstantiniyye mutlaka feth olunacaktır, onu fetheden komutan ne güzel komutan, onu fetheden asker, ne güzel askerdir.” şeklindeki hadisi şerifi de bu surette gerçekleşmiştir (İnalçık, 1996: 27-29, Kahraman ve Dağılı, 2004: 6-7).

Dünya ve Türk tarihinin dönüm noktalarından birisi olan ve bu fetihden sonra binyıldan fazla süren Orta Çağ’ı kapanmıştır. Yeni Çağ’ı başlatan bu olayla birlikte İstanbul da Osmanlı İmparatorluğu’nun başkenti (taht şehri) durumuna yükselmiştir (İnalçık, 1996: 27-29, Belge, 2007: 3-4). İstanbul’a gerçek kimliğini ve karakterini ise Osmanlı’nın uygarlığı ve kültür birikimi kazandırmıştır.

Sultan II. Mehmet (Fatih); yıkık dökük, harap ve bitap durumda olan kentin nüfusunun arttırmak için kente geri dönenler için bir takım özeltimiyaz/haklar ile vergi ayrıcalıkları sağlamış ve kente gelenlerin yerleşmeleri için yeni yerleşim yerleri ihdas etmiştir (Bozlağan, 2012: 58-59, İTO, 2008: 105-106).

Kentin yeniden inşa edebilmesi amacıyla padişah tarafından fermanlar çıkarılarak Osmanlı coğrafyasında bulunan tüm eyalet ve kentlerden ustalar, sanatkârlar ve izleyen dönemlerde ise savaş esirleri getirtilerek kentte iskân edilmişlerdir. Bu göçler ve yeni yerleştirilmeler sonucunda kentte, Türk, Rum, Sırp, Arnavut, Ermeni ve Yahudi kimliğine sahip kişilerden oluşan çok renkli bir demografik (nüfus) yapı oluşmuştur (Kuban, 1996: 186-188, Büyük Larousse, Cilt 11: 5858). Oluşan bu karışık nüfus etnik ve dini farklılıklarına göre belirlenen ve devletin sosyal yaşama müdahale etmediği, 50 ile 250 kişinin bir arada yaşadığı mahallelere yerleştirilmiştir. Kentin idari ve toplumsal bir kesitini de oluşturan mahalleler aynı zamanda sosyal hayatın da merkezi olmuşlardır (Gölbaşı, 2008: 121-122, Bozlağan, 2012: 95-96, Alada, 2008: 135-150). Osmanlı döneminde devletin güç ve kudretinin sembolü olan İstanbul, coğrafi olarak stratejik bir konuma sahip olmasına rağmen, genel olarak Osmanlı ülkesi ile diğer ülkelerden gelen mal ve ürünlerin toplanıp bir araya getirildiği günümüzün antrepolarına benzer bir işlev görmeye devam etmiştir (Eldem, 1996: 135-137).

Osmanlı Padişahı Sultan I. Selim (Yavuz)'ın 1517 yılında Mısır'ı Osmanlı topraklarına katmasının ardından, İstanbul başkentlik görevinin yanı sıra İslam âlemi halifelığının de merkezi durumuna gelmiştir. Halifelüğün gelmesiyle birlikte, dünyevi ve uhrevi gücü bünyesinde bir araya getiren İstanbul o güne dek hiçbir İslam ülkesi başkentinin ulaşamadığı güç ve itibara da ulaşmıştır (Ana Britannica, Cilt 17: 60-61, Bozlağan, 2012: 65-66).

Padişah Kanuni Sultan Süleyman'ın hüküm sürdüğü yıllarda İstanbul'da medreseler, kervansaraylar, hamamlar, has bahçeler ve köprüler yapılmış kent daha da mamur hale getirilmiştir. Bu haliyle büyük bir kentin sahip olduğu tüm özelliklere sahip olmuş, merkezinde yer alan Haliç ve Galata limanı ile Akdeniz'in en büyük ve işlek ticari limanı haline gelmiştir (İstanbul Valiliği, 2000: 154). XVI. yüzyılın başında zamanına göre oldukça büyük sayılabilecek bir kent olan İstanbul'da her zaman hizmet ve ticaret sektörlerine yönelik bir nüfus yapısı olmuştur. İstanbul'da kentte yaşayanların beslenme ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik tarımsal üretim az ve yetersiz olduğu ve kentin ana gelir kaynağını genel olarak transit ticaret oluşturduğundan haddinden fazla olan nüfusa sahip olan İstanbul halkını beslemek her zaman en önemli ve büyük sorun olmuştur (İTO, 2008: 127-130).

İstanbul XVII. yüzyılın sonlarında çağdaşı olan birçok büyük Avrupa kentini (Londra, Paris gibi) geçerek hem Avrupa kıtasının hem de Ortadoğu bölgesinin en büyük kenti durumuna gelmiştir. İstanbul'un nüfus artışı günümüze benzer biçimde göçlerle gerçekleşmiştir (Ana Britannica, Cilt 17: 60-62, İTO, 2008: 127-128, Mantran, 1996: 38-47). Osmanlı İmparatorluğu'nun son yıllarında Balkanlardan da göçmen çeken İstanbul'da gerçekleştirilen modernleşme ve batılılaşma çabaları, imar planları olmadığı için kentin dengesiz bir biçimde gelişmesine neden olmuştur. Robert Mantran XVII. Yüzyılın İstanbul'unu "mide kent" olarak nitelendirmiştir. Yazarın bu gözlem ve nitelendirmesi XX. yüzyılın ortalarına kadar geçerli olmuştur (İTO, 2008: 116-129).

Osmanlı İmparatorluğu'nun XVIII. yüzyıldan itibaren gerileme dönemine girmiş olmasına karşın İstanbul canlılığından, hareketliliğinden hiçbir şey kaybetmemiş ve zengin bir kent olarak hayatını sürdürmeye devam etmiştir. Ekonomisi ticarete hatta çok büyük oranda ithalata dayanan İstanbul'da bu dönemde bazı küçük imalat ve sanayi işyerleri, küçük dokuma atölyeleri ile Osmanlı ordusunun ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik tersane, baruthane, silahhane gibi kuruluşlar oluşturulmuştur. Bunların yanı sıra "Hassa Esnafı" olarak adlandırılan küçük özel sektör işletmeleri de ortaya çıkmıştır. Bu dönem içinde ülkenin sahip olduğu bazı hammaddeler İstanbul limanından yurt dışına ihraç edilmeye başlayınca o güne kadar genel olarak ithalata dayalı bir transit limanı görünümünde olan İstanbul limanı yavaş da olsa ihracat yapan bir liman da görünümüne bürünmeye başlamıştır (İTO, 2008: 173-179). Bu dönemde yine Avrupa'nın zengin ve güçlü tüccarıyla rekabet edilebilmesi amacıyla devlet, Müslüman olup da ticaretle uğraşan girişimci işadamları için "Hayriye Tüccarı" olarak adlandırılan özel bir uygulama başlatmıştır. Bu uygulama doğrultusunda Avrupalı tüccarlara sadece Batı ile ticaret yapma hakları verilirken, ayrıcalıklı olan "Hayriye Tüccarları"na ise Avrupa'nın yanı sıra Hindistan ve Uzakdoğu ülkeleriyle de ticaret yapma hakkı verilmiştir. Müslüman işadamlarına birtakım özel imtiyazlar tanıyan bu uygulama ancak 1876 yılına kadar sürebilmiştir (İTO, 2008: 179-180).

İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında 1838 yılında "Balta Limanı Anlaşması" imzalanmış, anlaşmanın yürürlüğe girmesiyle birlikte serbest ticaret düzenine geçilmiş ve anlaşma ile aynı zamanda diğer Avrupa devletlerini de anlaşma kapsamına alınmıştır. Osmanlı Devleti'nin aleyhine olan bu anlaşmanın sonucunda Osmanlı Devleti'nin gümrük kapıları başta İngiltere olmak üzere tüm Avrupa devletlerinin sanayi mallarına yönelik olarak ardına kadar açılmış ve Osmanlı Devletinin kendi gümrükleri üzerindeki denetim hakkı ortadan kalkmıştır. Bu durum 1934 yılına kadar da devam etmiş ve Osmanlı Devleti açık bir pazar haline gelmiştir. Bu durum doğrultusunda zaten zayıf olan Osmanlı ekonomisi daha da zayıf hale gelmiştir (İTO, 2008: 185-188). Tanzimat Fermanının ilan edilmesi (3.Kasım.1839) ise İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında yapılan bu kötü anlaşmanın siyasal yönden tamamlayıcısı olmuştur.

Tanzimat Fermanının ilan edilmesiyle birlikte İstanbul ticaretinin kalbinin attığı yer olan Galata ve Galata'nın iskelesi konumunda olan Karaköy iskelesi, giderek canlanarak İstanbul'un ticaret merkezi durumuna gelmiştir. Tanzimat Fermanının ilanı ile birlikte hızlı bir batılılaşma süreci yaşanmaya başlanmıştır. Bu süreç boyunca başta mimari olmak üzere, halkın yaşam biçiminde, eğitimde ve sanayide büyük yenilik ve değişiklikler gerçekleştirilmiş, trenler için yeni demiryolları ile garlar, gemiler için ise birçok rıhtım yapılmıştır. Genel olarak yabancılara ait bankaların, yabancı bankerlerin ve komisyonculukla geçinen kişilerin ikamet ettiği

yer olan meşhur Galata semti ise hızla bir finans merkezine görünümüne bürünmeye başlamıştır (İTO, 2008: 187-190, İstanbul Valiliği, 2000: 1156, Axis 2000, Cilt 6: 41-42).

Tanzimat döneminde başlayan kentin yeni baştan elden geçirilerek düzenlenmesi faaliyetleri 1853 yılında yaşanan Kırım Savaşı'ndan sonra daha da hızlanmıştır. Kırım Savaşı esnasında Osmanlı Devleti ile İngiltere ve Fransa arasında Rusya'ya karşı ittifak anlaşması yapılmıştır. Bu anlaşma gereğince cepheye gitmek amacıyla çok sayıda İngiliz ve Fransız askeri İstanbul'a getirilmiştir.

Rusya'ya karşı yapılan Osmanlı, İngiliz ve Fransız ittifakı nedeniyle, savaş alanına gitmek üzere binlerce İngiliz ve Fransız askeri İstanbul'a gelmiştir. Savaş boyunca yaralanan İngiliz ve Fransız askerleri İstanbul'da hastanelere dönüştürülen askeri kışlalarda (Selimiye Kışlası gibi)¹ tedavi edilmiştir. Savaş nedeniyle yaşanan bu durum İstanbul'da kentsel hizmetlerin ne kadar yetersiz olduğunun görülüp anlaşılmasını sağlamıştır. Bu durum doğrultusunda İstanbul'da belediye hizmetlerinin yerine getirilebilmesi amacıyla öncelikle bir belediye kurulmasının gündeme gelmesi üzerine ivedi olarak çalışmalara başlanılmıştır. Kurulması düşünülen belediye teşkilatı için Fransa'nın başkenti Paris örnek alınarak kentin 14 farklı bölgeye ayrılması planlanmış ve pilot uygulama için Beyoğlu (VI. Bölge) seçilerek ilk belediye burada kurulmuştur (Batur, 1996: 169-173). İstanbul genelinde geçmiş XVIII. yüzyılda dayanan işsiz ve evsizlerin sayısının artması sorunu ise günümüze dek önemini korumuştur. Gelir dağılımındaki adaletsizlik nedeniyle İstanbul günden güne hızlı bir biçimde yoksulluğun artmakta olduğu bir kent haline gelmiştir (Kuban, 1996: 317, Belge, 2007: 4-6).

XIX. yüzyılda dünyada yaşanan hızlı değişime bağlı olarak İstanbul'da da çok merkezli bir yapılaşma, gecekondulaşma, banliyöler ortaya çıkmış, kent içi ulaşım gelişmiş, ancak İstanbul çağdaşı olan diğer metropollerin düzeyine ulaşamamıştır. (Eldem, 1996:148-149, Ortaylı, 1996: 54-57). XIX. yüzyılın ortalarından itibaren küçük esnafların, zanaatkarların ve tüccarların ekonomik durumları her gün daha kötüleşmiş, iflas edenlerin sayısı artmış, loncalar eski güçlerini kaybederek dağılmış, gedik sistemi bitmiş, halkı koruyan ekonomik kurumlar da giderek yok olmuştur. Ticaretin kalbinin attığı yerler olan Eminönü ve Sirkeci semtlerinin etrafında, birkaçı günümüzde de ayakta duran yeni hanlar inşa edilmiş, Osmanlı devletinin ticareti faaliyetlerine ise devleti'ne borç veren Avrupalı tüccarlar ile yabancı ülkelerin misyon şefliklerinde görevli olanlardan yaptıkları işler karşılığında komisyon alan üst düzey bürokratlar ve günümüzde tefeci olarak nitelendirilen Galata bankerleri hakim olmuştur. Osmanlı Devleti yabancı bankerlerden (tefecilerden) aldığı borçlar nedeniyle 1875 yılından itibaren giderek ekonomik bir darboğaz ve sarmala girmiş, bu durum 1881 yılına gelindiğinde "Düyun-ı Umumiye (Genel Borçlar) İdaresi" adı ile anılan ve tamamen yabancıların kontrolünde olan bir kurumun oluşturulmasına kadar ileri gitmiştir (İTO, 2008: 192-194).

XIX. yüzyıl ile XX. yüzyıl başları ise Osmanlı Devleti için en sıkıntılı ve karmaşık dönem olmuştur. I. Dünya Savaşının sonunda ateşkes ilanını müteakip 30.Ekim.1918 tarihinde Mondros Mütarekesi'nin imzalanmıştır. Mütarekenin hemen ardından Osmanlı İmparatorluğu savaşın galibi ülkelere paylaşıp parçalanmış ve ülkenin gerek tüm siyasi gerekse tüm ekonomik sıkıntısı ve yükü İstanbul'un üzerine binmiştir. Bu arada Anadolu'da düşmana karşı örgütlenme ve direniş hareketi başlamış ancak İstanbul bu hareketin dışında kalmış, fakat Milli Kurtuluş Savaşı döneminin tüm sıkıntılarını derinden yaşamıştır. Kentin verilen kurtuluş mücadelesinin ardından TBBM hükümetinin kontrolü altına girmesinden sonra da İngiltere'den sığınma talep eden son Osmanlı Padişahı VI. Mehmed (Vahideddin) 17.Kasım.1922 günü bir İngiliz zırhlı harp gemi ile İstanbul'dan ayrılmıştır. İstanbul 6.Ekim.1923 günü yıllardan beri yaşamakta olduğu tutsaklık ve işgalden kurtularak özgürlüğüne kavuşmuştur. Yeni kurulan cumhuriyetin 13.Ekim.1923 günü başkenti olarak Ankara'yı ilan edilmesiyle birlikte İstanbul başkent olma niteliğini kaybetmiştir. Yeni devletin 3.Mart.1924 tarihinde halifelîği de kaldırmasının ardından ise halifelik merkezi olma işlevini de yitirmiştir (Ana Britannica, Cilt 17: 59-61). Roma, Bizans ve Osmanlı dönemleri boyunca yaklaşık onaltı yüzyıl süren başkentlik macerası sona eren İstanbul bu tarihten sonra ise Yeni Türkiye'nin hem nüfusu fazla olan kenti hem de ekonomik kalbi olmaya devam etmiştir.

3.5 Türkiye Cumhuriyeti Döneminde İstanbul

Zamanın Rusya'sında yaşanan Bolşevik Devriminin sonunda Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkeler kapılarını kapitalizme kapatınca İstanbul'un uluslararası ekonomik işlevi zayıflamaya başlamıştır. Bu arada Ankara'nın başkent yapılması, 1929 yılında yaşanan büyük Dünya Ekonomik Bunalımı ve ülkenin içe dönük ekonomik yapısı nedeniyle zaten zayıflamış olan İstanbul'un işlevlerini daha da zayıflatmıştır (Sönmez, 1996: 12).

İstanbul; 1950'li yıllardan itibaren önce yavaş yavaş daha sonra 1970'li yıllardan itibaren ise çok hızlı bir biçimde değişip gelişmiş, 2000'li yıllara gelindiğindeyse ortaya düzensiz, plansız ve karmakarışık büyük bir metropol çıkmıştır. 1950 ile 2000 yılları arasında geçen 50 yıllık süreçte İstanbul'un nüfusu, 1,16 milyon kişiden 10 milyon kişinin üzerine çıkmıştır. 1980 yılı ile 2004 yılı arasında geçen 24 yılda nüfusu %3,2 büyüyen İstanbul bu büyüme hızı ile OECD ülkeleri arasında nüfusu hızlı bir biçimde kentlileşen kentler arasında ilk sırayı almıştır (İTO, 2008: 232-233, OECD, 2008: 33-36).

I. Dünya Savaşı'nı müteakip 1918-1922 yılları arasında yaşanan mütareke dönemi, İstanbul'un yaşamını ve toplumsal yapısını büyük ölçüde değiştirmiştir. Mütareke yılları boyunca İstanbul'da büyük bir nüfus hareketliliği yaşanmıştır. Bu arada Rusya

¹ Günümüzde bu askeri kışlanın içinde bu savaşın anısını yaşatmak amacıyla Florence Nightingale Müzesi açılmış bulunmaktadır.

gerçekleşen Bolşevik Devriminden kaçan Rus göçmenler ile de tanışan İstanbul, bir yandan savaş dönemi vurgunlarıyla kazanılan sınırsız servetler ile sefaletin yaşandığı, çelişkilerle dolu bir kent haline gelmiştir (İTO, 2008: 210-213).

1924 ile 1929 yılları arasında geçen beş yıllık dönemde ithalatta büyük bir artış yaşanmış ve kentte dış ticaret faaliyetleriyle uğraşan çok sayıda işletme kurulmuştur (İTO, 213-221). 1920'li yıllar boyunca kent ülkedeki üretim faaliyetlerinin de an yoğun yaşanan merkezi olmuştur. 1927 yılında gerçekleştirilen Sanayi Sayımı sonuçlarına göre, Türkiye'de mevcut olan 65245 işyerinin %13'ü, sanayi sektöründe çalışan 275 bin kişinin %16,5'i İstanbul'da toplanmıştır (Sönmez, 1996: 11-14). Kurtuluş Savaşı'nın ardından yaşanan nüfus değişim sürecinde mülkiyet de büyük ölçüde el değiştirmiş, İstanbul için genel bütçeden ayrılan kaynaklar ise azalmıştır (İTO, 2008: 220-223). Ardından 1929 yılında dünyada yaşanan büyük ekonomik kriz ve Yeni Türk devletinin de ithal ikamesiyle sanayileşmeye dönük ekonomi politikaları sonucunda İstanbul giderek küçülen bir kente dönüşmeye başlamıştır (Gölbaşı, 2008: 132-136).

Ekonominin durgunluk yılları olarak bilinen 1930 ile 1940 yılları arasında kentin dünya ekonomisiyle olan bağları da zayıflamış, daha sonra uygulanan sanayileşme planları ile İstanbul'un ticareti ve ekonomisini giderek canlanmış, 1949 yılına gelindiğinde ise Haliç ve çevresi ile Kadıköy ve İstanbul Boğazı kıyıları sanayi tesislerinin kullanımına açılmıştır (Sönmez, 1996: 15-16, Ana Britannica, Cilt 17: 62). İki dünya savaşı arasında ise genel olarak bir nekahet ve bekleme dönemi yaşayan İstanbul'un ekonomisi, endüstriyel bir birikime sahip olmasının yanı sıra aynı zamanda bir kültür ve uygarlık merkezi olduğu için çökmemiştir. 1923 ile 1945 yılları arasında devletin tüm ekonomik imkânları Ankara ve Anadolu'daki kentlere yönlendirildiği ve savaş şartlarında yaşanan ekonomik durum da elvermediği için İstanbul'a gerekli yatırımlar yapılamamıştır. Dönemin İstanbul Valisi Lütüf Kırdar tarafından başlatılan imar faaliyetleri, 1950 yılında yapılan genel seçimleri kazanan Başbakan Adnan Menderes'in İstanbul'u şahsi olarak ele almasıyla birlikte büyük ve çok hızlı bir değişim sürecine girmiştir (Belge 2007: 7-9).

İstanbul'un imar düzenlemelerinin yapılabilmesi amacıyla 1933 yılında; Elgötz (Almanya), Agache, Lambert ve Henri Prost (Fransa) gibi birçok şehir planlamacısı çağırılarak, kentin yeni imar planları yaptırılmıştır. BU şehir planlamacılarından Henri Prost tarafından 1937 yılında hazırlanan plan benimsenerek 1939 yılında uygulamaya konulmuştur. Kentin imar yapısı üzerinde de etkili olan bu plandır (Kuban, 1996: 382-384).² Prost tarafından yapılan bu plan ile kent; İstanbul, Beyoğlu ve Üsküdar-Kadıköy olmak üzere üç bölüme ele alınmıştır. Bu plan doğrultusunda Haliç ve çevresi sanayi tesislerinin konuşlanmasına açılmış ve Haliç'in yıllar boyu süren kirlenme süreci de bu kötü ve öngörüsüz planın uygulanmaya başlamasıyla birlikte başlamıştır. Bu plan aynı zamanda kentin mevcut düzenini motorlu araç trafiğine de uygun şekilde getirmiştir. Apartmanlaşma sürecinin başlamasıyla birlikte kentin yerleşim düzeninde saygınlık bakımından birtakım farklılıklar doğmuş ve nüfus kent yüzeyinde yeniden dağılmaya başlamıştır (Ana Britannica, Cilt 17: 62, Kuban, 1996: 285-288, Bozlağan, 2012: 156-157).

Zamanında gözde semtler olan Fatih, Beyazıt, Süleymaniye ve Şehzadebaşı çekiciliklerini giderek kaybederken, 1930'lu yıllarda yüksek gelire sahip kişilerin ikamet ettiği Beyoğlu'nun çekiciliği ise artmıştır. Çarşıkapı, Sirkeci, Eminönü ve Karaköy semtleri 1950 yılına kadar İstanbul'un iş ve ticaret merkezi olmayı sürdürürken, Beyoğlu'nda ikamet eden üst gelir grubunun elindeki ticaret imkânları ise Karaköy semtinden İstiklal Caddesine doğru kaymaya başlamıştır. Uygulanan imar planı gereğince yapılan yeni meydan, geniş bulvar ve caddelerin yanı sıra stadyum, açık hava tiyatrosu, sergi salonu, opera binaları, okullar, anıtlar inşa edilmeye başlanmış ve İstanbul'un kent nüfusu yeniden artmaya başlamıştır (İTO, 2008: 224-226, Ana Britannica, Cilt 17: 62, Kuban, 1996: 387-389).

I. Dünya ve Kurtuluş Savaşı sırasında oldukça büyük sıkıntılar yaşayan İstanbul eski gücüne ise ancak II. Dünya Savaşı'nın ardından gelen yıllarda kavuşabilmiştir. 1950'li yıllarda, tarım kesimi ve topraktan ayrılan köylü halk kitlelerinin hücumu ile karşılaşan kentin, 1950 yılında sadece 983 bin kişiden ibaret olan nüfusu, 1960 yılında 1 milyon 466 bin kişiye ulaşmıştır (Ana Britannica, Cilt 17: 62). Bu dönemde İstanbul; göçle birlikte hızla artan nüfusunun ve planlar gereğince gelişen sanayi sektörünün ihtiyaçlarını karşılayabilecek düzeyde bir alt yapıya sahip bulunmayan, düşük standartlı konutlara sahip, eski ve çarpık bir yapılaşmaya sahip ve ulaşım imkânları da kısıtlı ve zayıf bir kent olmuştur. 1950 yılı seçimlerinden sonra başlayan siyasi değişim paralelinde kırsal ve kentsel alanlarda kapitalist ilişkilerin egemen olması, tarım ekonomisinden sanayileşmeye geçiş isteği sonucunda İstanbul'da hızlı bir ekonomik, kültürel ve siyasi değişim süreci yaşanmaya başlamıştır (Kuban, 1996: 388).

1950'li yıllarda, ekonomik bakımdan Türkiye'nin en büyük ve güçlü kenti olan, bu özelliğini dış ticarete koruyup sürdüren İstanbul'da, sanayinin gelişmesi ile iç göç dalgaları birbirini besleyen iki olgu şeklinde ortaya çıkmıştır. 1950'li yıllardan itibaren hızlanan köyden kente göç ve gecekondulaşma ise daha sonraki yıllarda kentin görünümünü değiştirip kaderini ve geleceğini belirleyen en önemli etkenler olmuştur. Kişilerin sahip oldukları servet birikimi 1950 yılı başlarında belli bir ölçüde sanayi sektörüne akarken, dönemin ikinci yarısından itibaren ise daha kolay servet birikimi yapılmasına imkân sağladığı düşünülen inşaat sektörü ile daha kolay ve çabuk para kazanıldığı değerlendirilen yükleniciliğe (müteahhitliğe) doğru yönelmiştir. Nüfusu 1950 yılında bir milyon

² Henri Prost; (25 Şubat 1874 - 16 Temmuz 1959), Fransız mimar. 1935 ile 1951 yılları arasında İstanbul'un nazım planını hazırlayıp uygulamıştır. 1909 yılında Anvers şehrinin Şehir Planı Yarışması'nda birincilik ödülü kazandı. 1928 yılında Raymond Poincaré tarafından Paris Bölgesinin çevre düzenlemesi, ulaşım planlama, organizasyon ve peyzaj projelerinin hazırlamasıyla görevlendirildi. 1935 ile 1951 yılları arasında Taksim'in Lamartine Caddesi'ndeki 55 numaralı evde yaşadı. Prost'un İstanbul projesi, motorlu trafiğin gerektirdiği yolların açılmasının, tarihi ancak bakımsız durumda olan bir takım binaların yıkılmalarına neden olması, Haliç'in her iki yakasında 19. yüzyılın başından beri kurulmuş olan endüstriyel bölgenin, planda aynı işlevi artırarak sürdürmesi gibi eleştiriler getirilmiştir.

civarında olan kent, 2000’li yıllara gelindiği zaman 10 milyondan fazla nüfus sahip olmuş ve bu nüfusu ile de dünyanın sayılı önemli metropoller arasında girmiştir (İTO, 2008: 2229-238).

3.6 Metropol İstanbul

II. Dünya Savaşı’ndan ardından kurulan yeni dünya düzenine dâhil olan Türkiye, 1946 yılında çok partili yaşama geçişi tercih etmiş, bu yeni düzene ayak uydurabilmek amacıyla da 1947 yılında IMF ve Dünya Bankası ile zamanın Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütüne üye olmuştur. Savaştan sonra Amerika Birleşik Devletleri tarafından ortaya çıkarılan ünlü Marshall Planı kabul ederek uygulamaya konularak bu doğrultuda “Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu” çıkarılmıştır (Yerasimos, 1974: 1345-1348). Bu dönemde İthal ikamesine dayanan bir ekonomik birikim sürecine giren Türkiye’de kapitalizminin değişim ve gelişimin odak noktası yine İstanbul olmuştur. İstanbul hem iç hem de dış sermaye gruplarının etki ve çabalarıyla, savaştan sonra yaşanan 6-7 yıl gibi kısa süre içinde, özel sektör eliyle ithal ikameci bir sanayileşme modelini uygulamaya başlayan Türk sanayisinin sıklet merkezi haline gelmiştir (Sönmez, 1996: 18-20). Bu dönemde; ihracata ve dış pazarlara yönelik tarım ve madencilik ile ülkenin ihtiyacı olan alt yapı yatırımları ve inşaat sektörü merkezli bir kalkınma modeli anlayışına geçilmiş, bu yeni anlayış, kırsal kesim üzerindeki etkisini, 1950’li yıllardan itibaren kırdan kente doğru yaşanan çok hızlı göçler şeklinde göstermiştir. Göçler genel olarak kentin çekiciliğinden çok, kırsal alanlardaki geçim kaynaklarının tükenmesi ve yaşamın zorlaşması nedeniyle gerçekleşmiştir (Boratav, 2004: 94-100, Gölbaşı, 2008: 135-138). Bu dönemde; kentte sanayi ve hizmet sektörünün hızlı bir biçimde gelişmesinin sağlanması ve işgücüne yönelik talebin hızlı bir biçimde artırılması için yapılan planlama doğrultusunda, kentin nüfusu hızla artmaya başlamış, kente gelen nüfusa yetecek kadar yeni iş sahası açılmadığı ve yeterli konut/barınma imkanı sağlanamadığı için iş piyasalarında marjinal (uçta) işler ile işyerleri giderek artmış ve kent hızla gecekondulaşmaya başlamıştır (Bozlağan, 2012: 158-160, Sönmez, 1996: 58-59).

1950 yılının başlarında bir milyon civarında olan İstanbul’un nüfusunun, 2000’li yıllarda 3-4 milyon kişiye ulaşması öngörülmüş, ancak sanayi sektörünün gelişmesi ve alt yapı yatırımları sonucunda hızla zenginleşen kente yönelik hızlı nüfus akışı yüzünden yapılan planların hiçbiri gerçekleştirilememiştir (Yücel, 1996: 199). Kente ilk göç dalgaları ile gelenler, kentin Avrupa kısmında; sanayi tesislerinin kurulmasına izin verilen Haliç ve çevresi ile sur dışındaki kurulan sanayi tesislerinin bitişiğine, Anadolu yakasında ise; Ankara yolu çevresinde yer alan sanayi kuruluşlarının yakınlarına yerleşerek, buralarda gecekondulaşmanın ilk adımlarını atarak gecekondu mahallelerini oluşturmaya başlamışlardır. Günümüzde Zeytinburnu, Kâğıthane, Taşlıtarla, Ümraniye ve Gaziosmanpaşa adlarla tanıdığımız ve hızla büyüyen bu ilk gecekondu mahalleleri zaman içinde birtakım menfaatler doğrultusunda siyasi iktidarlar tarafından ilçe yapılmıştır (İTO, 2008: 233-235).

1950 ile 1960 yılları arasında ise İstanbul’un gelişimini dönemin Başbakanı olan Adnan Menderes’in verdiği şahsi kararlar doğrultusunda olmuştur. Bu yıllar arasında geçen zaman içinde İstanbul’un Aksaray semtinde Vatan Caddesi ile Millet Caddesi, Beşiktaş ilçesinde sahilden başlayarak Levent yönüne uzanan Barbaros Bulvarı, Dolmabahçe Sarayı ile Tophane arasında Tophane caddesi, Karaköy semtinde Kemeraltı Caddesi, Üsküdar ilçesinden Doğancılar semtine doğru giden ana cadde, İstanbul Boğazının üst tarafında kalan yollar yapılarak İstanbul geniş cadde ve yollara kavuşturulmuştur. Bu yolların yanı sıra Beyazıt Meydanı ile Karaköy Meydanı, Salıpazarı semtinde Liman tesisleri ile Haydarpaşa Limanı hayata geçirilmiştir.

Tüm bu imar faaliyetleri gerçekleştirilirken öne çıkan en dikkat çekici husus ise tarihi önem ve değeri olan yapılara önem verilmemesi ve çevresel değerlerin gözetilmemiş olmasıdır. Bu yeni imar düzenlemeleri yapılırken birçok tarihi eser ve bina katledilerek yok edilmiştir (Hasol, 1997: 45-46). Belge bu konudaki düşüncelerini; bu imar faaliyetlerinin yaşandığı hızlı değişim sürecini “O yıllarda İstanbul’un en büyük problemi ulaşım konusuydu. İnsanların yüzlerce yıl yaya olarak dolaştığı İstanbul, uygulanmakta olan öncelikli politikalar doğrultusunda hızla gelişen motorlu trafik için de uygun değildi. Özellikle Vatan Caddesi, Millet Caddesi, Sahil yolu, Dolmabahçe Sarayı ile Karaköy semti arasındaki cadde yapılırken Bağdat Caddesi ise genişletilirken, modern bir kente kavuşmak düşüncesiyle tarihsel ve çevresel değerlerden vazgeçmek zorunda olduğu şeklinde bir fikrin meşru hale getirilmesi doğru olmamıştır. Bu yanlış düşünce uğruna birçok tarihi yapı feda edilerek tarihi değerler yok edilmiştir.” şeklinde belirtmiştir (Belge, 2007: 7-9).

1950 yılında yapılan genel seçimlerin ardından yaşamın hemen hemen boyutunda Amerikanvari düşüncelerin ön plana çıkmaya başladığı görülmüştür. O dönemde Amerika Birleşik Devletleri tarafından hayata geçirilen ünlü Marshall Planı doğrultusunda Türkiye için sağlanan Amerikan yardımı, İstanbul’un görünümünü hızla Amerikanvari biçimde değiştiren bir hal almıştır. İstanbul’u derinden etkileyen ve döneme damgasını vuran Amerikalılara benzemeye çalışma süreci (dışarıdan ithal edilen yabancılaşmaya dayalı kent imajı) ise Türk örf, anane ve kültür değerlerini derinden yaralamıştır (Kuban, 1996: 389). İstanbul 1950’li yılların sonuna doğru ise; nüfusunun yarısından fazlasının (%56,7) Türkiye’nin diğer kısımlarından kente göç edenler ile Türkiye’ye göç etme şansı bulan Bulgaristan ve Rumeli göçmenlerinden oluşan bir yapıya dönüşmüştür. Kentin nüfusu toplam olarak 1 milyon 800 bin kişiye ulaşmıştır (İTO, 2008: 234-239).

Yaşam koşullarının giderek zorlaşması nedeniyle ülkenin kırsal kesimlerden ayrılmak durumunda kalan insanlar yeni umutlarla “Taşı toprağı altın” diye düşündükleri İstanbul’a doğru hızla göç etmeye başlamışlar, gelişmiş modern batılı ülkelerde 100 ile 150 yıl süren uzunca bir zaman dilimine yayılarak yavaş yavaş ve sindirilerek gerçekleştirilen sanayileşmeye bağlı kentleşme süreci, İstanbul gibi imkânları oldukça kısıtlı ve dar bir alana sahip olan İstanbul’da 20-30 yıl gibi çok kısa bir zaman dilimi içinde yaşanan çok hızlı ve devasa bir göç hareketi biçiminde ortaya çıkmıştır. Bu devasa göç dalgası bağlamında iş hayatında yaşanan

karmaşık ve çarpık istihdam yapısı da kentin yerleşim düzeninin gecekondulaşma biçiminde gelişmesine neden olmuştur (Kıray, 2007 (2): 91-99). Kentin imar düzeni kırsal alanlardan göç ederek gelen kişilerin kentte zorunlu olarak yarattıkları gecekondulaşmaya dönüşmeye başlamıştır. Yine bu dönemde sanayi sektörüne tahsis edilen alanlar ile yerleşime açılan bölgeler de hızla dolarak birkaç yıl içinde ihtiyaçları karşılayamaz olmuştur. Bu durum doğrultusunda “kentsel-köyleşme (kırsallaşma)” ya da “köysel-kentleşme” olarak adlandırılabilir çarpık bir görünüm öne çıkmıştır (Kuban, 1996: 388-399). İstanbul’un almakta olduğu hızlı göç; bir yandan kentin gelişen sanayi ve inşaat sektörünün ihtiyaç duyduğu emek (işgücü) ihtiyacını karşılarken diğer yandan da ekonominin çarklarının dönmelerini sağlamak için gereken tüketici grubunu yaratmaya başlamıştır. Ancak kentin büyümesi planlanan sanayi sektörü ise göç doğrultusunda hızla artan nüfusuna yetecek kadar yeni iş imkânı yaratamamıştır. Bu nedenle kentte bir anda özellikle tarım sektöründen gelen vasıfsız işgücü fazlası ortaya çıkmış, ortaya çıkan bu vasıfsız işgücü fazlası ise bu durumu fırsat bilen işverenler tarafından sudan ucuz emek olarak değerlendirilip kullanılmaya başlanmıştır (Sönmez, 1996: 22-25).

1960’lı yıllarda ise kenti yeni yapılan apartmanlar şekillendirmeye başlamıştır. Bu yıllarda büyük bir kent olmanın getirdiği birtakım fırsatlar doğrultusunda artan rant doğrultusunda maliyetlerin de artmasıyla birlikte sanayi sektörüne ait tesis ve imalathaneler kentin çevresine doğru yayılmaya başlamıştır. Zamanın yöneticilerince uygulanan politikalarca da desteklenen sanayi tesislerinin kentin çevresine doğru yayılma eğilimi giderek güçlenmeye başlamıştır. Sürecin sonunda ise İstanbul’un hem Avrupa hem de Anadolu yakasında bugün kentin içinde kaldıklarını gördüğümüz sanayi bölgeleri oluşmuştur (Ana Britannica, Cilt 17: 62). Ülke sanayisinin gelişmesini sağlamak amacıyla getirilen ithalat kısıtlamaları doğrultusunda birçok sanayi ürünü İstanbul’da üretilmeye başlanmıştır. Ayrıca yabancı sermayeyi teşvik için yeni yasalar çıkarılıp sanayi sektörünün gelişimi desteklenirken merkezleri İstanbul olan birçok yeni bankanın kurulmuştur. Bu bankaların faaliyete geçmeleri ve sanayi sektöründe faaliyet icra eden bazı şirket ve grupların eline geçmesi ise bu sektörün daha hızlı bir biçimde gelişmesine yardımcı olmuştur (İTO, 2008: 238-240, Sönmez, 1996: 234-29).

1960 ile 1965 yılları arasında yaşanan yıllar boyunca Türkiye çapında yaşanan iç göçlerin yaklaşık olarak %36’sı, 1965 ile 1970 yılları arasında geçen yıllarda gerçekleşen iç göçlerin ise yaklaşık %22’sinin İstanbul’a yönelik olarak gerçekleştiği görülmektedir. 1960’lı yılların sonunda gelindiği zaman görünüm ise; İstanbul’un nüfusunun yaklaşık olarak %25’ini son beş yıl içinde kente gelen göçmenlerin oluşturduğudur. İstanbul’da 1962 yılında sadece 78 bin olan gecekondulu sayısının ise on yıl sonra yaklaşık 2,5 kat artarak 1972 yılında 195 bine çıktığı görülmektedir. Bu süreçte gecekondularda ikamet eden kişi sayısının ise kentin nüfusunun yaklaşık yarısına yakınına (% 40) ulaşmıştır. Gerek yabancı sermayenin yatırım için İstanbul’u tercih etmesi, ülke çapında verilen uzun vadeli krediler ile kamu yatırımlarının ve teşviklerinin İstanbul’a yönlendirilmesiyle birlikte 1960 yılından sonraki dönem İstanbul ekonomisinin hızlı büyüme dönemi olmuştur. 1960’lı yıllarda yaklaşık 1,5 milyon, 1970’li yıllarda ise 2 milyonu geçen, kentsel işlevleri giderek artan bir hızla sürekli büyüyen ve sanayi sektöründe faaliyet gösteren tesisleri de kentin çevresine doğru yayılmaya başlayan İstanbul, bu görünümüyle birlikte artık metropol (anakent) kent olarak nitelendirilebilecek bir ölçeğe ulaşmıştır. (Ana Britannica, Cilt 17: 62, İTO, 2008: 240-241).

İstanbul; 1970’li yılların ikinci yarısından itibaren, yeniden Türkiye’nin ekonomik başkenti olmuştur. Boğaziçi Köprüsünün yapıyla birlikte de Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan büyük bir metropol kent olarak gelişmiştir (Ana Britannica, Cilt 17: 62, Yücel, 1996: 203, Sönmez, 1996: 24). Ancak 1970’li yılların ortalarına gelindiğinde kente yapılan yatırımların azalmaya başladığı, sanayi sektöründe faaliyet gösteren büyük sanayi kuruluşlarının yer darlığı nedeniyle üretim tesislerini daha geniş alanlara sahip olan Kocaeli, Sakarya ve Bursa gibi çevre kentlere taşımaya başladıkları görülmüştür. Bu bağlamda ortaya kendi sınırları dışına taşan ve sanayisi çevresindeki kentlere doğru hızla yayılan sanayi metropolü bir kent çıkmıştır (İTO, 2008: 240-247).

1984 yılında Büyükşehir Belediyeler Yasası’nın yürürlüğe girmesiyle birlikte İstanbul’un yönetim yapısı, yeni kurulan ilçelere sahip olan bir görünüm almıştır. Yeni yürürlüğe giren bu yönetim yapısıyla birlikte öncelikle Haliç kıyıları ve çevresinde bulunan sanayi tesislerinin kaldırılmasına başlanmıştır. İstanbul’un artan ulaşım ihtiyaçları doğrultusunda İstanbul Boğazı üzerinde yapıyı planlanan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ise 1988 yılında ulaşım açılmıştır. Bu arada Bostancı, Kadıköy ve İstanbul Boğazı sahilleri yeniden düzenlenerek halkın kullanımına sunulmuştur (Ana Britannica, Cilt 17: 61-63). Bu yasa ile birlikte halk arasında “varoş” olarak adlandırılan ve temelleri 1950’li yıllarda kente göç edenler tarafından atılan meşhur gecekondulu mahalleleri ise yeni ilçelere dönüştürülmüştür. Kente yeni göçlerle gelmeye devam bu semtlere yerleşmeye başlamışlardır. Kırsal alanlardan herhangi kente uyum sağlama sürecinden geçmeden kente akan bu insanlar kentli insan yaşamını benimseyemedikleri için İstanbul ile bütünlenmemişlerdir. Yaşanan çarpıklıklarla dolu bu durum İstanbul kentinin toplumsal yaşamına, alışlagelen kültürel ve siyasi tercihlerden çok farklı tercihler olarak yansımıştır. Kent 1990’lı yılların ikinci yarısından itibaren sahip olduğu 11 milyondan fazla ve hızla artan nüfusunun getirdiği kargaşa ve karmaşanın yaşandığı bir kent haline gelmiştir. Bu durumla milli gelirden en büyük payı aldığı için bu yıllardan sonra da İstanbul’dan bahsedilirken artık metropol yerine megapol denilmeye başlanmıştır (İTO, 2008: 247-256).

3.7 Megapol İstanbul

1980’li yıllar Türkiye’nin tarihinde bir dönüm noktası olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yıllarla birlikte İstanbul için de yeni bir sayfanın açıldığını söylemek mümkündür. Varşova Paketi olarak da adlandırılan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)’nin 1990 yılında dağılması ve II. Dünya Savaşından sonra oluşan iki kutuplu dünyada sosyalist olarak nitelendirilen bloğun

çökmesiyle birlikte İstanbul, bir anda Orta Asya Cumhuriyetlerine en yakın kent durumuna gelerek yeniden büyük bir dünya kenti olma yolunda ilerlemeye başlamıştır (İTO, 2008: 258-259).

İstanbul 20. Yüzyıldaki en kötü ve sancılı kentsel değişimini ise 1980 yılından sonra yaşamaya başlamıştır. Bu tarihlerden itibaren öncelikle kentin nüfusu hızla artarak 10 milyonu aşmıştır. İstanbul'un batı sınırı Tekirdağ kentine, doğu sınırı ise Kocaeli (İzmit)'ne dayanmıştır. Bu dönemde kentte doğru yaşanan hızlı göçün sonucunda kentte yeni yerleşim yerleri, alt kültürler ve farklı toplumsal kimlikler ortaya çıkmaya başlamıştır. İstanbul hızla büyüyüp gelişirken kentte, üst ve alt gelir grupları ile kültürler arasında yaşanan farklılıklar ise atmaya başlamıştır (Gölbaşı, 2008: 146-148). İstanbul'da o günlere kadar ekonomide başı çeken sanayi sektörü giderek kan kaybederken hizmet ve özellikle de inşaat sektörü hızla gelişmeye başlamış, çevre illere kayan sanayi kuruluşları ise merkezlerini İstanbul'da bulundurmaya devam etmişlerdir (Sönmez, 1996: 41-44).

1950'li yıllarda kente göç edenlerin oluşturdukları gecekondu bölgelerinde ise bu dönemde apartmanlaşma ve ticarileşmenin hâkim olduğu yeni bir süreç başlamıştır. Bu yıllar boyunca ülkeyi yöneten siyasilerce yapılan uygulamalar ile İstanbul'da hızlı kentleşme doğrultusunda yaratılan büyük bir kentsel getirim (rant) ortaya çıkmıştır. Bu kentsel getirimin çok büyük bir kısım ise varoş olarak adlandırılan bölgelerde bulunan gecekondularda yaşayanlara akmaya başlamıştır. Bu bölgeler için gerçekleştirilen normalleştirme ve fiziksel yapı iyileştirme çalışmaları doğrultusunda gecekondu, marjinal (uç noktalarda) biçimde yaşayan düşük gelirli kimselerin güvenlikten uzak kimselerin içinde yaşadıkları yerler olmaktan çıkmış ve kentin sahip olduğu arsa ve arazi piyasasının yüksek ticari imkanlarına sahip mekanlar haline gelmiştir (Gölbaşı, 2008: 145-149).

Kentin dışına doğru kayan sanayi sektörünün, hızla artan özellikle de vasıfsız işgücüne yetecek kadar yenin istihdam imkânları yaratamaması, istihdamın getirdiği öncelikle ticaret olmak üzere hizmet sektörü üzerine doğru kaymasına neden olmuştur. İstanbul'un istihdam potansiyeli 1980'li yıllardan itibaren genişleyen iç ve dış ticaret nedeniyle artmasına rağmen yetersiz kalırken kent için yeni bir alan olan finans sektörü giderek ön plana çıkmaya başlamıştır. Aldığı hızlı göçler yüzünden İstanbul istihdam açısından kente yeni gelen yerli ve yabancı nüfusun marjinal işlerle genişleyen bir istihdam alanı haline gelmiştir. Bu durumuna rağmen İstanbul bu dönemde, Türkiye'nin hemen hemen her yerinden bir yandan sermaye transfer ederken diğer yandan da vasıflı (nitelikli/egitilmiş) işgücünü transfer etmeye de devam etmiştir (Sönmez, 1996: 62-72).

1980-1990 yılları arasında devlet tarafından izlenen politikalar sonucunda, İstanbul'un ekonomisinin de görünümü de değişmiş, kentin ticaretten elde ettiği gelir ile yapmakta olduğu ithalat işlemleri giderek artarken aldığı hızlı göç bağlamında yeni yerleşim yerleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Yaşanan bu süreç boyunca İstanbul'da; kişilerin ekonomik faaliyetlere katılan kısmını ifade eden işgücüne katılım oranlarının artması ile kentin varoşları olarak bilinen gecekondu bölgelerinin yeni ilçelere dönüştürülmesi ise göze çarpan en önemli özellikler olmuştur.

Geçmekte olan tüm bu yıllar boyunca içine kapanık bir şekilde yaşayan, kente uyum sağlamakta zorluk çeken, bir türlü kent ve kentli hayatı ile bütünleşemeyen ve bütünleşmesi de mümkün olmayan, kentlilerden daha farklı bir kültürel yaşam sürdürerek gecekondu mahallelerinde ikamet eden bir insan grubu ortaya çıkmıştır. Bu hususlar paralelinde çelişkilerle dolu karmakarışık bir toplumsal yapı oluşmuş ve bünyesinde iki farklı toplumsal yapıyı barındıran çelişkilerle dolu bir İstanbul gündeme gelmiştir (İTO, 2008: 252-255).

Kırsal kesimden gelen köylüler ile kentte yaşayanlar oldukça garip bir yaşam biçiminin oluşması İstanbul'da keşmekeşlik yaşanmasına neden olmuştur. Yaşanan bu kargaşa ve karmaşa ise beraberinde zaten sorunlu bir kent olan İstanbul'un sorunlarının daha da büyümesini getirmiştir. Aldığı göç karşısında kaynaklarının yetersiz kalması; başta yerel yöneticiler olmak üzere, ülkeyi yönetenleri içinden çıkılması çok güç durumlara düşürmüştür. İstanbul'da yaşamakta olan sorunlara çözüm getirmek amacıyla çıkarılan yasa ve yönetmelikler ile yapılan planlar da gerçeklikten uzak kalmışlardır. Gerçeklikten uzak kalan bu uygulamalar yüzünden kentte daha büyük sorunlar yaşanmaya başlamıştır. Ülkenin kırsal alanlarda bulunan köylerden hızla göç edenler nedeniyle İstanbul, bir yandan taşıyamayacağı kadar ağır bir yükün altında kalıp ezilirken diğer yandan sahip bulunduğu o çok özel tarihi kimliğini çok büyük oranda kaybetmiştir (Belge, 2007: 9-10, Kuban, 1996: 408-420). Artık bir Megapol olduğu ifade edilen kentte çok katlı yüksek binalar (gökdelenler), büyük alışveriş merkezleri (AVM'ler) ile çok şubeli süper marketler ise kentin yeni simge ve sembolleri olmuştur. Yukarıda da açıklandığı üzere İstanbul'da finans kesiminin önemi giderek artarken kentin bu dönemine; tüketim, iletişim ve küreselleşme kavramları damgasını vurmuştur.

Nüfusunun haddinden çok yüksek olması nedeniyle büyük sorunlar yaşayan İstanbul; birçok çevresel ve kentsel koruma önlemleri alınmasına karşın, sahillerinde denize girmenin imkânsız olduğu, havası hızlı bir biçimde kirlendiği için nefes almakta zorluk çekilen, kentsel alt yapısı eksik, altyapı hizmetleri aksayan, ulaşımı giderek bozulup zorlaşan, ormanlık ve yeşil alanları her geçen gün daha da azalan ve su kaynakları da çok büyük nüfuzunu beslemek için yetersiz olan bir kent haline gelmiştir (Yücel, 1996: 205-206). Görünen bu haliyle İstanbul; dev yerleşim yerlerinin sorunlarını çözebilecek bilimsel birikime sahip olmayan az gelişmiş ülkelerde bulunanları andıran bir mega (devasa, büyük, dev) kente dönüşmüştür (Kuban, 2010: 253-256).

Küreselleşme kavramının gündeme gelmesiyle beraber dünya üzerindeki konumları nedeniyle bazı kentlerin stratejik önemleri artmıştır. Stratejik önemleri artan bu kentler literatürde "Dünya Kenti" olarak nitelendirilmektedir. Dünya kenti nitelendirmesi; dünya üzerinde bulunan önemli bölümlerinin artı ürünlerinin denetimini gerçekleştiren ve kendisine aktaran kent olarak tanımlanmaktadır. Herhangi bir kentin dünya kenti unvanını alabilmesi için öncelikle belli işler, ürün ve hizmetlerde

uzmanlaşmış, diğer kentlere göre daha farklı özellikler ile zengin ve çeşitlenmiş bir ekonomiye sahip olması gerekmektedir (Sönmez, 1996: 9). Bu özelliklerinin yanı sıra dünya kenti olarak adlandırılan bir kentin üstlendiği işlevleri üstün bir biçimde gerçekleştirip sürdürebilmesi için, ulaşım ve haberleşme ağlarının kesiştiği kavşak (düğüm) noktalarında konumlanmasına da ihtiyaç bulunmaktadır. İşte bu duruma gelebilen kentler aynı zamanda etkili alanlarında uygarlıklar kuran kentler olmaktadır (Tekeli, 1996: XIX). Bu nitelikler sahip olan ve dünya kenti olarak nitelendirilen bu kentler, günümüzde küresel ekonomiye yön veren çok uluslu dev şirketlerin merkezleri olmaya başlayan kentlerdir. Birden çok ulusun birlikte sahip oldukları bu şirketler, uygulamakta oldukları stratejik kararlarını bu kentlerde almaktadırlar. Günümüzün bu nitelikte sahip olan kentlerinin hangileri olduğu araştırıldığında başı New York, Londra ve Tokyo kentlerinin çektiğini, Paris, Frankfurt, Milano, Sao Paulo, Seul gibi kentlerin ise ikinci derece dünya kenti durumunda bulunduklarını görmekteyiz (Sönmez, 1996: 47-49).

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bir dünya kenti olma özelliği kazanan İstanbul'da; ulaşım sistemleri gelişmeye başlamış, kentin iş merkezleri giderek değişmiş, diğer dünya kentlerine benzer şekilde kentin çevresinde yeni kenar kentler oluşmuştur. (İTO, 2008: 257-263). Sanayinin desantralizasyonu ve özelleştirmeye birlikte yapısı değişen İstanbul'da mavi yakalı işgücü giderek azalırken beyaz yakalı işgücüne geçiş hızlanmış ve hizmet sektörü öne çıkmaya başlamıştır. Sanayi sektörüncü boşaltılan mekânların yeni kültürel işlevlere (üniversite, müze vb.) yönlendirildiği İstanbul; ticaret, ulaştırma, kişi, kurum ve üretici hizmetlerinde gitgide uzmanlaşan bir kente dönüşmüştür. İstanbul yakın çevresinde idari yönden, uzak çevresi (dışında) ise işlevsel olarak İstanbul'a bağlı olan geniş bir kentsel bölge oluşturan bir kent olmuştur (İTO, 2008: 256-267).

Günümüzün İstanbul'unda; İstanbul Boğazı üzerine üçüncü olarak inşa edilen Yavuz Sultan Selim Köprüsü gibi yeni köprüler, çok katlı gökdelen tipi yüksek binalar, büyük alışveriş merkezleri, yerleşim için yapılan büyük ve lüks konut siteleri, yüksek katlı ofis binaları, kentsel dönüşüm projeleri, yeni ulaşım imkânları ve araçları ile çok büyük gelişmeler yaşanmaktadır. Günümüzün İstanbul'unda; artık büyük plazalarda çalışan, şehir dışında bulunan güvenli ve lüks sitelerde oturan, lüks tüketim mal ve hizmetlerini daha fazla kullanan, ötekileştirdiklerini kendisi ve kentten tamamen ayrı olarak değerlendiren, küresel kapitalist sistemin beraberinde getirdiği imkânlardan azami düzeyde faydalanan bir sosyal grup (kesim) yaşamaktadır. Bu grubun yanında ise bu toplumsal kesimin yaratmış olduğu dinamiklerden farklı biçimlerde yararlanan, ortaya çıkan fırsatları kullanan, dezavantajlı bir kesim de bulunmaktadır. Günümüzün İstanbul'unda bu iki birbirinden çok farklı özelliklere sahip sosyal grup bir arada yaşamını sürdürmektedir (Gölbaşı, 2008: 151-154).

Sırtında kamburları haline gelen birçok kronik sorunu olmasına rağmen İstanbul; Türkiye ölçeğinde ele alındığı zaman çok önemli bir sağlık, eğitim, medya, kültür ve sanat merkezi durumundadır. Kent dünya çapında önemli ve büyük festivallere, uluslararası toplantılara, çok ünlü sanatçıların verdikleri konserlerine, dünyaca ünlü spor takımlarının karşılaşmalarına ev sahipliği yapan bir kenttir. Tüm bu özellikleri doğrultusunda çok yıldızlı otellerin, lüks tüketime yönelik alışveriş merkezlerinin, büyük sanat galerilerin, ünlü markalara ait butiklerin ve 20 milyona yaklaşan nüfus kitlesinin yaşamını sürdürdüğü çok canlı bir megapoldür.

3.8 Geleceğin İstanbul'u

Dünya üzerinde tarihi ile coğrafyası İstanbul kadar bütünleşerek iç içe geçen başka bir kent bulmak oldukça zordur. Bugün içinde yaşamakta olduğumuz İstanbul'un kökleri ise 1950'li yıllarda erde başlayan kente yönelik göç dalgalarına kadar dayanmaktadır. Giderek hızlanan göç hareketleri ve 1980'li yıllardan sonra dünya üzerinde yaşanmaya başlayan küreselleşme olgusuna önem veren devlet politikaları göz önüne alındığı zaman İstanbul'un farklı bir şekilde algılanması gerektiği değerlendirilmektedir. Çeperleri gecekondu mahalle ve semtleriyle kuşatılmış olan bir merkeze sahip bulunan ve ne olduğu ya da neye benzediğini tam olarak da tanımlayamadığımız ve anlamlandıramadığımız İstanbul, ancak dağınık durumda olan ve birbiri içine geçmiş olan parçaları ile düşünüldüğü zaman daha iyi anlaşılabilir.

Gerçek ile söylencenin (rivayetlerin), güzellik ile çirkinliğin, zenginlik ile yoksulluğun, güç ve iktidar ile zayıflığın, kutsallık ile sıradanlığın, süreklilik ile kesintilerin bir arada yaşandığı İstanbul'u anlamaya çalışmak, sonu gelmeyen birçok soru ve sorunla karşı karşıya kalmak anlamına gelmektedir. İstanbul'da iç içe yaşanan gerçekler, imajlar ve durumlar çok karmaşık, derin ve anı zamanda da yoğundur. Tarihsel süreç boyunca her biri diğerinin ardı sıra ve üst üste gelen ve geriye doğru araştırıldığı zaman bilinmezlik oranı daha da artan tarih katmanları bu karmaşıklığı çok daha da zor hale getirmektedir. Bu nedenle Batur'un da değerlendirdiği üzere İstanbul'u anlamak ve anlatmak, büyü bir dağ ile dağ masalını birbirinden ayırt etmek kadar zor bir çaba gerektirmektedir (Batur, 1996: XXI).

Gerçekten de hali hazırda içinde yaşamaya çalıştığımız İstanbul; eski İstanbullular, yeni göçmenler ve kent yönetimi gibi farklı sosyal tabakalara mensup kişilerin, değişik fikir, bakış yönleri ve duyarlılıkları yüzünden gerçeklerin birbirine göre çok değişik biçimde anlaşıldığı, toplumun farklı sosyal tabakalarına ait olan kişiler tarafından istemedikleri gerçekler de görmezden gelindiği için giderek yaşanmaz hale gelmiştir. İstanbul'un eski yerleşikleri, Anadolu'dan göç ederek gelen kentle uyumsuz insanlar yüzünden kente sahip çıkıp değerlerini korumayı kabul etmezken, göçmen olarak gelenler de kentten dışlandıkları ve geldikleri yerlerin kültürleri ile uyumlu olmadığı için kenti sahiplenmek istememektedirler. Ülkeyi ve kenti yönetenler ise sermaye odaklı çözümler dışındaki çözümlerle pek fazla ilgilenmedikleri için bu soruna bir çözüm bulamamaktadır.

Gerek Türkiye gerekse dünya ölçeğinde küresel bir çekim merkezi haline gelen İstanbul'un, dünya kenti olması yönünde etkili olan kuvvetli yönlerini ise; sanayi kültürüne sahip olması, hızlı ekonomik büyümesi, işgücü, iletişim, eğitim, sağlık, kültürel ve sosyal imkânlarının geniş olması şeklinde sıralamak mümkündür (Mortan, 2000: 111-115).

Dünyada yaşanan gelişmeler, İstanbul'a Avrupa'nın doğusunda ve Ön Asya'da, çekim ve bölgesel bir merkez olma fırsatını öne çıkarmış bulunmaktadır. Eğer sahip olduğu stratejik konumu ve tarihsel birikimleri doğru değerlendirilebilirse kentin hızla önemli bir dünya kenti olmasının önüne geçebilecek hiçbir engel bulunmamaktadır. Bakıldığında İstanbul'un gerek coğrafi konumu gerekse köklü tarihi, zengin kültürel birikimi ve dinamik ekonomik yapısının diğer dünya kentlerine daha üstün bir kent olduğu da şüphe götürmez bir gerçektir. Sahip olduğu ekonomik gücü ile hem Doğu Avrupa, Balkanlar, Kafkaslar, Orta Doğu ve Kuzeydoğu Afrika'nın en büyük kenti olan İstanbul, geleceği parlak olan kentlerden birisi olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle de birçok ulusal şirketin yanı sıra birçok uluslararası şirketin de merkezleri bu kentte bulunmaktadır.

Tüm bu üstünlüklere sahip olmasına karşın; nüfusunun çok hızlı bir biçimde artması, yine çok hızlı ve fazla göç alması, kentte yaşanan konut ve yerleşim sorunlarının büyüklüğü, varoş diye adlandırılan gecekondu bölgelerinin fazla olması, kentin alt yapısının ihtiyaçları karşılamaktan çok uzak ve yetersiz olması, ulaşım hizmetlerinde yaşanan yetersizlikler ve karmaşa, halen kent içinde kalmış bulunan sanayi tesis ve bölgeleri, çevre kirliliği ve güvenlik gibi birçok konudaki sorunları ise kentin zaafalarını oluşturmaktadır (Müsiad, 2005: 7-36).

Bu koşullar göz önüne alındığı zaman karşımıza İstanbul'un geleceğinin nasıl olacağı konusu ile "Kent bir kaosa doğru mu sürükleniyor?" sorusu çıkmaktadır. Yaşadığımız yüzyılda büyük bir kentin metropol olarak sağlıklı bir biçimde gelişmesinin yolunun o kentin uluslararası planda öne çıkmasına da bağlı olmasından geçtiği görülmektedir. Bu nedenle, İstanbul'un geleceğine Türkiye sınırlarının yanı sıra bölgesel sınırlar açısından da bakma gereği bulunmaktadır. İstanbul potansiyel olarak; barış yapılmasına öncülük ve yardım eden, birleştirici bir kent durumunda olduğu süre boyunca Akdeniz ile Karadeniz ve Ortadoğu ile Balkanlar arasında bulunan bölgenin hem merkezi hem de metropolü olabilecek durumdadır (Belge, 2007: 9-13).

Dünya geneline bakıldığında bilimsel, sanatsal, kültürel ve tarihsel alt yapısının yanı sıra aynı zamanda bir hoşgörü merkezi olan İstanbul; son yıllarda devlet tarafından belirlenen politikalar çerçevesinde yapılan planlamalar doğrultusunda, modern ve gelişmiş ekonomik bir ticaret ve finans merkezi olma yönünde hızla ilerlemektedir. Türkiye'nin bu amacı doğrultusunda yapılmış olan Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda (2007-2013), İstanbul'un öncelikle bölgesel çapta en sonunda ise küresel çapta, uluslararası bir finans merkezi durumuna getirilmesi için çalışılmaktadır. Plan doğrultusunda yapılan çalışmalarla hukuki altyapısının güçlendirilmiş, kurumsal bir tahkim ve arabuluculuk sistemine kavuşturulmuş, finansal hizmet ve ürün çeşitliliğinin artırılmış olup, basit ve etkin bir vergilendirme sistemine sahip olunması için gereken çalışmalar yapılmaktadır. Finans bölgesinin çevresinin düzenlenip geliştirilmesi ve fiziki alt yapısının iyileştirilmesi konularında çalışmalar hızlı bir şekilde ilerlemektedir (DPT, 2009: 4-23).

Günümüz dünyasının önemli kentlerinin sanayi sektörlerinin merkezi olmaktan çıktıkları ve servetle bağdaşmayan her türlü yoksulluğu üzerlerinden atma eğilimi göstermekte oldukları bilinen bir gerçektir. Bu bağlamda, İstanbul'un da sanayi sektörünün ana üretim merkezi olmaktan çıkmasının, sanayi yerine sanatsal ve kültürel faaliyetlerin üretildiği ve gerçekleştirildiği bir merkezi durumuna gelmesi beklenmeli ve amaç edinilmelidir. İstanbul'da son yıllarda, açık hava müzeciliği ve uluslararası finans merkezi olma çalışmaları çok önemli gelişmeler olmakla birlikte, kentin geleceği açısından çok özel olan tarihinin de ön plana çıkarılmasına ihtiyaç bulunmaktadır (Belge, 2010: 308-317). Mega bir kent olarak, çevresine doğru hızlı genişleyen İstanbul için yapılan çalışmalar uzun yıllara yayıldığı için sonuç alınamamaktadır (Genim, 2010: 282-283). Bir yandan denetimsizlik diğer yandan ise sadece çıkarları peşinde koşan siyasiler nedeniyle, İstanbul'un kalıcı sorunları giderek artmaktadır. Kentin geleceğe yönelik olarak dikkat çeken bir diğer özelliği ise; sınırları dışında bulunan yakın çevresiyle ilişkilerinin giderek artıp daha yoğun hale gelmesi ve insanların çalışmak için İstanbul dışına gitmeye başlamasıdır (Tümerterkin, 2007: 32-36).

Sanayi sektörünün İstanbul'un dışına çeperleri ve dışına doğru kayması ve hizmet sektörünün öne çıkması nedeniyle hız kazanan, mavi yakalı işlerden, beyaz yakalı işlere geçiş süreci paralelinde kentin sahip olduğu ekonomik ve ticari yapısı ile toplumsal hayatı, gündelik yaşam biçimi, kent halkının boş vakitlerini değerlendirme şekilleri de değişime uğramış bulunmaktadır. İstanbul halkı geçmiş zamanlara göre çok daha hızlı ve yoğun farklı bir biçimde yaşamakta, çalışmakta, tüketmekte, sosyalleşmekte ve boş zamanlarını ise genellikle kırsal alışkanlıklarına bağlı bir şekilde değerlendirmektedir (İTO, 2008: 267-268).

Bu haliyle İstanbul bünyesinde birçok farklı geçmiş yaşama, inanma biçimlerine ve kültürlere sahip inançlardan insanları bir arada bulundurmaktadır. İstanbul aynı yer zamanda hem eski ile yeniye, geçmiş ile bugünü hem de geleceği bir arada tutan bir kent durumundandır. Bu özelliği yüzünden İstanbul'a 2010 yılında "Avrupa Kültür Başkenti" unvanı layık görülmüştür. İstanbul; aynı zamanda Aristoteles'ten alınan bir ilham doğrultusunda da "Dört Elementin" simgesi olan kent olarak da ilan edilmiştir. Dört elementten birisi olan toprak; İstanbul'un tarihi ve kültürel açıdan zenginliğini yansıtan sahip bulunduğu tarihi eserlerini, su; İstanbul Boğazını ile Altın Boynuz (Golden Horn) olarak adlandıran Haliç'i, hava; üzerinde yapılmış bulunan minare, çan kuleleri ile İstanbul'da tarih boyunca yaşanan dini zenginlik ve hoşgörü, son olarak ateş ise; İstanbul'un dinamikliğini, sahip olduğu modern teknolojisini ile modern sanatlarını sembolize etmektedir (Bağış, 2007: 53-54). İstanbul'un gelecekte sahip bulunduğu bu çok özel tüm bu özellikleriyle birlikte çok önemli bir dünya kenti olacağı, dünyanın ekonomik, finansal, kültürel, siyasi yaşamında da çok özel ve önemli bir yer işgal edeceği, bu durumunu da daha çok uzun yıllar boyunca koruyacağı görülmektedir.

4. Sonuç

Günümüzde dünyanın geleceği ve kaderi; ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel çok büyük değişimlerin yaşandığı İstanbul gibi büyük dünya kentlerinde belirlenmektedir. Tarih boyunca sahip bulunduğu coğrafi konumu itibarıyla doğu ile batı medeniyetlerini buluşturan, sahip olduğu birçok özelliğiyle de dünya üzerinde çok özel ve önemli bir yere sahip olan İstanbul; bir liman ve ticaret kenti olma özelliğini geleceğe uzanan yolda da koruyacaktır.

Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan bu çok önemli su yolu ile Avrupa'ya Asya'ya bağlayan bir ticaret yolunun üzerinde bulunması sebebiyle İstanbul'un; yüzyıllar boyunca birçok uygarlık, imparatorluk ve devlete başkent olmuştur. Tarih boyunca sürekli olarak çevresindeki kentleri geliştiren, yeni kentlerin ortaya çıkmasını sağlayan, ancak beslenmesi bakımından dışarıdan gelecek olan gıda maddelerine bağımlı bir kent olan İstanbul'un bu özelliklerini gelecekte de devam ettireceği görülmektedir.

Uygulanan devlet politikaları doğrultusunda; 1950'li yıllardan itibaren yaşadığı hızlı göç süreci yüzünden nüfusu hızla artan, 1970'li yıllardan sonra ise hızla şekil değiştiren İstanbul; 2000'li yılların gelmesiyle birlikte düzeni olmayan, plansız ve karmaşa dolu büyük bir metropole dönüşmüştür. İstanbul günümüzde gerek sanayisi gerekse mekânsal alanlarının yetersiz kalması yüzünden kentin-kırsallaşması ya da kırsalın-kentleşmesi olarak nitelendirilebilecek bir durum ile çok ucuz işgücü ve marjinal (uç noktalarda) işlerin arttığı bir sürecin beraberinde getirdiği çok büyük sorunları yaşamaktadır. 1980'li yıllarda yapılan yasal düzenlemeler ile varoşlar olarak adlandırılan ve göçle gelenlerin temellerini 1950'li yıllarda attıkları gecekondu mahallelerinin yeni ilçelere dönüştüğü İstanbul'da; toplumsal yaşam ise genel olarak kente uyum sağlayamayan göçmenlerin davranışları ve siyasi tercihlerine göre şekillenmektedir.

1990'lı yılların ortasından itibaren kendisinden megapol olan İstanbul; Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) 'nin yıkılarak dağılarak (aynı zamanda eski Varşova Paktının) çökmesi sonrasında birdenbire bağımsızlıklarını kazanan ve doğal kaynakları nedeniyle ekonomik bakımdan potansiyelleri oldukça yüksek olan Orta Asya Cumhuriyetlerine en yakın büyük dünya kenti olmuştur. Giderek büyüyen ve zenginleşen İstanbul'da üst ve alt gelir grupları ile kültürler arasındaki farklılıklar ise her geçen gün giderek artmış olup, köy ile kent arasında bir yaşam tarzı ve büyük kaos yaşanmaktadır. Bu kısıtlı bir alanda yaşayan çok büyük nüfusla beraber gelen sorunlar da doğal olarak büyüktür. Yaşanan hesapsız ve dengesiz göç karşısında İstanbul'un mevcut kaynakları çok yetersiz kalmıştır. Bunun yanı sıra yaşamakta olan cehalet ve yoksulluk bağlamında sahip olduğu tarihi kimliğini de giderek kaybetmektedir. Birçok geçici çözüm önlemleri alınmasına rağmen İstanbul; hali hazırda kıyılarından denize girilemeyen, hava kirliliği yüzünden özellikle kış aylarında nefes almakta zorluk çekilen, sahip olduğu ormanlık ve yeşil alanları da her geçen gün yok edilerek ranta kurban edilen, ulaşımı aksak, alt yapı sorunları hızla büyüyen, su kaynakları da yerleşik halkının ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzak ve yetersiz olan genel olarak varoş görünümüne sahip bir kent durumundadır.

Günümüzde çok katlı ve gökdelen olarak adlandırılan yüksek binalar, büyük süpermarketler ile büyük alışveriş merkezleri ve oturma için yapılan lüks siteler İstanbul'un yeni simgeleridir. 20 milyona yaklaşan büyük bir nüfusu bünyesinde barındıran İstanbul'un; düzensiz yapılaşması, çarpık kentleşmesi, yetersiz altyapısı ile ulaşımı ve düzensiz çevresi ile eksik güvenlik imkanlarının yanı sıra tüketim konusunda yaşadığı sorunları her geçen gün hızla artmakta ve giderek de kronikleşmektedir.

Yaşamakta olan tüm bu şartlar İstanbul'da gelecekte neler yaşanacağı konusunda "Acaba bu büyük ve güzel kent hızla kaos ve kargaşaya doğru mu sürükleniyor?" sorusunu gündeme getirmektedir. Kentin sahip bulunduğu; stratejik coğrafi konumu, geçmişe dayanan köklü tarihi, çok zengin bir mozaik olan kültürel birikimi ve dinamik ekonomik yapısı değerlendirilebildiği eğer doğru değerlendirilebilirse İstanbul, geleceğin çok parlak özel ve önemli dünya kentlerinden birisi olabilecektir. Bu nedenle ülkeyi ve kenti yönetenlerin; öncelikle kente doğru yaşanan hızlı göçün beraberinde getirdiği hızlı nüfus artışını önleme konusunda, sonrasında ise kentin alt yapısının yenilenmesi, ulaşım hizmetlerinin tekerlekli sistemlerden raylı sistemlere doğru iyileştirilmesi, çevreyi koruyacak düzenlemeleri hayata geçirilmesi, hava kirliliğini önleyecek fiziki tedbirlerin alınmasını ve kenti daha güvenli bir yer haline getirmek için gerekli kolluk tedbirlerinin alınması ve özellikle de doğal afetlere (öncelikle deprem konusunda) yönelik gerçekçi çözümler üretilmesi konusunda ciddi çalışmalar yapmalıdırlar. Bu konularda bilim adamlarının görüşlerine de başvurulmalıdır.

Birçok ulusal ve uluslararası şirketin merkezi ile çok çeşitli geçmiş, kültür ve inançlardan insanları bünyesinde barındıran İstanbul'un gelecekte; dünyanın önemli ekonomik, entelektüel, sanatsal ve kültürel üretim merkezlerinden birisi olacağı da her zaman göz önünde bulundurulmalıdır.

Kaynakça

Alada, A. B. (2008). Osmanlı Şehrinde Mahalle, İstanbul: Sümer Kitabevi.

Ana Britannica, (T.Y). Genel Kültür Ansiklopedisi, İstanbul: Ana Yayıncılık A.Ş.

Arslan, M. (2010). İstanbul'un Antik Çağ Tarihi: Klasik ve Hellenistik Dönemler, İstanbul: Odin Yayıncılık.

- Aslanoğlu, R. (2000). Kent, Kimlik ve Küreselleşme, 2. Baskı, Bursa: Asa Kitabevi.
- Axis 2000, (T.Y). Büyük Ansiklopedi, İstanbul: Doğan Kitapçılık, Cilt 6.
- Aydingün, H. (2008). “İstanbul’un Kayıp Şehri”, National Geografik Türkiye.
- Bağış, E. (2007). “İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Olmanın Öyküsü”, İstanbul; Kültür Turizm 2006 Değerlendirmesi, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, İstanbul Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İstanbul.
- Batur, A. (1996). “Geç Osmanlı İstanbul’u”, Dünya Kenti İstanbul, İstanbul-World City, İstanbul Habitat II, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.
- Batur, A. (1996). “İstanbul İçin Bir Sergi Tasarlamak”, Dünya Kenti İstanbul, İstanbul-World City, İstanbul Habitat II, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.
- Belge, M. (2007). İstanbul Gezi Rehberi, 12. Baskı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Belge M. (2010). “İstanbul: Geçmiş ve Gelecek”, Şehir ve Kültür: İstanbul, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, İstanbul: Ebru Matbaacılık A.Ş.
- Boratav, K. (2004). Türkiye İktisat Tarihi: 1908-2002, 8. Basım, Ankara: İmge Kitabevi.
- Bozlağan, R. (2012). İstanbul; Derinlik, Değişim ve Güç, İstanbul: Hayat Yayınları.
- Büyük Larousse, (T.Y). Sözlük ve Ansiklopedi, İstanbul: Milliyet Gazetecilik A.Ş., Cilt 11.
- Doğan, A. E. (2002). “Yeni Bir Uluslararası Göç Dalgasının Eşiğinde: “Dünya Kentlerine Göç”, Kentleşme Göç ve Yoksulluk (7. Ulusal Sosyal Bilimler Kongresi), Türk Sosyal Bilimler Derneği, Ankara: İmaj Yayıncılık.
- DPT, (2009). İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Ankara.
- Eldem, E. (1996). “Osmanlı Dönemi İstanbul’u, Dünya Kenti İstanbul, İstanbul-World City, İstanbul Habitat II, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.
- Ertürk H., Sam, N. (2009). Kent Ekonomisi, Güncellenmiş 3. Baskı, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Genim, M. S. (2010). “İstanbul ve Mimari”, Şehir ve Kültür: İstanbul, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, İstanbul: Ebru Matbaacılık A.Ş.
- Gölbaşı, S. 2008). Kentleşme ve Suç, İstanbul: Oniki Levha Yayıncılık A.Ş.
- Hasol, D. (1997). Yağma Var!, İstanbul: Yem (Yapı Endüstri Merkezi) Yayın.
- Harris, Chauncy. D., Ullman, Edward. L. (2002). “Kentin Doğası”, 20. Yüzyıl Kenti, Çeviren: Bülent Duru ve Ayten Alkan, Ankara: İmge Kitabevi.
- Hatt, Paul K., Reiss, Jr. Albert. J. (2002). “Kentsel Yerleşimlerin Tarihi”, 20. Yüzyıl Kenti, Çeviren: Bülent Duru ve Ayten Alkan, Ankara: İmge Kitabevi.
- İnalcık, H. (1996). “Fatih, Fetih ve İstanbul’un Yeniden İnşası”, Dünya Kenti İstanbul, İstanbul-World City, İstanbul Habitat II, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.
- İstanbul Valiliği (2000). İstanbul 2000, İl Çevre Koruma Vakfı Yayını-1.
- İstanbul Dergisi, (2005). Üç Aylık Dergi, İstanbul: Tarih Vakfı.
- İTO, (2008). Kıtaların, Denizlerin, Yolların, Tacirlerin Buluştuğu Kent İstanbul, 3. Basım, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul: Euromat Entegre Matbaacılık A.Ş.
- Kahraman, S. A., Dağlı Y. (2004). Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 2. Basım, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları. 1. Cilt, 1. Kitap.
- Kana, D. (2006). “İstanbul’da Kentleşme ve Değişim: İstanbul”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C Marmara Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Sinema-TV Anasanat Dalı.).
- Keleş, R. (1998). Kent Bilim Terimleri Sözlüğü, Ankara: İmge Kitabevi.
- Kıray, M. (2007). “Az Gelişmiş Memleketlerde Şehirleşme Eğilimleri: Tarihsel Perspektif İçinde İzmir”, Kentleşme Yazıları, Üçüncü Basım, İstanbul: Bağlam Yayınları.

- Kıray, M. B. (2007-2). “Gecekondı: Azgelişmiş Ülkelerde Hızla Toprakdan Kopma ve Kentle Bütünleşememe”, Kentleşme Yazıları, Üçüncü Basım, İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Kırmızı, Z., Çalışkan, F. T. (2009). İstanbul ve Ulaşım Zamandizini, İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- Kuban, D. (1996). İstanbul: Bir Kent Tarihi, Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Tarihî Toplum Vakfı Yayınları.
- Kuban, D. (2010). Cehaletten Kavramlara Kavramlardan Kurumlara: Çağdaşlaşma Sancıları, 2. Baskı, Cumhuriyet Kitapları, İstanbul.
- Mantran, R. (1996). “17. ve 18. Yüzyıllarda İstanbul”, Dünya Kenti İstanbul, İstanbul-World City, İstanbul Habitat II, Çeviren: Deniz Mazlum, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.
- Meydan-Larousse (1971). Büyük Lügat ve Ansiklopedi, “İstanbul”, İstanbul: Meydan Yayınevi. Cilt: 6.
- Mumford, L. (2007). Tarih Boyunca Kent: Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği, Çeviren: Gürol Koca ve Tamer Tosun, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Mortan, K. (2000). İstanbul, Bir Sosyo-Ekonomik Değerlendirme, İstanbul Valiliği Yayını, İstanbul, Rem Ofset Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti.
- MÜSİAD, (2005). İstanbul Raporu (Sorunlar-Çözümler) 2005, Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği Araştırma Raporları: 47, ISBN: 975-7215-57-0, İstanbul: Tavaslı Matbaacılık.
- Richardson, H. W. (1978). Urban Economics, Illionis: The Dryden Press.
- Tatlıdil, E. (1989). Kentleşme ve Gecekondı, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını.
- Tekeli, İ. (1996). “Sunuş”, Dünya Kenti İstanbul, İstanbul-World City, İstanbul Habitat II, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.
- Temel Britannica, (T.Y). Temel Eğitim ve Kültür Ansiklopedisi, İstanbul: Ana Yayıncılık A.Ş., Cilt 9.
- Tunç, Ş. (2010). Şehristan Seyyahların Hayal Şehri İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul’a Yönelik Araştırmalar Yayın No: 2010-78.
- Tüfekçi, S. (2002). Kırsal Kesimlerden Büyükşehirlere Göç ve Göçün Aile Yapısında Meydana Getirdiği Değişiklikler (İstanbul Örneği), Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Türkdoğan, O. (2006). İstanbul Gecekondı Kimliği, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Tümerterkin, E. (2007). İstanbul İnsan ve Mekân, 2. Baskı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- OECD, (2008). Territorial Reviews: ISTANBUL, TURKEY, ISBN-978-92-64-04371-8, Paris-France: OECD.
- OECD (2017). Trends in Urbanisation and Urban Policies in OECD Countries: What Lessons for China?, Paris-France.
- OECD (2018). Topics, Metropolitan Database, OECD Methodology For The Definition Of Metropolitan Regions, Paris-France.
- Ortaylı, İ. (1996). “Sanayi Çağında İstanbul”, Dünya Kenti İstanbul, İstanbul-World City, İstanbul Habitat II, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.
- Ödekan, A. (1996). “Kentlerin Kraliçesi, Konstantinopolis”, Dünya Kenti İstanbul, İstanbul-World City, İstanbul Habitat II, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.
- Pekin, F., Dinç, B. (2004). Efsanevi Başkent: İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Genel Yayın No: 852, İstanbul: Mas Matbaacılık A.Ş.
- Sönmez, M. (1996). İstanbul’un İki Yüzü; 1980’den 2000’e Değişim, Ankara: Arkadaş Yayınevi.
- Yeni Türk Ansiklopedisi, (T.Y). “İstanbul”, İstanbul: Ötüken Neşriyat A.Ş. Dördüncü Cilt.
- Yerasimos, S. (1974). Azgelişmişlik Sürecinde Türkiye, Çeviren: Babür Kuzucu, İstanbul: Gözlem Yayınevi, Cilt III.
- Yerasimos, S. (2000). İstanbul, İmparatorluklar Başkenti, (Constantinople, Capitale d’empire de Byzance a Istanbul), Çeviren: Ela Güntekin ve Ayşegül Sönmezay, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları 103.
- Yücel, A. (1996). “Cumhuriyet Dönemi İstanbul’u”, Dünya Kenti İstanbul, İstanbul-World City, İstanbul Habitat II, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları.